



Ausschuss für Bauen und Verkehr

36. Sitzung (öffentlich)

20. März 2007

Düsseldorf - Haus des Landtags

14:00 Uhr bis 19:00 Uhr

Vorsitz: Wolfgang Röken (SPD), Bernhard Schemmer (CDU),
Heinz Sahnen (CDU)

Protokollerstellung: Stefan Welter, Claudia Tack, Thilo Rörtgen

Verhandlungspunkt:

„Kleinstaaterei beim Flughafen in NRW stoppen - Subventionslöcher schließen“

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1029

Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Der Ausschuss führt eine Anhörung zu dem oben genannten Thema durch. Den Statements der Sachverständigen schließen sich Nachfragen von Abgeordneten an. Die Seitenzahlen auf der nächsten Seite kennzeichnen den Beginn der Statements.

Institution	Redner/-in	Stellungnahme	Seiten
Deutsche Bank AG	Eric Heymann	14/864	5, 14, 18, 19, 20, 21
Deutsche Lufthansa AG	Carsten Wirths	14/893	12, 16, 18, 19, 20
Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) Fachhochschule Trier/Umwelt-Campus Birkenfeld	Prof. Dr. Richard Klophaus	14/857	10, 18, 20
Institut für Verkehrswissenschaften der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster	Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig Dr. Robert Malina	14/894	21, 31, 24, 33
	Prof. Dr. Werner Toepel	14/848 - Neudruck	27, 34
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt	Dr. Heike Link	-	35, 43
Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e. V.	Werner Kühlkamp	14/876	38, 43, 45
Verkehrsverband Westfalen	Stefan Schreiber	14/866	39, 44
Europäische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs, UECNA KESSEL Marketing & Vertriebs GmbH	Joachim Hans Beckers	14/939	46, 52
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsfluglärm	Ralph Beisel	14/863	47, 53
Arbeitskreis Flughäfen Nordrhein-Westfalen	Reiner Eismann	14/889	49, 53
Flughafen Köln/Bonn GmbH	Michael Garvens	14/861	53, 61
Flughafen Düsseldorf GmbH	Christoph Blume	14/865	56, 62, 64
Flughafen Münster/Osnabrück GmbH	Prof. Gerd Stöwer	14/871	58, 62, 64
Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH	Fritz Henze	14/931	64, 70
Airport Weeze, Flughafen Niederrhein GmbH	Ludger van Bebber	-	65, 70

Institution	Redner/-in	Stellungnahme	Seiten
Flughafen Dortmund GmbH	Manfred Kossack	14/860	67, 71, 72

Weitere Stellungnahmen:	
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	14/940

„Kleinstaaterei beim Flughafenausbau in NRW stoppen - Subventionslöcher schließen“

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1029

Stellv. Vorsitzender Bernhard Schemmer: Ich heiße Sie herzlich willkommen und eröffne die Anhörung. Ich begrüße Sie herzlich im Plenarsaal auch im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen aus dem Ausschuss für Bauen und Verkehr und aus den mitberatenden Ausschüssen für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturreform sowie für Wirtschaft, Mittelstand und Energie. Ich begrüße die einzelnen Sachverständigen, die gekommen sind, um mit uns diese Anhörung durchzuführen, wie es sich aus der ausliegenden Liste ergibt.

Ich freue mich, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind und an dieser öffentlichen Anhörung teilnehmen. Zwischenzeitlich haben wir einige Stellungnahmen erhalten, die den Ausschussmitgliedern teilweise schon länger vorliegen. Die Sachverständigen, die bisher noch keine schriftliche Stellungnahme abgegeben haben, bitte ich, das nach Möglichkeit nachzuholen. Falls Sie schriftliche Stellungnahme bei sich haben, die Sie noch nicht abgegeben haben, können Sie das im Laufe der Anhörung gerne bei mir tun.

Darüber hinaus begrüße ich herzlich die Vertreter der Medien. Mein Gruß gilt auch den anwesenden Vertretern der Landesregierung. Nicht vergessen möchte ich die Zuhörerinnen und Zuhörer: Seien Sie hier herzlich willkommen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte kurz etwas zur Einführung in die heutige Anhörung sagen. Der Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtags hat sich darauf verständigt, diese Anhörung zum Thema „Kleinstaaterei beim Flughafenausbau in NRW stoppen - Subventionslöcher schließen“ durchzuführen. Die Ausschussmitglieder möchten dieses Thema der Landespolitik und die sich daraus ergebenden Fragen hier und heute mit Ihnen erörtern. Gegenstand der Anhörung ist der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Drucksache 14/1029 sowie der Ihnen dazu zugegangene Fragenkatalog. Im Interesse einer zügigen Abwicklung der Anhörung möchte ich auf weitere Erläuterungen verzichten.

(Es folgen organisatorische Hinweise.)

Eric Heymann (Deutsche Bank AG): Ich sehe viele bekannte Gesichter, die ich schon bei anderer Gelegenheit kennengelernt habe. Das Thema wird sicherlich noch eine längere Zeit eine Rolle spielen. Ihnen liegen meine Antworten zu Ihrem Fragenkatalog vor, die ich bewusst sehr kurz gehalten habe. Daher möchte ich nicht direkt auf den Fragenkatalog eingehen, sondern einige wesentliche Inhalte unseres Berichts vom November 2005 vorstellen, der Ihnen möglicherweise bekannt ist.

Dazu möchte ich zunächst einige Vorbemerkungen machen. Wir haben einen gesamtwirtschaftlichen Ansatz verfolgt. Das heißt, wir haben auf der Landkarte Deutschlands nach weißen Flecken gesucht, also wo eine Unterversorgung mit Flughäfen vorhanden

ist. Wir haben festgestellt, dass es nicht wirklich viele weiße Flecken in Deutschland gibt. Ziel unseres Berichts war es nicht, einzelne Flughäfen als besonders schlecht und andere Flughäfen als besonders gut darzustellen. Haben Sie daher bitte bei meinen anschließenden Ausführungen Verständnis dafür, dass ich nicht im Detail auf einzelne Flughäfen eingehen kann.

Darüber hinaus ging es in unserem Bericht um den Ausbau von Regionalflughäfen. Deshalb haben wir es auch in den Titel geschrieben. Uns ging es nicht um die Schließung von Flughäfen. Es ist uns bewusst, dass einzelne Regionalflughäfen natürlich eine gewisse verkehrswirtschaftliche Funktion haben. Uns ist auch bekannt, dass Subventionen in anderen Bereichen des Luftverkehrs eine Rolle spielen. Das war aber kein Gegenstand dieses Berichts aus dem November 2005; sonst wäre er zu umfangreich geworden.

Es ist mir besonders wichtig zu sagen, dass es sich bei diesem Bericht um keine Auftragsstudie der Lufthansa oder eines anderen Unternehmens handelt, was oft sowohl von der Presse als auch von anderen Vertretern vermutet und behauptet worden ist. Dieser Bericht beruht allein auf Eigeninitiative. Wir meinten, ihn angesichts der Entwicklung veröffentlichen zu müssen, weil es zu der Zeit - heute ist das immer noch so - sehr viele Projekte und Ideen gab, ehemalige Militärflughäfen zu Verkehrsflughäfen auszubauen.

Das ist der Hintergrund, warum wir uns mit diesem Thema beschäftigt haben. Der Anstieg der Verkehrszahlen am Flughafen Haan hat für viele Entscheidungsträger in anderen Regionen Deutschlands Vorbildfunktion gehabt. Deshalb wurde in vielen Fällen darüber diskutiert, ob man nicht solche Flughäfen, bei denen die Infrastruktur ohnehin schon vorliegt, weiter ausbauen oder teilweise neu bauen soll. Aus unserer Sicht spricht aber eine ganze Reihe von Gründen gegen einen solchen Ausbau von Regionalflughäfen, die ich in den nächsten Minuten vortragen möchte.

Solche Neu- und Ausbauprojekte sind aus unserer Sicht in der Regel aus verkehrspolitischer Sicht nicht notwendig, da es schon heute genügend Flughäfen in Deutschland gibt. Das gilt auch für Flüge der allgemeinen Luftfahrt und für Rettungs- und Businessflüge. Nur wenige große Flughäfen leiden unter wirklichen Kapazitätsengpässen. Das gilt insbesondere für die internationalen Drehkreuze wie Frankfurt oder hier in NRW natürlich Düsseldorf. 95 % der Deutschen können einen Verkehrsflughafen in weniger als 90 Minuten erreichen, 64 % in weniger als einer Stunde. Das zeigt, dass wir eine recht gute Versorgung mit Flughäfen haben. Hinzu kommen noch die Flughäfen in Grenznähe.

Ein weiterer Grund gegen den Ausbau von Regionalflughäfen liegt darin, dass in den meisten Fällen eine kritische Größe nicht erreicht wird. Die Vergangenheit zeigt, dass kaum ein Flughafen über eine gewisse Mindestgrenze an Passagieren hinausgekommen ist, um einen dauerhaft wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen. Es ist durchaus legitim, einzelne Flughäfen in der Anfangsphase zu subventionieren, wenn es um notwendigen Infrastrukturausbau geht. Aber eine dauerhafte Subventionierung ist aus unserer Sicht nicht wirklich zielführend. Wenn man ein relativ geringes Verkehrsaufkommen hat - das wissen Sie alle -, dann können die hohen Fixkosten nicht durch eine geringe Anzahl von Flügen gedeckt werden.

Darüber hinaus sind in der Regel ausländische Billigfluggesellschaften und natürlich deren Fluggäste die Nutznießer einer solchen Subventionsstrategie. Die Allgemeinheit zahlt also dafür, dass andere zu niedrigen Ticketpreisen innerhalb von Europa fliegen können. Außerdem verzerren die Subventionen den Wettbewerb gegenüber profitablen Flughäfen und auch anderen Verkehrsträgern. Hier muss ganz klar gesagt werden, dass Subventionen sicherlich bei allen Verkehrsträgern eine gewisse Rolle spielen.

Wir sind auch der Auffassung, dass die etwaigen Standortvorteile, die oftmals als Argument für einen Ausbau solcher Regionalflughäfen angeführt werden, überschätzt werden, denn es gibt zum Beispiel sehr wenige Flugverbindungen an den Regionalflughäfen, die heute bereits existieren. Das Argument, man könne jederzeit in alle Welt fliegen, zieht in dem Sinne nicht. Aus etwas entlegeneren Standorten resultieren auch Vorteile wie niedrigere Löhne oder niedrigeren Mieten. Wenn man im Rhein-Main-Gebiet angesiedelt ist, dann muss man nun einmal mehr Mieten und höhere Löhne bezahlen, als wenn man sein Unternehmen irgendwo in Mecklenburg-Vorpommern aufgebaut hat. Jedes Unternehmen kann selbst entscheiden, welche Standortkriterien wichtig sind.

Aus regionalpolitischer Sicht ist der Wunsch nach einem Ausbau natürlich nachvollziehbar. Ich bin selbst kommunalpolitisch aktiv und weiß, wie die Befindlichkeiten sind, wenn Geld von höherrangigen Gebietskörperschaften zugesagt wird und Projekte bezuschusst werden. In diesem Fall kann man nur schwer gegen einen solchen Ausbau argumentieren. Das ist mir bewusst. Von daher sollten oftmals nicht die kommunalen Entscheidungsträger zum Nachdenken animiert werden, sondern die Entscheidungsträger der Ebene darüber. Denn wenn ein Bürgermeister sagt, er verzichtet auf die Zusage von Fördermitteln in Millionenhöhe für ein konkretes Projekt - besonders dann, wenn sie zweckgebunden sind -, dann kann er das dem Wähler wohl nur schwer klarmachen.

Wir sehen den großen Effekt, dass es aufgrund der hohen Dichte Kannibalisierungseffekte zwischen den Flughäfen gibt. Das Beispiel Kassel-Calden und Paderborn ist auch im Fragenkatalog aufgeführt. Wir haben den Eindruck, dass durch eine Priorisierung solcher Regionalflughäfen eigentlich der Blick auf das verloren geht, was der Luftverkehrsstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb tatsächlich braucht. Um Deutschland herum in Europa und auch außerhalb von Europa passieren sehr viele Ausbaumaßnahmen an den Drehkreuzen. Wenn wir die Mittelverteilung auf verkehrspolitisch fragwürdige Projekte lenken, ist das sehr kleinkariert.

Zudem sehen wir kaum eine Entlastungsfunktion von Regionalflughäfen für die Großflughäfen. Wenn überhaupt gilt das für Slots und weniger für das Passagieraufkommen. Auch bei Cargo-Standorten werden genauso wie beim Passagierverkehr Angebot und Nachfrage gebündelt werden; ihre Chancen sind daher aus unserer Sicht begrenzt. Die Abhängigkeit solcher Regionalflughäfen von einigen wenigen und in vielen Fällen sogar von nur einer Fluggesellschaft ist Fakt und wird auch in Fragenkatalog angesprochen. Hierin liegt natürlich ein großes Risiko, zumal wenn man bedenkt, dass in diesem Marktsegment eine gewisse Konsolidierung sicherlich noch aussteht.

Abschließend möchte ich daher sagen: Um diese Kannibalisierungseffekte und die etwas zu sehr von regionalpolitischen Interessen geleiteten Initiativen zum Ausbau von Flughäfen einzudämmen, sollte mehr Entscheidungskompetenz beim Bund liegen, weil es sich hier um einen internationalen Verkehrsträger handelt, bei dem die Nachfrageab-

schätzung aus unserer Sicht eher auf Bundesebene erfolgen sollte, um einen effizienteren Mitteleinsatz zu bewerkstelligen. In diesem Zusammenhang hat mich ein Interview mit Herrn Tiefensee, das kürzlich in „SPIEGEL-ONLINE“ erschienen ist, sehr gefreut. Ich zitiere aus diesem Interview:

„Grundsätzlich halte ich es für sinnvoll, die Anzahl der Flughäfen zu minimieren, Steuergeld zu konzentrieren, indem unwirtschaftliche Regionalflughäfen geschlossen werden. [...] Jeder verspricht sich von einem zusätzlichen Regionalflughafen einen wirtschaftlichen Aufschwung. Aber das Steuergeld wäre vielfach an anderer Stelle besser angelegt. Deutschland braucht nicht über 30 Regionalflughäfen. Mein Ministerium arbeitet gerade mit den Ländern an einer Neuordnung. Der Masterplan soll Ende des Jahres vorliegen.“

Das sind aus unserer Sicht gute Zeichen.

Carsten Wirths (Deutsche Lufthansa AG): Erlauben Sie mir vorab, einige Zahlen zur Lufthansa in Nordrhein-Westfalen zu nennen. Die Lufthansa hat ihren Hauptsitz in Köln. Sie ist damit ein Unternehmen, das in Nordrhein-Westfalen beheimatet ist. Wir bieten 5.000 Menschen in Nordrhein-Westfalen Arbeit; die Tendenz ist steigend. In Düsseldorf haben wir gerade im letzten Jahr 120 neue Arbeitsplätze geschaffen. Wir befördern pro Jahr rund 12 Millionen Menschen zu und von den Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Paderborn und Dortmund. Das sind 1.500 Flüge pro Woche zu 68 Zielen.

Nordrhein-Westfalen ist sicherlich einer der wichtigsten und attraktivsten Luftverkehrsstandorte in Europa. Nordrhein-Westfalen besitzt darüber hinaus aufgrund der Lage, der Größe und der Wirtschaftsstruktur auch das Potenzial, diese Bedeutung zu sichern und zukünftig auszubauen. Dieses Potenzial wird durch nicht bedarfsgerechte Infrastrukturausbaumaßnahmen oder alternativ durch Subventionierungen nicht bedarfsgerecht geförderter Standorte und Projekte gefährdet. Dementsprechend plädiert die Deutsche Lufthansa für eine über die Landesgrenzen von Nordrhein-Westfalen hinweg koordinierte Luftverkehrspolitik, die sich an klaren Prioritäten und am Bedarf orientiert und ohne Subventionen auskommt. Diese Kriterien würde ich gerne noch ein wenig näher erläutern.

Zunächst einmal liegt die Aufgabe der Koordination natürlich beim Land. Mit der Luftverkehrspolitik muss das Land sicherstellen, dass es keinen unkoordinierten Wildwuchs von Flughafenaktivitäten in Gemeinden und Kommunen gibt. Das gilt aber auch für die Aktivitäten zwischen den Bundesländern; das zeigt das Beispiel Kassel-Calden und Paderborn sehr deutlich, das eben schon zitiert worden ist. Es besteht ein Koordinationsbedarf. Aufgrund der möglicherweise widerstreitenden Interessen kommt dem Bund eine verstärkte Koordinationsaufgabe zu. Nach der Auffassung der Lufthansa hat der Bund eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des deutschen Flughafensystems auf Basis einer aussagefähigen Gesamtsystemprognose sicherzustellen. Die Vorgehensweise muss dabei zwischen den Ländern und dem Bund koordiniert sein.

Das Flughafenkonzept des Bundes aus dem Jahr 2000 ist ein erster Schritt in diese Richtung. Es sollte schleunigst aktualisiert werden. Eine sinnvolle Basis dafür bietet der Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur in Deutschland, der im Rahmen

der Initiative Luftverkehr für Deutschland von den Flughäfen München und Frankfurt, der Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung im Zusammenspiel mit den Luftverkehrsverbänden sowie den Verkehrsministerien des Bundes und der Länder erarbeitet worden ist. Den Bedarf für eine stärkere Zuständigkeit der Europäischen Union sehen wir nicht; wir halten sie für nicht zielführend. Die Aufgabe der EU könnte höchstens darin liegen, die rechtlichen Rahmenbedingungen für neue Ausbaumaßnahmen in Europa zu harmonisieren.

Zur klaren Prioritätensetzung möchte ich sagen: Nordrhein-Westfalen ist mit Flughäfen derzeit überversorgt. Die hohe Dichte der Flugplätze in Nordrhein-Westfalen führt zum Verspielen positiver Skaleneffekte, zur künstlichen Fragmentierung der vorhandenen Nachfrage und zu wechselseitiger Kannibalisierung. Derzeit können 20 Millionen Einwohner die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach und Dortmund innerhalb von 90 Minuten erreichen. Auch die etwas entfernter liegenden Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn und Niederrhein können von noch immerhin 13,5 Millionen Einwohnern innerhalb von 90 Minuten erreicht werden.

Vergleichbar große Einzugsgebiete in Europa verfügen über eine deutlich geringere Dichte an Verkehrsflughäfen. Wohl gemerkt: Vergleichsmaßstab sind nicht Flächenstaaten wie Frankreich oder Stadtstaaten wie Bremen und Hamburg, sondern Catchments vergleichbarer Größe und Attraktivität wie London oder Paris. Das führt dazu, dass das Wachstum an manchen Flughäfen zulasten des Wachstums an anderen Flughäfen geht. Fragmentierung und die wechselseitige Kannibalisierung führen dazu, dass damit ein möglicherweise vielfältigeres Flugprogramm verspielt wird. Zudem gehen sie zulasten der Wirtschaftlichkeit einzelner Flughäfen.

Ich komme nun zur Bedarfsorientierung. Eine Überarbeitung des Flugverkehrskonzepts in Nordrhein-Westfalen muss auf entsprechenden Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsprognosen basieren. Dabei muss die Beseitigung der drängenden und volkswirtschaftlich relevanten Engpässe wie beispielsweise am Flughafen Düsseldorf im Vordergrund stehen. Wir sehen daher bei der Luftverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen Korrekturbedarf. Derzeit scheint die dezentrale Verteilung das Leitbild zu sein. Sie mag ein politisches Ziel sein, widerspricht aber der betriebswirtschaftlichen Logik des Airlinegeschäfts. Darunter leidet die wirtschaftliche Überlebensfähigkeit einiger Flughäfen. Wenn Sie der Logik der dezentralen Verteilung folgen, werden weitere Ausbaumaßnahmen diese Lage weiter verschlimmern. Die Lufthansa sieht für ihr Geschäft keinen Bedarf für die Ausbaumaßnahmen, die derzeit diskutiert werden.

Die Luftverkehrspolitik muss ohne Subventionen auskommen. Subventionen sind gleichermaßen Ursache und Folge der derzeit in Deutschland zu beobachtenden Fehlentwicklungen. Die Deutsche Lufthansa lehnt grundsätzlich jede Form der Subventionierung ab - sei sie direkt oder indirekt. Subventionen führen insbesondere bei einer hervorragenden Flächenabdeckung des Luftverkehrs in Deutschland zu künstlicher Bedarfserzeugung, zur Diskriminierung von Marktteilnehmern, zur Erhöhung der staatlichen Steuer- und Abgabenlast, zu Fehlallokationen volkswirtschaftlich knapper Ressourcen und zu zusätzlichen Abhängigkeiten zwischen den Marktteilnehmern.

Dazu möchte ich Ihnen einige Beispiele geben: Das Förderprogramm NERES in Dortmund etwa ist aus unserer Sicht ein maßgeschneidertes Programm für die easyJet, die

aber keine Beharrungskräfte hat. Wenn sie sich aus Dortmund zurückziehen würde - das würde ihr zumindest relativ leicht fallen, wenn sie es wollte -, würde dem Flughafen Dortmund aufgrund dieser Abhängigkeit ein bedeutender Teil seines Ertrags wegfallen. Der Flughafen Niederrhein dürfte wirtschaftlich weniger von Ryanair als vielmehr von den öffentlichen Zuschüssen abhängig sein. Nach unserer Kenntnis sind bislang mehr als 50 Millionen € an öffentlichen Mitteln für Darlehen, Kredite, Kapitalerhöhung etc. insbesondere vom Kreis Kleve aufgewandt worden. Existenziell ist allerdings der Flugbetrieb in Weeze von Ryanair abhängig. Ähnlich verhält es sich mit der Werbekampagne Niederrhein, die eine versteckte Subventionierung des Marktteilnehmers Ryanair darstellt.

Gerade in einem so stark vernetzten und wettbewerbsintensiven Sektor wie dem Luftverkehr sind diese negativen Effekte besonders gravierend. Nicht zuletzt die EU hat den Luftverkehr im Jahr 1996 als einen gegenüber Wettbewerbsverzerrungen sensiblen Sektor eingestuft. Auch im Einklang mit dem geltenden EU-Recht stehende Beihilfen sind unseres Erachtens kritisch zu sehen. Es gilt nicht der Grundsatz: Alles, was rechtlich zulässig ist, ist gleichzeitig auch wirtschaftlich sinnvoll.

Zur Beseitigung dieser Subventionen sollten das Land Nordrhein-Westfalen und seine Kommunen zunächst die Höhe der bestehenden Zuschüsse erheben und sie einem Private-Investor-Test unterziehen. Anschließend sollten Sie diese Zuschüsse sowie die Ergebnisse des Private-Investor-Tests transparent veröffentlichen. Die Zuschüsse, die dem Private-Investor-Test nicht genügen, sollten entsprechend reduziert und abgebaut werden.

Zusammenfassend möchte ich konkret in Bezug auf den Antrag von Bündnis 90/Die Grünen sagen: Die Überarbeitung des derzeit gültigen Luftverkehrskonzepts sollte sich an der gegebenen bzw. absehbaren nicht subventionierten Nachfrage orientieren. Es sollte stärkere Prioritäten setzen, die Engpässe vor allem in Düsseldorf beseitigen und müsste in ein Gesamtkonzept eingebettet werden. Die Deutsche Lufthansa unterstützt das Ziel einer stärkeren Koordinierung der Flughafenplanung durch den Bund. Die Infrastrukturpolitik muss bedarfsorientiert gestaltet werden; Überkapazitäten sind zu vermeiden. Eine sinnvolle Basis hierfür sollte der Masterplan der Initiative Luftverkehr sein. Die vorgeschlagenen bundesweit einheitlichen Entgelte sind nach Auffassung der Deutschen Lufthansa nicht sinnvoll und rechtlich unzulässig. Sie würden effizient arbeitende Flughäfen bestrafen. Man sollte vielmehr darüber nachdenken, ob die durch die EU geplante Instanz eines nationalen Regulierers die Kompetenz zur Flughafenentgeltüberwachung bekommt.

Prof. Dr. Richard Klophaus (Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs):

Ich habe das Vorgehen in dieser Anhörung so verstanden, dass wir Fragen zu beantworten haben. Für mich waren es leider zu viele Fragen. Deswegen habe ich den Fragenkatalog auf eine Frage reduziert, die ich in meiner Stellungnahme beantworten möchte. Das ist die Grundfrage, die seitens Bündnis 90/Die Grünen gestellt worden ist: Kann eine Bestandsreduzierung in NRW insbesondere auf vier Standorte sinnvoll sein?

Gerade haben wir Vorträge der Deutschen Bank und der Lufthansa gehört. Darin ist klar geworden, dass Ausbauprojekte und letztlich auch der Erhalt von Regionalflughäfen

als Fehlallokation von Ressourcen kritisiert werden. Die Bewertung der Regionalflughäfen - das haben beide Vorredner in ihrem Vortrag dargestellt - erfolgt dabei verkürzt anhand der erreichten Passagierzahlen im Linienverkehr und zum Teil über die betrieblichen Verluste der Flughafenbetreibergesellschaften. Dabei bitte ich zu beachten, dass eine Gesellschaft, die einen Flughafen betreibt, nicht die Unternehmen an einem Flughafen repräsentiert; sie ist nur ein Unternehmen am Flughafen. Die Bewertung anhand der Passagierzahlen und der Verluste der Flughafenbetreibergesellschaften ist angesichts der Bedeutung, die Regionalflughäfen als Wirtschafts- und Standortfaktoren haben, unzureichend.

Das möchte ich mit drei Aspekten verdeutlichen, die aus meiner Sicht zusätzlich zu prüfen sind, bevor man über die Schließung eines Flugplatzes nachdenkt. Zunächst ist zu prüfen, ob Unternehmen unabhängig vom Passagier- und Frachtaufkommen an einem Flugplatz angesiedelt sind, die einen unmittelbaren Zugang zum Vorfeld benötigen. Das sind etwa Wartungs- und Technikbetriebe, Luftfahrzeughersteller und -händler, Transportunternehmen und Speditionen sowie Kurier-, Paket- und Expressdienste. Aufgrund ihrer Luftfahrtaffinität benötigen diese Unternehmen bis zu einem gewissen Grad einen direkten Vorfeldanschluss.

Einen weiteren Aspekt, der zu berücksichtigen ist, stellt die Frage dar, inwiefern ein Regionalflughafen oder ein Verkehrslandeplatz zur schnellen Durchführung von Geschäfts- und Dienstreisen von besonderer Bedeutung ist. Ein individueller Geschäftsreisender kann von einem Verkehrslandeplatz aus - und sei er noch so klein; Hauptsache, er ist für einen Business-Jet tauglich - in Europa über 1.000 Ziele erreichen. Das sind mehr, als er von einem mittleren Regionalflughafen erreichen könnte, wenn er das dortige Liniennetz nutzen würde. Das hat zur Folge, dass es sogar Flugplätze gibt, die ihre Existenzberechtigung aufgrund eines einzigen Nutzers haben. Das ist zum Beispiel in Schwäbisch Hall bei der Firma Würth der Fall. Ihre Konzernzentrale wäre laut Aussage des Seniorfirmenchefs dort nicht mehr angesiedelt, wenn es die bestehende Flugmöglichkeit nicht gäbe. Ein weiteres Beispiel nahe der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen ist die Firma Viessmann in Allendorf (Eder); sie ist ebenfalls der eigentliche Hauptnutzer eines Flugplatzes. Das ist einer der Gründe, warum die Konzernzentrale dort verblieben ist.

Wenn man über die Zahl der Flugplätze in einer Region nachdenkt, muss man auch über das Problem der Mischung der Verkehrsarten nachdenken. Sie ist häufig problematisch. Ich möchte nicht so weit gehen zu sagen: Versuchen Sie, Linienflüge durchzuführen, wenn in der Luft Fallschirmspringer abgesetzt werden. - Das passt nicht. Grundsätzlich ist aber festzustellen, dass es einen Unterschied macht, ob ich versuche, etwa den Flughafen Frankfurt mit Boeing 747 und mit Großraumflugzeugen auszulasten und dort hin und wieder auch einmotorige Flugzeuge, die der allgemeinen Luftfahrt dienen, landen. Insofern ist eine Ergänzungs- und Entlastungsfunktion von Regionalflughäfen zu prüfen. Ein klassisches Beispiel dafür ist Egelsbach in Frankfurt, also im Rhein-Main-Raum. Im Großraum München fehlen derartige Ausweichmöglichkeiten, was aufseiten des Flughafenbetreibers zugegebenermaßen zu Problemen im operativen Bereich führt.

An dieser Stelle möchte ich gerne einige Aspekte betonen, die mir beim Vortrag von Herrn Wirths von der Deutschen Lufthansa aufgefallen sind. Das ist etwa das Stichwort

Private-Investor-Test, das häufig genannt wird. Dabei weiß keiner so richtig, was sich dahinter verbirgt. Es steht im Widerspruch zu der Tatsache, dass die meisten Regionalflughäfen häufig in öffentlicher Hand sind; das gilt eigentlich für nahezu alle Flughäfen. Denn bis zu einem gewissen Grad sind Flughäfen immer noch eine Infrastruktureinrichtung. Daher dienen sie letztlich auch der regionalen Daseinsvorsorge, also der nachhaltigen sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung der einzelnen Regionen. Diese positiven externen Effekte, die ein Regionalflughafen für die Region haben kann, kann ein privater Investor in diesem Flughafen nicht internalisieren. Das ist die Begründung dafür, warum ein Private-Investor-Test als Kriterium, ob ein Flugplatz geschlossen werden soll, für die meisten Verkehrslandeplätze zu kurz greift.

Weil das Stichwort Subventionen gefallen ist, möchte ich auch darauf hinweisen, dass mit der Leistungserstellung an Regionalflughäfen Steuereinnahmen für Bund, Länder und Gemeinden verknüpft sind. Damit meine ich eben nicht nur die Erstellung durch die Flughafenbetriebsgesellschaft, sondern auch durch die dort anwesenden anderen Unternehmen. Ich hatte schon einige luftfahrtaffine Betriebe genannt. Es ist zu prüfen, ob diese zusätzlichen Einnahmen die Ausgaben, die der öffentlichen Hand zur Last fallen, um die Flugplatzinfrastruktur bereitzustellen oder gegebenenfalls Defizite aus der laufenden Geschäftstätigkeit der Flugplatzbetreiber zu decken, übersteigen.

Für mich ist noch ein letzter Punkt wichtig. Es ist noch nicht geklärt, ob es wirklich sinnvoll ist, alle Verkehre über Hubs zu führen, denn Hub-Verkehre sind Umwegverkehre und entsprechen auch nicht den Kundenpräferenzen; das ist aus meiner Sicht fast noch wichtiger. Insofern wäre genauer zu prüfen, ob es ökologisch aber auch ökonomisch sinnvoll ist, die Bedienung der Luftverkehrsnachfrage nicht am Ort ihres Entstehens zu befriedigen, sondern über Umwegverkehre über Großflughäfen abzudecken.

Christof Rasche (FDP): Ich habe eine konkrete Frage an die Herren Heymann und Wirths. Im Antrag von Bündnis 90/Die Grünen ist eine klare Forderung formuliert, auf die Sie nicht eindeutig eingegangen sind. Dort steht: „Dazu soll sie einen Entwurf für ein neues Luftverkehrskonzept NRW vorlegen, der sich auf maximal vier Standorte konzentriert.“ - Die Grünen fordern also eine Reduzierung von 19 auf vier Standorte. Teilen Sie diese Forderung?

Carsten Wirths: Ich dachte, das hätte ich beantwortet. Ob es nun genau vier Standorte sein sollen, können wir nicht beurteilen. Aber ich habe versucht, deutlich zu machen, dass klare Prioritäten gesetzt werden müssen. Wir haben derzeit deutlich zu viele Flughäfen, auf die sich die Prioritäten verteilen.

Vorsitzender Bernhard Schemmer: Ich war gerade nicht schnell genug. Wir wollen erst einige Fragen sammeln. Ich bitte die Fragenden zu sagen, an wen sich die Fragen richten.

Horst Becker (GRÜNE): Ich möchte vorweg etwas klarstellen. Die Forderung in unserem Antrag nach einer Reduktion bzw. nach einer Konzentration auf vier Standorte be-

zieht sich auf ein Luftverkehrskonzept, die nicht mit einer Schließung zu verwechseln ist, wie es hier getan worden ist. Das sind zwei Paar Schuhe.

Sie haben vielleicht gelesen, dass der Geschäftsführer des Dortmunder Flughafens gesagt hat, dass es sich bei dem Verlustausgleich durch die Dortmunder Stadtwerke nicht um eine öffentliche Subvention handele, da er aus den Gewinnen bei Gas, Strom und Wasser erfolgt, die im freien Wettbewerb erwirtschaftet würden. - Herr Heymann und Herr Wirths, ich würde Sie gerne fragen, wie Sie das einschätzen: Teilen Sie die Ansicht der Kollegen in Dortmund, dass es sich nicht um eine Subvention handelt, oder sind Sie auch wie wir der Meinung, dass es sich doch um eine Subvention handelt?

Sie führen an verschiedenen Stellen den Wettbewerb zwischen Kassel-Calden und Paderborn aus. Ich glaube, dass Sie ihn völlig korrekt beschreiben. Münster/Osnabrück, Dortmund und Paderborn bemühen sich zum Teil durch die Planungen zu Kassel-Calden, zum Teil aber auch unabhängig davon jeweils um eine Verlängerung der Start- und Landebahn, die wiederum mit direkten oder indirekten Zahlungen der öffentlichen Hand einhergeht. Beziehen Sie Ihre Kritik nur auf eine Konkurrenz zwischen Kassel-Calden und Paderborn, oder müsste der gleiche Maßstab nicht auch innerhalb eines Bundeslandes gelten?

Ich habe eine weitere Frage an Herrn Heymann. Sie haben einen bundesweit einheitlichen Mindestbetrag für Start- und Landeentgelte genannt. Das ist eine sehr interessante Idee. Könnten Sie das noch etwas weiter präzisieren? Denn in anderen Stellungnahmen wurde ausgeführt, dass man das deshalb nicht wolle, weil es die Konkurrenz um Effizienzgewinne aushebeln würde. Sehen Sie also eine Möglichkeit, beiden Gesichtspunkten gerecht zu werden und gleichwohl Mindestbeiträge zu erheben?

Herr Klophaus, Sie betonen in Ihrer Stellungnahme die positiven regionalwirtschaftlichen Effekte von Regionalflughäfen. Sie gehen aber überhaupt nicht auf negative externe Effekte ein, also etwa auf die Umweltkosten. Wenn Sie die Infrastruktur als durch die öffentliche Hand in diesem Ausmaß förderungswürdig ansehen, meinen Sie dann nicht, man müsste sie noch einmal ganz anders ins Verhältnis setzen, sodass es ein deutliches Ungleichgewicht zu dem geben würde, was sonst Kommunen an freiwilligen Leistungen erlaubt wird?

Hannelore Brüning (CDU): Ich habe eine Frage an Herrn Wirths. Sie sagten in Ihrem Vortrag, dass Nordrhein-Westfalen mit Luftverkehrsangeboten überversorgt sei. Gleichzeitig sagen Sie aber, dass wir die Engpässe insbesondere hier in Düsseldorf beseitigen sollen. Das bedeutet indirekt, Düsseldorf auszubauen. Wäre es denn nicht sinnvoller, die Kapazitäten, die wir ansonsten im Land haben, zu nutzen?

Bodo Wißen (SPD): Ich habe mehrere Fragen, zunächst an Herrn Heymann. Hat die Deutsche Bank an der Finanzierung von kleineren Flughäfen, auch an Regionalflughäfen, in Nordrhein-Westfalen mittelbar oder unmittelbar mitgewirkt? Sie müssen nicht unbedingt die Finanzierung der Regionalflughäfen selbst übernommen haben; aber vielleicht haben Sie auf Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene dazu beigetragen, dass diese dezentraler Struktur in Nordrhein-Westfalen überhaupt erst entstehen konnte.

Wenn Sie empfehlen, die Struktur in Nordrhein-Westfalen zu ändern - für mich klingt das durch; vielleicht habe ich Sie falsch verstanden, dann können Sie mich korrigieren -, müssten wir von einer dezentralen Luftverkehrsplanung auf eine zentrale oder zumindest auf eine zentralere umschwenken. Es wäre interessant, wie hoch Sie die Kosten, die damit verbunden sind, beziffern würden und welche Umstände damit verbunden sind.

Ich habe noch eine Frage an Herrn Wirths von der Deutschen Lufthansa. Gab es insbesondere in der kürzeren, aber vielleicht auch in der längeren Vergangenheit ein Interesse der Lufthansa oder ihrer Tochterfirmen an Regionalflughäfen in Nordrhein-Westfalen? Dann könnten Sie mir und anderen einmal darlegen, wann und warum es zu einer Interessenverschiebung kam. Wie ich finde, handelt es sich dabei um eine recht grundsätzliche Ansichtsänderung. Vielleicht können Sie die Argumente darlegen, die Sie damals dazu bewogen haben.

Ich habe noch eine Frage an Herrn Wirth. Erkennen Sie eine Zubringerfunktion von kleineren, respektive von Regionalflughäfen, zu Flughäfen wie etwa München und Frankfurt?

Ich habe an Sie noch eine grundsätzliche Frage. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass Bayern und Hessen, wo Sie auch sehr aktiv sind, zentralisierte Luftverkehrsländer sind, wenn man so will. Nordrhein-Westfalen ist eben ein dezentralisiertes Luftverkehrsländ. Ich hätte gerne Ihre Meinung dazu gehört, wie wir als Landespolitiker mit dieser Situation umgehen sollen.

Die Lufthansa übernimmt die Rhetorik der Grünen, wenn sie von Kannibalisierung spricht. Wenn man sich die einschlägigen Zahlen anschaut, sieht man, dass wir von einer enormen Zunahme des Flugverkehrs sprechen müssen. In diese Richtung ging auch die Frage von Frau Kollegin Brüning. Wenn man aber von einer Zunahme spricht, kann man schlecht von Kannibalisierung sprechen, denn nach meinem Verständnis würde das bedeuten, Fleisch vom eigenen Fleisch zu essen. Hier haben wir es aber doch mit einem zunehmenden Markt zu tun.

Dieter Hilser (SPD): Ich habe nur eine Frage an die Herren Heymann und Wirths. Sie argumentieren beide allgemein mit einer Überversorgung des Landes Nordrhein-Westfalen und beziehen sie auf Quadratkilometer. Nimmt man eine andere Bezugsgröße, nämlich nicht die Quadratmeter, sondern die Einwohnerzahl, kommt man zu ganz anderen Ergebnissen. Dann hat Nordrhein-Westfalen eine Versorgung, die deutlichst hinter Frankreich, Spanien und Großbritannien liegt. Genauso deutlich liegt sie aber auch hinter Hamburg und Thüringen; ich könnte noch andere Bundesländer aufzählen. Diese Frage halte ich deshalb für wichtig - um es ein bisschen polemisch zu zuspitzen -, weil ich immer Passagiere und keine Quadratkilometer treffe, wenn ich fliege.

Eric Heymann: Ich gehe in der Reihenfolge der gestellten Fragen vor. Das war zunächst die konkrete Frage danach, ob wir die Meinung, dass man sich auf vier Airports konzentrieren sollte, teilen. Ich würde Herrn Wirths zustimmen: Ob es nun vier oder fünf sind, ist nicht die entscheidende Frage. Aus meiner Sicht sollte die Konzentration der Finanzmittel dorthin gelenkt werden, wo Nachfrage vonseiten der Passagiere und von-

seiten der Fluggesellschaften vorhanden ist und wo vor allen Dingen Kapazitätsengpässe herrschen. Niemand würde dort investieren, wo ohnehin freie Kapazitäten vorhanden sind. Das würde dann nicht geschehen, wenn es auf Bundesebene geplant werden würde. Denn der Bund käme auch nicht auf die Idee, parallel zu einer nicht ausgelasteten Autobahn eine zweite zu bauen. Daher ist die Konzentration der Mittel wirklich auf die Flughäfen angezeigt, die heute unter massiven Kapazitätsengpässen leiden, weil dort sowohl die Nachfrage durch die Passagiere als auch durch die Luftverkehrsunternehmen vorhanden ist.

Auf die Frage nach dem Verlustausgleich für den Flughafen Dortmund aus Einnahmen der Stadtwerke möchte ich sagen: Im ÖPNV ist das deutschlandweit gängige Praxis. Einnahmen aus anderen Bereichen der Stadtwerke werden in den ÖPNV gelenkt. Das kann man als Subvention bezeichnen. Es ist in erster Linie eine politische Entscheidung. Wenn man das so will, wird die Entscheidung vor Ort getroffen. Man kann es durchaus als Subvention bezeichnen, wenn solche Zahlungen dauerhaft erfolgen.

Die nächste Frage bezog sich auf den Vergleich von Kassel-Calden mit Paderborn und danach, ob diese Argumente nicht auch für Vergleiche innerhalb einzelner Bundesländer gelten. Sie nannten das Beispiel Dortmund gegenüber Münster/Osnabrück. Die Argumentation ist ähnlich wie bei meiner ersten Antwort: Ein Ausbau muss bedarfsgerecht sein. Es sollte kein Wettlauf stattfinden, wer die längste Startbahn hat und wer meint, in Zukunft die meisten Verkehre anzuziehen. Eben ist das Argument angesprochen worden, dass die Verkehrszahlen im internationalen Luftverkehr steigen. Das stimmt; aber man muss doch sehen, wo dieses Wachstum stattfindet. Sieht man sich die Statistiken der ADV für das letzte Jahr an, fand das Wachstum bei den größeren Flughäfen statt und nicht bei den kleineren, bei denen die Passagierzahlen zumindest im ersten Halbjahr 2006 zurückgegangen sind. Die knappen Mittel sollten also dahin fließen, wo sie den höchsten verkehrswirtschaftlichen Zusatznutzen bringen.

Dann gab es die Bitte um eine Ausführung meiner sehr interessanten Idee zur Frage einer Mindestgebühr. Ich hatte bereits einige Zeilen mehr geschrieben, dann aber gemerkt, dass das Thema viel zu komplex ist, um es in relativ kurzer Zeit abzuhandeln. Deshalb habe ich diese sehr kurze Antwort formuliert. Auf meiner Hinfahrt nach Düsseldorf habe ich mir auch noch die Stellungnahmen anderer anwesender Experten durchgelesen. Offensichtlich habe ich diese Frage etwas anders interpretiert. Mit meiner interessanten Idee meine ich nicht, dass diese Gebühren deutschlandweit einheitlich sein sollten. Diese Mindestgebühr sollte beim einzelnen Flughafen zumindest die operativen Kosten decken. Das soll nicht heißen, dass die Gebühren an jedem einzelnen Flughafen gleich sein sollen. So viel Spielraum sollte meines Erachtens den einzelnen Flughäfen überlassen werden, zumal es für viele Flughäfen durchaus lukrativ sein kann, sehr niedrige Gebühren zu verlangen, weil man sich durch die Einnahmen aus dem Non-Aviation-Bereich eine Überkompensation versprechen kann.

Die nächste Frage zielte darauf ab, ob die Deutsche Bank in der Vergangenheit an der Finanzierung von kleineren Flughäfen in NRW oder eventuell von Zulieferern beteiligt war. Zum Glück kann ich sagen, dass es bei uns eine strikte Trennung zwischen dem operativen Geschäft und dem nichtoperativen Geschäft gibt. Von daher kann ich diese Frage nicht beantworten. Mit großer Überzeugung kann ich sagen: Wenn ein privater

Investor, der das Konkursrisiko alleine zu tragen hätte, auf die Deutsche Bank zukäme und einen Regionalflughafen ausbauen oder neu bauen wollte, würde er von uns vermutlich kein Geld bekommen. Wir wissen, dass wir mit dieser Trennung sowohl bei unseren Kollegen, die entsprechende Unternehmen finanzieren wollen, als auch bei unseren Kunden, die langjährige Geschäftsbeziehungen zu uns haben, durchaus anecken. Aber das ist so gewollt.

Die nächste Frage bezog sich auf eine zentrale Luftverkehrsplanung in NRW. Vermutlich ist diese Chance vor 30 Jahren verspielt worden. Heute ist das Kind in den Brunnen gefallen, um es einmal überspitzt negativ zu formulieren. Aber die Situation in NRW ist gar nicht so schlecht. Mit Düsseldorf und Köln/Bonn sind zwei international sehr bedeutende Flughäfen vorhanden, die sowohl bei den Linienflügen, als auch in den Bereichen Charter und Low Cost eine führende Stellung innerhalb Deutschlands und Europas einnehmen. Ergänzt wird dieses Angebot durch einzelne kleinere Flughäfen.

Das Land ist groß genug; damit greife ich auch zugleich die letzte Frage nach der Versorgung mit Flughäfen auf. Es ist nicht so, dass wir von einer zersiedelten Struktur wie in Mecklenburg-Vorpommern ausgehen können. In NRW gibt es sehr viele Passagiere. Natürlich ist die Versorgung gewährleistet. Man muss aber auch sagen, dass nicht für jeden einzelnen Bürger ein Flughafen im Garten gebaut werden kann, zumal der Bürger das wegen der Lärmproblematik sowieso nicht haben wollte. Ein Flughafen soll so weit weg sein, dass man ihn nicht mehr hört, aber trotzdem schnell dort ist. Das kann man in Deutschland nicht erwarten. Im ÖPNV wird auch nicht argumentiert, dass man einen Fünfminutentakt zum Försterhäuschen aufrechterhält; daran würde auch nicht das richtige Preisschild hängen. Angesichts der Erreichbarkeit ist aus meiner Sicht die Versorgung mit Flughäfen in NRW gegeben. Meines Erachtens ist es für jemanden, der relativ selten fliegt, zumutbar, in 90 Minuten einen Verkehrsflughafen zu erreichen.

Die zentrale Luftverkehrsplanung wäre Anfang der 80er-Jahre sicherlich eine Idee gewesen. Die Münchener haben es gemacht; vielleicht ist es dort politisch auch einfacher durchsetzbar gewesen. Außerdem ist die Siedlungsstruktur dort etwas anders als in Nordrhein-Westfalen. Aus den Verhältnissen in NRW kann man aber bestimmt viel machen. Die beiden großen bedeutenden Flughäfen, die ich genannt habe, sollten hierbei meines Erachtens im Vordergrund stehen.

Carsten Wirths: Ich hoffe, dass ich alle Fragen mitbekommen habe. Zum Flughafen Dortmund schließe ich mich gerne den Worten meines Vorredners an. Selbst wenn die Zahlungen aus der Energiebranche kommen, mit denen der Flughafen Dortmund finanziert wird, kann man sehr wohl von Subventionen reden.

Natürlich gibt es auch eine Konkurrenz zwischen Münster/Osnabrück, Dortmund und Paderborn. Die Ausbaumaßnahmen verschärfen diese Konkurrenz noch. Ich bleibe bei dem Wort Kannibalisierungseffekte, die wir heute schon haben. Von daher ist Nordrhein-Westfalen hinsichtlich der Anzahl seiner Flughäfen, die innerhalb einer zumutbaren Zeit von allen Bürgern des Landes erreicht werden können, sehr gut aufgestellt.

Auf die Frage von Frau Brüning, ob Nordrhein-Westfalen überversorgt ist, wir aber auf der anderen Seite wollen, dass die Engpässe in Düsseldorf beseitigt werden, möchte ich sagen: Das ist aus meiner Sicht kein Widerspruch. Wir brauchen die entsprechende

Infrastruktur dort, wo der Bedarf existiert, um dem Bedarf gerecht zu werden. Der Luftverkehr ist nur schwer steuerbar. Das System der Airlines bringt es mit sich, dass die Kunden bestimmte Zeiten und eine hohe Frequenz wollen, innerhalb derer sie bestimmte Ziele erreichen können. Zudem wollen sie eine Verbindungsvielfalt. Das führt zu Bündelungseffekten an bestimmten Flughäfen. Dass es darüber hinaus noch weitere Flughäfen gibt, wird dem Anliegen der Kunden dennoch nicht gerecht.

Herr Hilser stellte die Frage der Überversorgung Nordrhein-Westfalens bezogen auf die Quadratkilometer. Sie haben Recht: Wenn man Nordrhein-Westfalen mit Spanien, Frankreich und Großbritannien vergleicht, liegt es im Bezug auf die Flächenabdeckung oder die Versorgung mit Flughäfen eher weiter hinten in der Rangfolge. Wenn Sie es allerdings auf große Catchments beziehen, also etwa auf London oder Paris, werden Sie sehen, dass das Catchment Nordrhein-Westfalen sehr wohl eine Überversorgung mit Flughäfen hat. In London gibt es drei Flughäfen, in Paris ebenfalls; in Nordrhein-Westfalen gibt es eine Vielzahl. Daher hinkt der Vergleich, wenn ...

(Dieter Hilser [SPD]: Bisher ist immer das Ruhrgebiet mit London verglichen worden!)

- Das Ruhrgebiet ist zumindest ein deutlicher Teil von Nordrhein-Westfalen. Nordrhein-Westfalen ist noch nie mit einem Flächenstaat wie Frankreich verglichen worden. Auch dort hinkt der Vergleich. Das Gleiche gilt für Stadtstaaten wie Hamburg.

Die Frage, ob sich die Politik der Lufthansa und von Tochterfirmen der Lufthansa hinsichtlich des Interesses an Regionalflughäfen geändert hat, kann ich sagen: Sie werden sicherlich der Presse entnommen haben, dass unsere Tochter germanwings Dortmund anfliegt. Auch die Lufthansa fliegt nach wie vor Dortmund an. Germanwings ist zwar eine Tochter der Lufthansa, agiert aber eigenständig. Daher mag ich zu ihrer Geschäftspolitik wenig sagen. Die Einstellung der Lufthansa hinsichtlich der Subventionen hat sich nicht geändert. Wir waren von Anfang an gegen Subventionen. Das ist übrigens auch im Code of Conduct dokumentiert, den die Initiative Luftverkehr gemeinsam für alle Initiatoren und die angeschlossenen Verbände erarbeitet hat. Darin werden Betriebs-subsidien grundsätzlich abgelehnt. Dort steht auch, dass Infrastruktursubsidien nur unter bestimmten Bedingungen sinnvoll sind. Erstaunlicherweise sind bestimmte Programme wie NERES niemals dafür gedacht gewesen, den etablierten Carrier an bestimmten Standorten zu honorieren, sondern weitere Airlines anzuziehen.

Gibt es eine Zubringerfunktion von kleineren Airports zu den Hubs in München und Frankfurt? - Die gibt es selbstverständlich. Ich habe leider nicht die Zahlen dabei, von wie vielen Herkunftsflughäfen die Lufthansa in die beiden Hubs einfliegt. Dass der Kunde lieber direkt fliegen möchte, ist nachvollziehbar; das geht jedem Einzelnen von uns so. Bisher gibt es in Europa aber nicht den Gegenbeweis, dass man auch mit einer hohen Verbindungsvielfalt Interkontinentalflüge als Direktverbindung anbieten kann. Das zeigt, dass derzeit nur das Hub-and-spoke-System eine hohe Verbindungsvielfalt mit hohen Frequenzen sicherstellt. Am liebsten würde auch die Lufthansa direkt fliegen, da das im Interesse des Kunden liegt. Allerdings ist es derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar.

Der Vergleich mit den Ländern Hessen und Bayern, die im Verhältnis zur sehr dezentralen Aufstellung von Nordrhein-Westfalen eine sehr zentrale Luftverkehrspolitik machen,

möchte ich sagen: Der Vergleich ist relativ einfach. Es gibt ein Hub in Bayern und ein Hub in Hessen mit all den damit verbundenen volkswirtschaftlichen Effekten, insbesondere Arbeitsplätze. Gerade der Hub-Verkehr schafft viele Arbeitsplätze. In Nordrhein-Westfalen haben wir leider eine sehr starke Zerstückelung. Damit verspielen wir diese positiven Effekte, die Hessen und Bayern mit ihren beiden Hubs nutzen können.

Prof. Dr. Richard Klophaus: Ich habe es deutlich leichter als meine beiden Vorredner und nehme die Frage von Herrn Becker auf. Ich bin mir bewusst, dass der Luftverkehr nicht nur positive, sondern auch sehr negative externe Effekte hat. Ich wollte lediglich darstellen, dass man auch unter Umweltaspekten fragen kann, ob es sinnvoller ist, das Luftverkehrsaufkommen zentral oder dezentral abzuwickeln. Ist es umweltfreundlicher, dezentrale oder zentrale Luftverkehrssysteme zu haben? Ich denke an Kriterien wie zum Beispiel Lärm und Luftqualität um die Flughäfen herum, generell aber auch an das Thema Klimawandel und die CO₂-Emissionen. Der Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main zeigt, dass die Umweltkapazität hinsichtlich der Anwohnerbelastung in dieser Region wirklich erschöpft ist. Ich hoffe, damit die Frage beantwortet zu haben.

Horst Becker (GRÜNE): Vor dem Hintergrund der eben von Kollegen Hilser gestellten Frage würde ich gerne noch einmal Herrn Heymann und Herrn Wirths fragen. Herr Hilser hat sich offensichtlich auf Seite acht der gemeinsamen Stellungnahme von Prof. Hartwig und Dr. Malina bezogen, als er nach dem Verhältnis der Flughäfen zur Einwohnerdichte gefragt hat. In dieser Tabelle auf Seite acht oben links wird ausgeführt, dass das Verhältnis der Flughäfen pro 1 Million Einwohner in NRW bei 0,36 liegt. Wenn man das zurückrechnet, geht diese Rechnung von sechs Flughäfen aus. Meine Frage an Sie lautet: Gehen Sie, wie die Kollegen systemimmanent behaupten, davon aus, dass NRW nur sechs Flughäfen hat, oder gehen Sie wie wir davon aus, dass es mehr als sechs Flughäfen sind?

(Dieter Hilser [SPD]: Das müssen Sie die anderen fragen! - Horst Becker [GRÜNE]: Nein, auch sie, weil sie sich eben darauf bezogen haben!)

Eric Heymann: Ich bin nicht ganz sicher, ob ich der richtige Adressat für Ihre Frage bin, weil ich mir die Statistik aus dem Gutachten von Prof. Hartwig eben im Zug zum ersten Mal angeschaut habe.

(Horst Becker [GRÜNE]: Gehen Sie von sechs aus oder von mehr? Das war die Frage!)

- Welche Zahl dieser Berechnung zugrunde liegt, kann ich nicht beantworten.

(Dieter Hilser [SPD]: Ja, eben!)

Möglicherweise stehe ich auch auf dem Schlauch.

Carsten Wirths: Ich glaube, wir sollten Herrn Prof. Hartwig fragen, wie viele Flughäfen seiner Berechnung zugrunde liegen. Ich weiß nicht, wie viele Flughäfen je 1 Million Einwohner er zugrunde gelegt hat. Ich kann die Frage nicht beantworten.

(Dieter Hilser [SPD]: Die Frage könnte der Verfasser beantworten!)

Horst Becker (GRÜNE): Dann lassen Sie die Tabelle doch einfach weg, obwohl Sie merken werden, wonach ich Sie gefragt habe, wenn Sie sie sich noch einmal durchlesen. Gehen Sie davon aus, dass Nordrhein-Westfalen zurzeit sechs Flughäfen oder mehr als sechs Flughäfen hat?

(Die Sachverständigen Eric Heymann und Carsten Wirths zögern mit ihrer Antwort.)

Vorsitzender Bernhard Schemmer: Meine Herren, Sie können einfach mit Ja oder Nein oder mit mehr oder weniger antworten. Das müssen Sie nicht so ausführlich machen. Wenn wir das in Anbetracht der Dinge, die noch kommen, weiter so machen, werden wir morgen früh zum Frühstück pünktlich zu Hause sein. Insofern bitte ich Herrn Heymann um eine kurze Antwort.

Eric Heymann: Es sind zwei große Flughäfen und vier ergänzende.

(Prof. Dr. Werner Toepel: Richtig!)

Carsten Wirths: Wir gehen von drei Verkehrsflughäfen, sechs Regionalflughäfen und zehn Schwerpunktlandeplätzen in Nordrhein-Westfalen aus. Die drei großen sind Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück. Unter die Regionalflughäfen fallen Dortmund, Paderborn, Mönchengladbach, Niederrhein und wahrscheinlich Essen und Siegerland. Unter die Schwerpunktlandeplätze fallen jede Menge.

Vorsitzender Bernhard Schemmer: Herr Rasche, vielleicht klappt es ja mit einer kurzen Frage.

Christof Rasche (FDP): Herr Vorsitzender, ich gebe mir Mühe. Ich habe den Eindruck, Sie möchten früh nach Hause.

Vorsitzender Bernhard Schemmer: Ich möchte auf jeden Fall heute noch nach Hause.

(Horst Becker [GRÜNE]: Er kann ja fliegen!)

Christof Rasche (FDP): Als Ergebnis der Diskussion mit den drei Referenten sehe ich, dass wir uns bei der Luftverkehrskonzeption auf vier bis fünf Flughäfen konzentrieren sollen. Auf der anderen Seite fordern Sie aber auch zwingend etwa den Ausbau des Flughafens Düsseldorf. Es gibt eine Fraktion im Landtag, die beides will: Sie will auf vier bis fünf Flughäfen reduzieren aber keinen Ausbau. Ist diese Luftverkehrspolitik für Sie zielführend, oder ist das der falsche Weg? Diese Frage richtet sich an alle drei Experten.

Hannelore Brüning (CDU): Ich habe noch eine Nachfrage an Herrn Heymann. Sie sagten vorhin ganz deutlich, dass Sie von zwei großen Flughäfen und mehreren Zubringern ausgehen. Damit erkennen Sie also das zurzeit gültige Luftverkehrskonzept nicht an, nach dem wir in Nordrhein-Westfalen drei internationale Flughäfen haben.

Eric Heymann: Es ist ganz offensichtlich, dass der Flughafen Düsseldorf seit Jahren unterproportional am Wachstum des Luftverkehrs partizipieren kann. Die Prognosen zum Luftverkehr, die heute auch schon genannt worden sind und die ich schon aufgegriffen habe, konzentrieren sich auf die großen Flughäfen und nicht auf die kleinen. Von daher ist es ganz offensichtlich, dass hier der größte Handlungsbedarf besteht; er ist aus verkehrspolitischer Sicht angezeigt.

Sie sprachen von der Zubringerfunktion der kleineren Flughäfen. Es ist eine Definitionsfrage, wo man die Grenze zieht. Die beiden großen Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn haben nun einmal ein Vielfaches der Passagiere des nächstgrößeren Flughafens; das ist, glaube ich, im Moment der Flughafen Münster/Osnabrück. Natürlich werden in Münster/Osnabrück auch heute schon Linienflüge angeboten. Paderborn etwa hat eine sehr wichtige Funktion im Charterverkehr. Weil ich von der Frage etwas verwirrt war, habe ich eine Grenze gezogen. Wenn man sich eine Grafik anschaut, in der die beiden größten gegenüber allen anderen Flughäfen in NRW hervorstechen, ist sie relativ einleuchtend.

Carsten Wirths: Eine Reduzierung auf vier oder fünf Flughäfen ohne den Ausbau des Flughafens Düsseldorf ist aus Sicht der Lufthansa der falsche Weg. In Düsseldorf gibt es einen hohen Nachholbedarf. Von daher hat der Ausbau oberste Priorität.

Prof. Dr. Richard Klophaus: Ich habe keine weiteren Anmerkungen zu machen.

Bodo Wißen (SPD): Herr Rasche sagte, er habe eine Zusammenfassung gemacht; ich komme zu einem anderen Ergebnis. Ich habe verstanden, dass wir in Nordrhein-Westfalen eine dezentrale Luftverkehrsstruktur haben; das haben alle bestätigt. Sie haben gesagt, das sei falsch. Auf die Frage, was wir als Politiker jetzt tun können, habe ich keine richtige Antwort bekommen. Das heißt, wir müssen das so hinnehmen und offensichtlich weiterführen. Damit müssen wir umgehen. Ich glaube, das ist nicht einmal eine schlechte Vorgehensweise.

Ich habe aber noch eine Frage an Herrn Heymann. Sie sagten, es sei Ihnen nicht bekannt, ob die Deutsche Bank öffentlich-rechtliche Flughäfen unterstützt. Weiterhin sagten Sie: Sie würden die öffentliche Hand nicht unterstützen. Wenn es aber ein privater Betreiber wäre, würden Sie das machen. - Ist das richtig? Denn wenn man sich die Zusammensetzung der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen mit einer halben Ausnahme anschaut, wären Sie in keiner Finanzierung drin. Aber so weit ich weiß, unterstützten Sie doch mit Ihrer Bank - egal, welche Abteilung das macht - durchaus solche Projekte, oder möchten Sie das verneinen?

Wenn Sie es verneinen, würde mich nicht so sehr interessieren, ob Sie die Flughäfen unterstützen, sondern ob Sie vielleicht die Kommunen oder die kommunalen Projektge-

sellschaften bei der Realisierung von Flughäfen und von Häfen, bei Straßenbaueinrichtungen und bei PPP-Projekten usw. unterstützen. Denn Sie haben diese Projekte auch mit anderen Infrastruktureinrichtungen verglichen. Habe ich Sie richtig verstanden, dass dazu auch die Flughäfen zählen?

Eric Heymann: Zu Ihrer ersten Frage. Ich vermute, dass die Situation in NRW nicht so ist, dass Sie in Geld schwimmen, um es einmal klar auszudrücken. Ich habe drei mal gesagt, dass Sie knappe Finanzmittel zur Verfügung haben. Aus meiner Sicht sollten diese Gelder dorthin gelenkt werden, wo sie den höchsten verkehrswirtschaftlichen Nutzen generieren. Ob das in Düsseldorf, Köln/Bonn oder sonst irgendwo der Fall ist, mag vor Ort entschieden werden; das kann ich von Frankfurt her nicht entscheiden. Ich kann Ihnen nur die Maßgabe geben, wie man mit knappen finanziellen Mitteln umgehen sollte.

Zu Ihrer zweiten Frage: Sie haben mich falsch verstanden. Ich habe gesagt, wenn ein privater Investor auf uns zukäme und die Idee hätte, einen Regionalflughafen neu zu bauen oder zu betreiben, bekäme er vermutlich kein Geld. Natürlich ist die Deutsche Bank Partner in vielen Bereichen des Infrastrukturausbaus sowohl der Kommunen, als auch der Firmen, die das tun. Das gilt für PPP-Projekte, Häfen, Straßen, Flughäfen und alles andere, was mit dem öffentlichen Bereich zu tun hat. Dort sind wir überall aktiv; es liegt offensichtlich ein Missverständnis vor.

Vorsitzender Bernhard Schemmer: Damit ist die erste Runde beendet. Ich erteile Herrn Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig von der Westfälischen Wilhelms-Universität das Wort.

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig (Institut für Verkehrswissenschaften der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster): Unserer Stellungnahme liegt Ihnen vor. Herr Dr. Malina ist nach mir dran; er wird dann etwas zur Berechnung der Flughafendichte sagen. Ich möchte mich auf zwei Aspekte beschränken. Das ist zum einen die Zuständigkeitsverteilung, also die Frage nach der Dezentralität, und zum anderen das Wirtschaftlichkeits- und Subventionsproblem.

Aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht stellt sich bei Zuständigkeiten zunächst die Frage, ob überhaupt der Staat - also Bund, Länder und Gemeinden - zuständig ist, oder ob besser private Akteure zuständig sein sollten. Wenn dem Staat Zuständigkeiten attestiert werden, stellt sich die Frage, welche Zuständigkeiten er hat. Muss er für die Bereitstellung sorgen, das heißt, ist er dafür verantwortlich, dass für die Bürger Flughafenleistungen erbracht werden, die unter Marktbedingungen von Privaten nicht in genügendem Umfang zustande gebracht würden? Oder muss er die Leistung auch selbst produzieren, indem er eigene Flughäfen betreibt? Deshalb unterscheidet man zwischen staatlichen Bereitstellungsaufgaben und Herstellungsaufgaben. Diese Unterscheidung ist wichtig für das, was ich Ihnen zu sagen versuchen werde.

Wie sieht das bei Flughäfen aus? Staatliche Bereitstellungsaufgaben lassen sich in jedem Fall begründen, weil Flughäfen positive und negative externe Effekte bewirken können. Ein positiver Effekt ist die Standortattraktivität, die zu Wachstum, Beschäftigung und zusätzlichen Einnahmen führt. Negative externe Effekte sind Lärm und Um-

weltbeeinträchtigungen, die private Flughafenbetreiber in ihrem Entscheidungskalkül wahrscheinlich nicht genügend berücksichtigen würden.

Darüber hinaus ist der Staat für Regulierungen verantwortlich, wenn Flughäfen aufgrund ihrer subadditiven Kostenstrukturen nicht bestreitbare natürliche Monopole sind, denn dann besteht immer die Gefahr des Ausbeutungs- und Behinderungsmissbrauchs, den der Staat verhindern muss. Aus meiner Sicht besteht keine staatliche Bereitstellungsaufgabe bei Flughäfen im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge - es sei denn, man würde den Begriff der Daseinsvorsorge wie ein Gummiband dehnen. Daseinsvorsorge kann nur bedeuten, dass der Staat seinen Bürgern Zugang zu jenen Leistungen ermöglicht, die sie für ihr Dasein, also für ihre Existenzsicherung, benötigen, die sie aber aus ihrem Einkommen nicht bezahlen können. Dazu gehören nach meinem Dafürhalten weder Urlaubsflüge in die Dominikanische Republik noch Kreuzfahrten, aber auch nicht die Förderung von Steinkohle oder Theaterbesuchen.

Staatlicher Handlungsbedarf ist auch nicht bei der Herstellung von Flughafenleistungen, das heißt für den Neubau, den Ausbau und den Betrieb, zu sehen. Das können Private genauso gut oder vielleicht sogar besser. Der Staat kann sich auf die Genehmigung und die Kontrolle, also die Regulierung, beschränken. Was die Bereitstellungsaufgabe betrifft, kann er sich darauf beschränken, dass Flughäfen dort bereitgestellt werden, wo es aus erwerbswirtschaftlichen Gründen kein oder nur ein unzureichendes Angebot gibt, wenn der gesellschaftliche Nutzen - ich spreche extra vom gesellschaftlichen Nutzen - die gesellschaftlichen Kosten inklusive der externen Kosten übersteigt.

Welche staatliche Ebene sollte für die Bereitstellungsaufgabe verantwortlich sein? Da sind wir bei der Frage nach Dezentralität oder Zentralität. Wenn man die moderne Finanzwissenschaft heranzieht, wie sie etwa auch der wissenschaftliche Beirat beim Finanzministerium vertritt, müsste es eigentlich die kleinstmögliche Versorgungseinheit sein. Das sind zunächst die Kommunen. Sie sind vor Ort und kennen die regionalen Besonderheiten, das wirtschaftliche Umfeld und vor allem die Präferenzen, Wünsche und Sorgen der Bürger wesentlich besser als alle übergeordneten Ebenen oder gar der Zentralstaat.

Entscheidet sich nun eine solche Versorgungseinheit unter Berücksichtigung aller Kosten - das sage ich bewusst - und Nutzen für einen Flughafen, weil sie sich davon etwa Vorteile im Standortwettbewerb mit entsprechenden Wachstums-, Beschäftigungs- oder Einnahmeeffekten verspricht oder weil die Bürger aus welchen Gründen auch immer einen Flughafen in ihrer unmittelbaren Nähe haben wollen, muss sie natürlich auch die Bereitstellungskosten tragen. Das entspricht dem Prinzip der fiskalischen Äquivalenz und verhindert, dass Bewohner und Unternehmen anderer Regionen einen Flughafen mitfinanzieren, den sie selbst nie nutzen oder von dessen sonstigem Nutzen sie auch nie profitieren würden.

Die Größe der Bereitstellungsebene ist so zu wählen, dass unerwünschte Spill-over-Effekte, also Nutzenübertragungen auf Regionen, die nicht an der Bereitstellung beteiligt sind, vermieden werden. Sonst kommt es nämlich zu einer Unterversorgung und nicht zu einer Überversorgung. Dann würde nämlich jede Region darauf warten, dass andere den Flughafen bereitstellen und finanzieren; die wartende Region würde dann zum Nulltarif davon profitieren.

Das heißt: Kleinstaaterei im föderalistischen Sinn ist nicht schädlich, sondern entspricht dem Demokratieprinzip. Würde man die Bürger direkt an den Entscheidungen beteiligen, würde das sogar dem Prinzip der Basisdemokratie entsprechen. Gleichzeitig sorgt diese Art von Kleinstaaterei für einen gesellschaftlich effizienten Mitteleinsatz. Denn diejenigen, die für die Errichtung von Flughäfen auf dezentraler Ebene zuständig sind, wären auch vollständig für die Finanzierung verantwortlich. Für Ausbauprojekte verantwortliche Kommunalpolitiker müssten sich für die finanziellen Konsequenzen vor ihren Bürgern in Form höherer Steuern und Abgaben oder der Kürzungen anderer öffentlicher Leistungen wie Schwimmbädern, Opernhäusern und dergleichen rechtfertigen. Als Folge davon würden die Wähler die Politiker disziplinieren und ineffiziente Bereitstellungslösungen verhindern.

Die Konsequenz ist, dass dann statistisch viele unausgelastete und teure Flughäfen kein Ausdruck von Ineffizienz und Mittelverschwendung, sondern das Ergebnis föderaler Entscheidungen sind, mit denen Kommunen und Regionen langfristige Vorteile im Standortwettbewerb um Unternehmen und um qualifizierte Arbeitskräfte sowie Nutzen Gewinne für ihre Bürger zu erlangen versuchen und sie dann auch zur Finanzierung heranziehen. Genau das passiert natürlich vielfach anders, meine Damen und Herrn, etwa wenn Kommunen Kultur und den ÖPNV fördern oder wenn sie Kunsthallen, Theater oder Schwimmbäder bauen und aus dem öffentlichen Haushalt finanzieren.

Das bedeutet, dass zu viele, überdimensionierte und überteuerte Flughäfen in einem Land - also Ineffizienz und Mittelverschwendung - keine Folge der dezentralen Kompetenzverteilung sind, wie sie in Nordrhein-Westfalen besteht. Sie sind die Folge fehlender fiskalischer Äquivalenz. Werden Flughafenprojekte nicht vollständig aus den lokalen Haushalten, sondern durch übergeordnete Gebietskörperschaften wie Bundesländer, den Bund oder sogar die EU finanziert, kommt es zu Fehlanreizen mit entsprechender Ineffizienz. Dann werden überflüssige und aufwendige Flughäfen gebaut, die Folgekosten vernachlässigt und Fixkosten dupliziert, das heißt, es wird auf kostensparende Größenvorteile verzichtet, die man vielleicht durch eine interregionale Flughafeninfrastruktur realisieren könnte.

Damit stehe ich kurz vor meinem zweiten Punkt, nämlich vor der Frage nach der Wirtschaftlichkeit von Flughäfen. Wenn lokale Gebietskörperschaften alleine oder vielleicht im Verbund eigene Flughäfen betreiben oder private Flughäfen - wenn es sie denn gäbe - finanziell unterstützen, weil sie davon Vorteile für ihre Region und ihre Bevölkerung erwarten, sind Wirtschaftlichkeitsüberlegungen und Rentabilitätsgesichtspunkte, wie sie private Unternehmen anstellen, zwar hilfreich, aber nicht ausreichend. Sie sind hilfreich, weil sie vielleicht zu einem verstärkten Kostenbewusstsein oder auch zu einer sachlicheren Nutzenabwägung führen können. Sie sind aber nicht ausreichend, wenn Flughäfen positive externe Effekte verursachen und darüber hinaus eine wohlinformierte Bevölkerung in ihrem eigenen Interesse bereit ist, Finanzierungsbeiträge zu dem Flughafen zu leisten.

Denn kommunale Steuern und Gebühren sind bei dieser Perspektive nicht nur öffentliche Einnahmeinstrumente, sondern Preise, die die Bürger dafür zahlen, dass die Kommune oder die öffentliche Einrichtung Leistungen für sie bereitstellt. Volkswirtschaftliche Nutzengewinne für eine Region können vorliegen, obwohl betriebswirtschaftliche Ver-

luste bestehen. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist dann die Wirtschaftlichkeit bzw. die Effizienz gegeben, die aus erwerbswirtschaftlicher Sicht nicht vorliegt. Diese Betrachtung ist zu kurz. Will man vor diesem Hintergrund die Wirtschaftlichkeit der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen beurteilen, reicht es nicht, betriebswirtschaftliche Gewinne und Verluste zu betrachten. Entscheidend sind Nutzen-Kosten-Relationen.

Damit bin ich beim Sinn von Subventionen. Sofern positive externe Effekte vorliegen, können Subventionen zu einer Verbesserung der gesellschaftlichen Effizienz beitragen. Diese Idee findet sich übrigens bereits bei Arthur Cecil Pigou, dem Erfinder der Theorie der externen Effekte. Genauso wie Pigou bei externen Kosten, etwa bei Umweltschäden, eine Steuer vorschlägt, nämlich die Pigou-Steuer, um den Verursachern die Kosten anzulasten und eine Überproduktion von Schäden zu vermeiden, schlägt er bei einem externen Nutzen eine Subvention vor, nämlich die Pigou-Subvention, um eine Unterversorgung mit den entsprechenden Leistungen zu vermeiden. Subventionen für Flughäfen sind also nicht per se schädlich. Problematisch sind Subventionen, wenn sie mit vertikalen Finanzmittelzuweisungen, also einer Verletzung der fiskalischen Äquivalenz verbunden sind. Dann kommt es zu Mitnahmeeffekten und zur Verschwendung.

Ich habe versucht, ganz kurz deutlich zu machen, dass sich der Staat bei der Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur nicht vollständig zurückziehen muss. Ich meine aber, dass er sich aus der Herstellung zurückziehen und sie Privaten überlassen sollte. Ökonomische Gründe sprechen dafür, dass vielleicht doch vermehrt private Flughäfen betrieben werden sollten. Wenn die Eigenwirtschaftlichkeit dann nicht gegeben ist, sind Zuweisungen des Staates ähnlich wie beim Bestellerprinzip des ÖPNV möglich. Das Land Nordrhein-Westfalen sollte also seine dezentrale Struktur nicht aufgeben, sondern Fehlanreize vermeiden, indem man Flughäfen keine vertikalen Finanzmittelzuweisungen mehr gibt und strikt darauf achtet, dass Entscheidungs- und Finanzierungs Kompetenzen in einer Hand liegen. Sobald die bereitstellende Ebene die Finanzierung aus eigenen Mitteln bestreiten muss, meine Damen und Herren, und sich die entscheidenden Politiker sowohl für die Bereitstellung an öffentlichen Gütern, als auch für die Kosten rechtfertigen müssen, ist mit einem effizienten Infrastrukturausbau zu rechnen.

Dr. Robert Malina (Institut für Verkehrswissenschaften Westfälische Wilhelms-Universität Münster): Herr Hartwig ist bereits auf zwei wichtige Punkte eingegangen, nämlich auf die Frage der Zuständigkeitsverteilung und auf die grundsätzliche Bewertung von Subventionen. Insofern kann ich mich auf andere Punkte beziehen. Ich möchte mit dem Aspekt der Flughafendichte, der im Fragenkatalog angesprochen worden ist, beginnen, über den schon mehrmals gesprochen worden ist.

NRW verfügt derzeit über sechs Flughäfen, von denen aus regelmäßiger Linienluftverkehr oder öffentlich zu buchender Charterverkehr durchgeführt wird. Würde man noch den Flughafen Mönchengladbach berücksichtigen, von dem aus es einen wöchentlichen Flug nach Usedom gibt, wären es sieben Flughäfen; wir sind von sechs ausgegangen. Das sind im Übrigen auch die Flughäfen, die zumindest für Flüge mit Maschinen ab einer Größe der Boeing 737 besonders gut geeignet sind.

Sechs bzw. sieben Flughäfen wirken auf den ersten Blick in der Tat sehr beeindruckend für ein einziges Bundesland. Die Frage ist aber, wie diese Anzahl der Flughäfen unter

Berücksichtigung der Einwohnerzahl von NRW zu bewerten ist und wie eigentlich die Flughafenlandschaft in anderen Bundesländern und in anderen Staaten Europas aussieht. Dazu haben wir in unserem Institut einen Vergleich der Flughafendichten in Europa und in Deutschland durchgeführt, auf den schon Bezug genommen worden ist. Sie finden die Ergebnisse in unserer schriftlichen Stellungnahme.

Bezogen auf die Einwohnerzahl liegt die Flughafendichte in Nordrhein-Westfalen sowohl knapp unter dem deutschen als auch deutlich unter dem Durchschnitt der anderen europäischen Staaten. So weisen zum Beispiel Frankreich eine Dichte von 8,6 und Spanien eine Dichte von 7,6 Flughäfen auf 10 Millionen Einwohner auf. In NRW hingegen liegt der Wert bei 3,6 Flughäfen und damit deutlich niedriger. Ich glaube, dass es zulässig ist, NRW mit anderen Flächenstaaten zu vergleichen, denn NRW besteht nicht nur aus dem Rhein-Ruhr-Raum. Aus Kölner oder Düsseldorfer Sicht mag das vielleicht so scheinen; aber es gibt beispielsweise auch noch das Münsterland oder Ostwestfalen. Insofern ist der Vergleich durchaus statthaft.

Natürlich sind die Flughäfen derzeit unterschiedlich stark ausgelastet. Düsseldorf operiert seit Langem an seiner administrativ verordneten Kapazitätsgrenze, andere Flughäfen verfügen derzeit noch über freie Kapazitäten. Angesichts eines zu erwartenden Nachfragewachstums von 82 % bis zum Jahr 2020, das sich auch im Masterplan der Initiative Luftverkehr wiederfindet, und den bekanntermaßen langen Planungs- und Genehmigungszeiten für die Erweiterung von Flughäfen sind die Kapazitätsreserven, die wir im Augenblick noch in NRW haben, wichtig, damit der Verkehr, der in NRW generiert wird, auch in Zukunft über nordrhein-westfälische Flughäfen abgewickelt werden kann. Ich glaube nicht, dass man daran großartig etwas drehen kann; es ist einfach aufwendig, Flughäfen zu planen und zu genehmigen.

Mit der Kapazitätsauslastung ist die Frage eng verbunden, wie Förderprogramme zur Stimulierung zusätzlichen Luftverkehrs zu beurteilen sind. Im Fragenkatalog ist die Regelung des Flughafens Dortmund erwähnt, die unter dem Namen NERES bekannt ist. Volumenabhängige Ermäßigungen bei den Start- und Landeentgelten für neue Routen sind weltweit gängige Praxis und für die Flughäfen ein wichtiges Tool für die Akquise neuer Airlines. Unter volkswirtschaftlichen Aspekten sind solche Mengenrabatte durchaus sinnvoll. Seit vielen Jahren können verschiedene Studien zeigen, dass Flughäfen zumindest bis zu einer bestimmten Passagiergrenze, die ungefähr bei 10 Millionen Passagieren liegt, mit sinkenden Durchschnittskosten operieren. Das bedeutet, dass jeder zusätzliche Fluggast niedrigere zusätzliche Kosten verursacht als der vorherige.

Die Erklärung für dieses Phänomen liegt in den fixen Kosten für die Kapazitätsvorhaltung insbesondere der Start- und Landebahn, die auf eine größere Nachfrage umgelegt werden. Bei einer solchen Kostenstruktur führt eine Preisdifferenzierung nach den abgenommenen Mengen, wie sie in Dortmund aber auch an vielen anderen Flughäfen betrieben wird, zu einer Erhöhung des sozialen Überschusses, weil im Vergleich zu einer einheitlichen Tarifstruktur mehr Verkehr abgewickelt wird und damit mehr Nachfrager bedient werden können. Eine Behinderung des Wettbewerbs zwischen Fluggesellschaften würde dann auftreten, wenn die Tarife des NERES-Programms nur einer oder wenigen Fluggesellschaften angeboten würden. Das ist aber nicht der Fall, da NERES oh-

ne Diskriminierung allen Fluggesellschaften offen steht, die neue Strecken ab Dortmund starten oder aber ein hohes Passagierwachstum garantieren.

Fraglich bleibt, ob solche Rabattprogramme den Wettbewerb zwischen den Flughäfen beeinträchtigen. Eine Beeinträchtigung könnte sich dann ergeben, wenn ein staatlicher Flughafenbetreiber mit einem privaten um die Akquise neuer Airlines konkurriert und der staatliche den privaten durch dauerhaft nicht kostendeckende Kampfpreise aus dem Markt zu verdrängen versucht. Der staatliche Flughafen kann nämlich mit einer niedrigeren Preisuntergrenze kalkulieren, weil er weiß, dass seine Verluste durch die öffentliche Hand ausgeglichen werden. Daraus könnten sich für den staatlichen Flughafen Vorteile ergeben, die nicht durch fairen Wettbewerb zustande gekommen sind.

Wir haben allerdings den Eindruck, dass diese Problematik in NRW eher hypothetisch ist. Denn erstens steht hinter jedem Flughafen mindestens ein öffentlicher Anteilseigner; zweitens lässt sich auch bei öffentlichem Kapital ein zunehmendes Interesse an zumindest langfristigen Gewinnen feststellen, sodass die Grenzen zwischen einem privatem und einem staatlichem Investor zunehmend verschwimmen.

Lassen Sie mich nun zu dem Aspekt der möglichen Abhängigkeit eines Flughafens von einer Airline kommen. Das kann in der Tat ein Problem darstellen, weil ein Flughafen durch diese Abhängigkeit auszubeuten wäre. Eine Fluglinie kann einem Flughafen die Tarife dann diktieren, wenn der Verbleib der Airline am Standort für den Flughafen wichtiger ist als für die Airline. Eine solche Konstellation ergibt sich vor allem dann, wenn das Flugangebot an einem Flughafen von einer einzigen Airline dominiert wird, die entweder über alternative Airports im Catchment, also im Einzugsgebiet, verfügt und problemlos zu einem anderen Flughafen wechseln kann, oder aber das Einzugsgebiet des Flughafens für ihren Geschäftserfolg als nicht entscheidend ansieht und daher glaubhaft mit Abwanderung drohen kann.

Es ist allgemein bekannt, dass insbesondere Ryanair nur eine geringe Flughafenloyalität besitzt und sich in einer überlegenen Verhandlungsposition gegenüber den Flughäfen sieht. Der Chef der Airline, Michael O'Leary, behauptete schon im Jahr 2003, dass Ryanair in der Lage sei, Tarife und Konditionen an den Flughäfen zu bestimmen. Die Ereignisse der letzten Jahre scheinen ihm Recht zu geben. Am Flughafen Niederrhein stellt sich zudem ein weiteres Problem. Die Akquise zusätzlicher Airlines, mit der eine Verringerung der Abhängigkeit von Ryanair verbunden wäre, wird dem Flughafen durch die gerichtlich noch nicht endgültig geklärte Zulässigkeit seiner Betriebsgenehmigung erschwert. Die unklare Genehmigungslage reduziert die Planungssicherheit für Airlines drastisch und hält sie damit vom Markteintritt in Weeze ab, wie ein Beispiel aus dem letzten Jahr gezeigt hat.

Abschließend möchte ich noch kurz auf die Sinnhaftigkeit der Einführung von bundeseinheitlichen Start- und Landeentgelten in Form einer Mindestgebühr eingehen, über die vorhin schon kurz gesprochen worden ist. Dieser Vorschlag ist in der Tat sehr interessant, wie Herr Heymann gesagt hat. Das liegt insbesondere daran, weil er eine Verschiebung des Akzents in der öffentlichen Diskussion um Flughafenentgelte andeutet. Während in der Vergangenheit über die Notwendigkeit gesprochen wurde, Höchstgrenzen für die Entgelte der Flughäfen zu erlassen, um zu verhindern, dass die Flughäfen

ihre Nachfrager, also die Airlines, ausbeuten, wird nun konstatiert, dass Airlines vor zu niedrigen Landeentgelten gewissermaßen geschützt werden müssten.

Mit der Einführung solcher Preisuntergrenzen sind fundamentale ökonomische Probleme verbunden. So lassen sich bundesweit einheitliche Start- und Landeentgelte nur dann ökonomisch rechtfertigen, wenn alle Flughäfen identische Kostenstrukturen und eine identische Nachfrage hätten. Da das in der Realität nicht der Fall ist, würde ein einheitliches Entgelt für einige Flughäfen zur Kostenunterdeckung führen; das wäre genau dann der Fall, wenn am Markt keine höheren Entgelte durchsetzbar sind. Für andere Flughäfen würde es zu hohen Gewinnen führen.

Zudem ist in den meisten Fällen keine Vergleichbarkeit gegeben; das würde selbst für den Fall gleicher Kostenstrukturen zu Problemen bei der Ermittlung der Einheitsgebühr führen. Die Kosten des Flughafenbetriebs als mögliche Berechnungsgrundlage hängen beispielsweise auch davon ab, inwieweit öffentliche Mittel zwar als Investitionskostenzuschüsse geflossen, aber nicht aktiviert worden sind und daher in der G und V nicht ergebnismindernd wirken. Wie auch in allen anderen Bereichen sollte es Flughäfen zudem erlaubt sein, im Wettbewerb untereinander auch preispolitische Maßnahmen durchzuführen und zum Beispiel zur Förderung neuer Verbindungen zumindest zeitweise nicht kostendeckende Entgelte in Kauf zu nehmen.

Prof. Dr. Werner Toepel: Nach den beiden ausgezeichneten wissenschaftlichen Beiträgen würde ich gerne noch einmal auf den Antrag zurückkommen, der uns beschäftigt. Sie haben meine Stellungnahme sicherlich gelesen. Ich möchte zunächst auf den Entwurf für ein neues Luftverkehrskonzept in Nordrhein-Westfalen kommen, der vorsieht, sich auf vier Standorte zu konzentrieren. Meine Damen und Herren, aus meiner Sicht wäre es absolut verfehlt, die Flugplatzpolitik einer Wirtschaftsregion an der Zahl der Flugplätze zu messen. Vielmehr muss man den Bedarf gegen die Flughafenkapazität abwägen, die man am besten in der Zahl der koordinierbaren Flugbewegungen in den Spitzenstunden ausdrücken kann. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Punkt. Die verschiedenen Flughäfen sind in ihrem Angebot ganz unterschiedlich zu bewerten.

Nordrhein-Westfalen ist mit rund 17,7 Millionen Einwohnern mit weitem Abstand das bevölkerungsreichste Land in der Bundesrepublik; da sage ich Ihnen nichts Neues. Auf den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf steht laut Masterplan der Initiative Luftverkehr aus dem Jahr 2004 ein Angebot von insgesamt 90 koordinierbaren Flugbewegungen zur Verfügung. Wenn man noch das zusätzliche Angebot auf den Verkehrsflughäfen Münster/Osnabrück und den drei Regionalflughäfen Dortmund, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt mit weiteren rund 135 koordinierbaren Flugbewegungen dazurechnet, kommt man auf insgesamt rund 225 koordinierbare Flugbewegungen.

Schauen wir uns einmal zum Vergleich an, wie es in anderen Bundesländern aussieht. In Hessen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland, die zum Großeinzugsbereich des Flughafens Frankfurt gehören, gibt es vier Verkehrsflughäfen: Frankfurt, Frankfurt-Haan, Saarbrücken und Zweibrücken. Sie haben eine Kapazität von insgesamt rund 190 koordinierbaren Flugbewegungen. Dieses Angebot soll durch die vierte Landebahn auf dem Flughafen Frankfurt auf rund 225 koordinierbare Flugbewegungen erhöht wer-

den. Das ist also ungefähr der gleiche Wert, den Nordrhein-Westfalen heute aufzuweisen hat.

Im Freistaat Bayern mit rund 11,6 Millionen Einwohnern gibt es die Verkehrsflughäfen München und Nürnberg, von dem eigentlich meistens gar nicht gesprochen wird, auch nicht im Masterplan der Luftfahrt. Zusätzlich gibt es einen neuen Regionalflughafen Allgäu, der ein ehemaliger Militärflughafen ist, sowie den grenznahen österreichischen Flughafen Salzburg, der für Südostbayern eine wichtige Erschließungsfunktion hat. Diese vier Flughäfen haben derzeit ein Angebot von rund 185 koordinierbaren Flugbewegungen pro Stunde, das durch die geplante dritte Bahn in München auf 215 koordinierbare Flugbewegungen erhöht werden soll. Das bedeutet, dass Nordrhein-Westfalen, der Großraum Frankfurt und Bayern annähernd gleich viele koordinierbare Flugbewegungen haben. Dabei hat Nordrhein-Westfalen ein wesentlich höheres Bevölkerungsaufkommen. Ich glaube, dass man vor allen Dingen auf diese Weise messen muss.

Nordrhein-Westfalen verfügt leider über keinen Schwerpunktflughafen, der ausgebaut werden kann, wie Frankfurt oder München. Ein dritter Flughafen ist in den 70er-Jahren ziemlich weit geplant, aber aus Gründen der Überschneidung mit militärischem Luftraum wieder aufgegeben worden. Ähnlich war es in Hamburg. Wenn es dort einen wirklich großen Schwerpunktflughafen gäbe und zusätzlich noch einen in Nordrhein-Westfalen, würden diese vier - ergänzt durch den großen neuen Flughafen in Berlin - eine gute Luftverkehrskapazität für Deutschland bringen. Aber in Nordrhein-Westfalen gibt es keinen solchen großen Schwerpunktflughafen.

Im zweiten Absatz des in Rede stehenden Antrags soll die Landesregierung aufgefordert werden, sich im Zusammenhang mit der Föderalismusreform für eine verstärkte Koordinierung der Flughafenplanung durch den Bund einzusetzen. Gemäß Art. 87 d Grundgesetz liegt die Zuständigkeit für die Luftverkehrsverwaltung eindeutig beim Bund. Nach § 31 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes führen die Länder eine Reihe von Aufgaben der Luftfahrtverwaltung im Wege der Bundesauftragsverwaltung durch. Dazu gehört nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes die Genehmigung von Flugplätzen mit Ausnahme der Prüfung und Entscheidung darüber, inwieweit die öffentlichen Interessen des Bundes durch die Anlegung und dem Betrieb eines Flughafens, der dem öffentlichen Verkehr dienen soll, berührt werden.

Diese Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern hat sich in der Vergangenheit bewährt, da die Landesluftfahrtbehörden gemeinsam mit den darüber hinaus zu beteiligenden Landesbehörden, insbesondere den Landesplanungsbehörden, in der Regel mit den Problemen vor Ort viel besser vertraut sind als die entsprechenden Bundesbehörden. Das ist einfach ein Fakt. Ich möchte dringend davor warnen, den Bund stärker in die Planung einzubeziehen. Ich war 27 Jahre lang in der bayerischen Luftfahrtverwaltung tätig, bevor ich pensioniert wurde. Gerade mit dem Bund haben wir erhebliche Probleme im Zusammenhang mit der Neuplanung des Flughafens München gehabt. Dieser Flughafen war 1981 genehmigt und das Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden. Der Sofortvollzug der Planfeststellung lag beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.

Zu der Zeit gab es eine Entscheidung des damaligen Bundesverkehrsministers zugunsten seines hessischen Kollegen in Bezug auf die Startbahn 18 West. Daraus entstand ein sogenanntes Luftverkehrsprogramm für die Bundesrepublik Deutschland, das besagte, die Bundesrepublik Deutschland brauche einen und nur einen interkontinentalen Flughafen, nämlich Frankfurt. Dieses Papier bekam der Bayerische Verwaltungsgeschichtshof auf den Tisch und fragte sich, was das soll. Daraufhin hat er den Sofortvollzug für den neuen Flughafen aufgehoben und das ganze Projekt vier Jahre lang verzögert. Deshalb sage ich: Seien Sie vorsichtig bei der Einschaltung der Koordinierung durch den Bund. Das sollen die Länder selber machen. Ich habe auch meine Vorredner gerade so verstanden, dass es gut ist, wenn die örtlichen Gebietskörperschaften diese Aufgabe wahrnehmen.

Der dritte Absatz des Antrags richtet sich an die Kommunalaufsicht. Ich gehe davon aus, dass die Kommunalaufsicht in den verschiedenen Bundesländern wahrscheinlich ziemlich ähnlich strukturiert ist wie in Bayern; die bayerische Kommunalaufsicht habe ich mir angeschaut. Es ist ziemlich genau beschrieben, was die Kommunalaufsicht zu tun hat und was sie den Gebietskörperschaften bei der Beteiligung an Gesellschaften zugestehen kann. Das ist völlig klar geregelt. Ich gehe davon aus, dass die nordrhein-westfälische Rechtsaufsichtsbehörde die Beteiligung von Gemeinden und gemeindlichen Unternehmen an den in der Begründung für den Antrag genannten Flugplätzen geprüft hat und dabei zu keinen Beanstandungen gekommen ist.

Im Übrigen muss ich sagen, dass sich die Aufwendungen für die Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück und Niederrhein sowie für die Flugplätze Essen/Mühlheim, Mönchengladbach und Siegerland laut der Begründung des Antrags im Zeitraum von 2000 bis 2004 auf insgesamt 200 Millionen € belaufen. Wenn man diese Aufwendungen auf ein Jahr umrechnet, ergeben sich 40 Millionen €. Ich meine, das ist kein dramatischer Betrag, auf den man die Neuordnung des Luftverkehrskonzepts abzustellen hat.

Der Flughafen Frankfurt plant eine neue Landebahn, die etwa 300 Millionen € kosten würde. Um sie bauen zu können, soll eine chemische Fabrik mit einem Kostenaufwand von 650 Millionen € umgesiedelt werden. Dadurch verdreifachen sich die Baukosten. Wenn man also einen großen Flughafen nachhaltig erweitern will, muss man viel mehr Geld in die Hand nehmen als bei einem kleineren Flughafen. Das Gleiche gilt, wenn man den Flughafen Düsseldorf für den Langstreckenverkehr ausbauen wollte. Dann müsste man ganz erheblich in die gesamte Siedlungsstruktur eingreifen. Das wäre nach meinem Dafürhalten nicht mehr möglich.

Als letzter Punkt wird die Einführung einheitlicher Start- und Landeentgelte angesprochen. Dazu wurde gerade schon ausführlich Stellung genommen. Man muss immer berücksichtigen, dass die Flughäfen unterschiedliche Aufgaben haben. Sie haben auch unterschiedliche Einnahmen, besonders im Non-Aviation-Bereich, also in dem Bereich, in dem Einnahmen durch Verkaufsgeschäfte sowie durch Mieten und Pachten erzielt werden. Ein großer Flughafen wird in diesem Retail-Bereich sicherlich mehr einnehmen als ein kleiner Flughafen aufgrund seines geringeren Verkehrsaufkommens. Deshalb halte ich es für nicht vertretbar, dass man die Flughafengebühren über einen Kamm scheren will.

Dieter Hilser (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Hartwig. Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der dieser Anhörung zugrunde liegt, geht im Wesentlichen davon aus, dass die dezentrale Flugplatzstruktur in Nordrhein-Westfalen die Folge einer fehlenden bundesweiten Gesamtplanung des Flughafenausbaus sei. Am Ende kommt er dann konsequenterweise zu dem Ergebnis, dass die Planung und die Koordination auf den Bund übergehen müssen. Habe ich Sie vorhin richtig verstanden, dass Sie sich eindeutig dafür aussprechen, dass weiterhin eine dezentrale Planung erfolgen soll? Habe ich Sie weiterhin richtig verstanden, dass, wenn es überhaupt eine Fehlallokationen gegeben hätte - das ist für mich der entscheidende Punkt -, sie nicht das Ergebnis einer landesweiten Planung, sondern allenfalls das Ergebnis einer fiskalischen Fehlsteuerung gewesen wäre?

Heinz Sahnen (CDU): Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Malina. Sie haben das Problem der Abhängigkeit der Flughäfen von der Anzahl der Airlines dargestellt. Dabei haben sie in besonderer Weise das Beispiel Niederrhein unterstrichen, von wo aus im Wesentlichen nur eine Fluglinie fliegt. Können Sie Ihre Feststellung auch auf andere Flughäfen ausweiten? Wie sind die Abhängigkeiten dort?

Bodo Wißen (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Hartwig. Es tut mir Leid; ich habe Sie vielleicht nicht richtig verstanden. So wie ich Sie verstanden habe, sei die Finanzierung eines Flughafens vor Ort am ehesten legitimiert und am besten durchzuführen. Fehlanreize würden insbesondere dann entstehen, wenn Bundes- oder Landesmittel für solche Projekte verwendet würden. Angesichts der heutigen Flughafenlandschaft in Nordrhein-Westfalen habe ich mit dieser Ansicht einige Probleme. Denn wenn Sie Recht hätten, hätte der Bund beispielsweise kein Interesse am Flughafen Köln/Bonn, der aus unterschiedlichen traditionellen und auch aus strategischen Gründen besteht. Dann müsste auch gemessen an der Legitimation der Flughafen Essen größer sein als der Flughafen Düsseldorf, aber das habe ich möglicherweise falsch verstanden. Vielleicht können Sie mir das noch einmal näher bringen.

Sowohl Herr Prof. Toepel als auch der Prof. Hartwig haben betont, dass es sowohl einen volkswirtschaftlichen als auch einen betriebswirtschaftlichen Nutzen gibt. Man müsse vor allen Dingen den volkswirtschaftlichen Nutzen vor Augen haben, wenn man argumentiert, dass Subventionen verteilt werden. Diese Aussage habe ich Ihren Beiträgen entnommen. - Ich möchte Herrn Toepel noch gerne fragen, ob er die Flughäfen auch als ein Teil der Daseinsvorsorge sieht?

Christof Rasche (FDP): Ich habe eine Frage an alle drei Experten. Sie sprachen von einem Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2020 von 82 %. Sind wir überhaupt in der Lage, auf den genannten vier Verkehrsflughäfen diesen Verkehrszuwachs aufzufangen, wenn wir vor dem Hintergrund der großen Schwierigkeiten, die großen Flughäfen - insbesondere Düsseldorf - auszubauen, davon ausgehen, dass wir uns in der künftigen Luftverkehrskonzeption auf vier Flughäfen konzentrieren würden, wie es in dem Antrag steht?

Horst Becker (GRÜNE): Ich habe zunächst an Herrn Hartwig folgende Fragen. Sie haben ausgeführt, dass Sie gegen vertikale Zuweisungen sind. Wie beurteilen Sie vor diesem Hintergrund, dass das Land dem Flughafen Münster/Osnabrück für die Verlängerung seiner Start- und Landebahn einen Zuschuss von insgesamt 11 Millionen € gewähren will?

Sie haben ausgeführt, dass Sie es für möglich halten, dass sich Kommunen entscheiden können, eine solche Angebotspalette beim Luftverkehr vorzuhalten. Das haben Sie mit dem ÖPNV verglichen: Wenn von der Bevölkerung Beihilfen gewünscht würden, wäre das im demokratischen Spektrum zu kontrollieren. Durch die jetzige Struktur werden faktisch an einzelnen Flughäfen indirekt einzelne Fluglinien subventioniert; das klang gerade noch einmal an. In Weeze ist es zum Beispiel Ryanair, in Dortmund ganz wesentlich easyJet. Sehen Sie da nicht auch einen Unterschied? Müssten die Kommunen, wenn man bei Ihrer Logik bliebe, solch eine Streckenrelation nicht ausschreiben, wenn man sie anbieten will? Das ist wahrscheinlich sehr schwer praktikabel, aber nach Ihrer Logik wäre das doch der einzige Weg, denn ansonsten hätten Sie gerade keine Leistung eingekauft, sondern eine Leistung eines Anbieters subventioniert.

An Herrn Dr. Malina habe ich noch eine Frage. In Ihrer Statistik gehen Sie in Bezug auf die Fläche von sechs Flughäfen in NRW aus. Können wir uns darauf verständigen, dass Sie wenigstens alles, was über sechs Flughäfen hinausgeht, für überflüssig halten? Oder wie muss ich die Zahl sechs, die Sie ganz offensichtlich zugrunde gelegt haben, weil Sie sonst nicht auf die Zahl 0,36 gekommen wären, sonst verstehen?

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig: Ich möchte zunächst auf die erste Frage antworten. Das sehe ich genauso. Welche Aufgaben hat ein Staat? Er soll den Wohlstand der Bürger maximieren, wenn es geht, oder zumindest einen hohen Wohlstand schaffen. Das heißt, er muss sich an den Präferenzen seiner Bürger orientieren. Das kann man am besten, wenn man möglichst weit unten mit den Bürgern zu tun hat. Deshalb fordert der Fiskalföderalismus, Entscheidungen möglichst weit unten anzusiedeln. Die Frage ist, wann man eine Ebene höher geht. Das ist der Fall, wenn übergeordnete Interessen eine Rolle spielen, wenn es positive externe Effekte gibt, die Leistung für die gesamte Volkswirtschaft erbracht werden muss und man befürchten muss, dass sie Einzelne eben nicht in genügendem Umfang erbringen. Langer Rede kurzer Sinn: Ich glaube schon, dass es effizienter wäre, die Entscheidungen, die man unten ansiedeln kann, auch wirklich dort anzusiedeln.

Eine Fehlallokation entsteht durch Quersubventionierungen aus anderen Regionen, wie wir sie etwa beim Finanzausgleich haben, der für mich eine Fehlallokationsmaschine ersten Ranges in der Bundesrepublik ist. Damit ziehen Sie Leute zur Finanzierung heran, die ihre Präferenzen gar nicht artikulieren können und einer bestimmten Sache gar keine Nutzenschätzung entgegenbringen. Deshalb meine ich, dass es vor allem dann zu einer Fehlallokation kommt, wenn wir denjenigen, der die Leistung bereitstellt, nicht auch mit der Finanzierung beauftragen.

Herr Wißen, eine Legitimation unter diesem Aspekt ergibt sich aus der politischen Entscheidung durch die Wähler auf der unteren, beispielsweise der kommunalen Ebene. Sie kann sich auch daraus ergeben, dass die politischen Entscheidungsträger glauben,

für die Wähler etwas Vernünftiges zu tun. Dazu müssten sie die Wähler mit entsprechenden Informationen versorgen, damit sie darüber befinden können. Die Legitimation dafür, dass der Staat eingreift und etwa einen Flughafen oder eine Kunst- oder Musikhalle bereitstellt, ergibt sich daraus, dass er glaubt, im Interesse der Bürger zu handeln. Daher meine ich, dass solche Entscheidungen dezentral gefällt werden müssen.

Zur Frage nach dem betriebswirtschaftlichen und dem volkswirtschaftlichen Nutzen möchte ich sagen: Ich habe nur versucht klarzumachen, dass man Effekte nicht umfasst, die volkswirtschaftlich oder regional relevant sind wie etwa Beschäftigungseffekte, wenn man rein betriebswirtschaftlich, also in betriebswirtschaftlichen Rentabilitätskategorien, in Gewinnen und Verlusten denkt. Diese Effekte finden sich nicht in den Berechnungen der privaten Leistungsanbieter wieder. Deshalb führt man im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans Nutzen-Kosten-Analysen durch; sie geht über das rein betriebswirtschaftliche Kalkül hinaus. Bei solchen Fragen spielen Nutzen-Kosten-Überlegungen eine Rolle und nicht das betriebswirtschaftliche Kalkül.

Wenn Sie sagen, dass der Bund früher Köln/Bonn subventioniert hat, weil er ein massives Interesse hatte, war er offensichtlich der Auffassung, dass wir zu wenig Flughäfen haben. Deshalb hat er Köln/Bonn in der Vergangenheit finanziert. Ich weiß nicht, ob das erforderlich gewesen wäre, wenn man von Anfang an private Flughäfen hätte entstehen lassen. Denn wenn man einen Flughafen so rechnet, würden Private das machen. Es kann durchaus ein übergeordnetes Interesse geben. Wenn die Politik in Berlin meint, dass wir an irgendeinem Standort in der Bundesrepublik unbedingt einen Hub brauchen und das ihren Wählern vermitteln kann, würde ich sagen: So what? Aber die Entscheidungen, über die wir heute sprechen, liegen auf einer dezentralen Ebene. Ich glaube nicht, dass der Bund dabei überhaupt eine Rolle spielen sollte.

Die Frage nach dem Verkehrswachstum von 82 % gebe ich weiter. Ich gehe allerdings davon aus, dass die Flughäfen nicht ausreichen, wenn es tatsächlich zu den 82 % kommt. Dann wird sich der Luftverkehr woandershin verlagern. Dann würden andere Regionen ihre Flughäfen ausbauen, die in der Tat vielleicht sogar mit betriebswirtschaftlichen Gewinnen arbeiten würden. Die Frage ist, ob es dann noch effizient ist, wenn man die Infrastruktur erst noch nachholen muss.

Herr Becker, Subventionen des Landes an kommunale Einrichtungen, in denen sich mehrere Kommunen verbinden, finde ich nicht effizient. Das war Ihre Frage.

(Horst Becker [GRÜNE]: Bezogen auf einen konkreten Fall!)

- Das gilt generell, denn sonst würde ich meine eigene Logik durchbrechen. Darauf bin ich nicht scharf.

Den ÖPNV würde ich zum Beispiel zur Daseinsvorsorge rechnen; er hat für mich einen anderen Stellenwert. Nichtsdestotrotz bieten Kommunen ÖPNV-Leistungen an und quersubventionieren sie aus den Gemeindehaushalten, aus den Einnahmen aus der Strom- und Wasserversorgung usw.; wir wissen alle, wie das läuft. Im Grunde genommen sehe ich keinen wesentlichen Unterschied zu folgendem Fall: Die Bürger wollen im ÖPNV einen Fünfminutentakt haben, der viel Geld kostet. Die Kommune stellt ihn bereit und finanziert ihn aus dem Versorgungshaushalt. Trotzdem werden die Politiker wiedergewählt, und die Bürger verlassen auch nicht reihenweise die Kommune, weil sie so

hohe Wasser- und Strompreise bezahlen. - In diesem Fall würde ich sagen: Dieses Vorgehen ist durchaus legitim.

Zum Schluss haben Sie ein Ideal aufgestellt. Mein Ideal wäre in der Tat - das ist aber im Augenblick blauäugig -, dass wir private Flughäfen hätten. Wenn irgendwelche Regionen meinen, sie müssten eine Flughafenanbindung von X nach Y haben, müsste man in der Tat die Strecken ausschreiben. Dann müsste ein Ausschreibungswettbewerb stattfinden. Wenn sich das nicht rechnet, müsste man demjenigen den Zuschlag geben, der die geringsten Subventionen fordert. So könnte man es bei einem Ausschreibungswettbewerb im ÖPNV auch machen. Aber das ist ein theoretisches Konstrukt. Gegenwärtig sind wir noch in einer ganz anderen Situation.

Dr. Robert Malina: Ich beginne mit der Frage von Herrn Sahnen. Sie haben die Frage gestellt, inwieweit die Konzentration auf eine Airline ein besonderes Phänomen des Flughafens Niederrhein ist oder ob es das auch an anderen Flughäfen gibt. Letzteres ist der Fall. Der Airline-Markt ist oligopolistisch, denn es gibt gar nicht so viele Airlines. Insofern ist es ganz normal, dass eine oder wenige Airlines einen Flughafen dominieren. Es gibt zum Beispiel Air Berlin, die für den Flughafen Nürnberg besonders wichtig ist. Es gibt Lufthansa und Star Alliance, die für den Flughafen Frankfurt extrem wichtig sind. Das gilt für so gut wie alle Flughäfen und ist nichts Besonderes.

Es gibt nur dann ein Problem, wenn der dominante Carrier ausgerechnet eine Airline ist, die ein recht weites Verständnis von Einzugsgebieten hat. Insbesondere Ryanair postuliert, dass sie nicht NRW, sondern im Zweifelsfall ganz Mitteleuropa als Markt haben, zumindest aber Deutschland und die Niederlande. Das bedeutet natürlich, dass Ryanair meint, aus einer großen Anzahl von Flughäfen wählen zu können, die sie anfliegen. Das ist schlicht und ergreifend ein Problem, denn je mehr Konkurrenz ein Flughafen auf der Flughafenseite hat, desto geringer ist seine Verhandlungsmacht. Das gilt natürlich insbesondere für Low-Cost-Carrier, die anders als die Lufthansa ihr Einzugsgebiet zu Recht sehr weit abgrenzen, weil ihre Fluggäste auch bereit sind, drei oder vier Stunden zum Airport zu fahren.

Zu der Frage von Herrn Rasche, ob das prognostizierte Verkehrswachstum von 82 % bis zum Jahr 2020 überhaupt mit den derzeit vorhandenen Kapazitäten abzuwickeln ist, möchte ich sagen: Das ist in der Tat eine schwierige Frage. Die Initiative Luftverkehr unterscheidet zwischen einem Engpassszenario und einem Szenario, in dem vernünftig ausgebaut wird. Das Wachstum unterscheidet sich ein bisschen. Aber auch dann, wenn der Flughafen Düsseldorf nicht ausgebaut werden würde, würde sich ein Teil des Luftverkehrs eben auf andere Flughäfen verteilen.

Im Terminal-Bereich, im Bereich des Vorfelds, werden Sie extreme Probleme bekommen etwa in Bezug auf Parkposition für Flugzeuge und die Abwicklung der Fluggastabfertigung. Eine Start- und Landebahn an sich kann ganz schön viele Maschinen aufnehmen. Im Zweifelsfall sieht das so aus wie beim Flughafen Gatwick, der über 30 Millionen Fluggäste mit einer Start- und Landebahn abwickelt, weil nur 747-Maschinen abfliegen. Das könnten die meisten Start- und Landebahnen in NRW nicht, aber Sie sehen eben, dass die Start- und Landebahn-Nutzung recht flexibel ist. Eng-

pässe gibt es insbesondere im Bereich des Vorfelds und im Bereich des Terminals. An diesen Stellen wären sicherlich weitere Investitionen notwendig.

Die Frage von Herrn Becker habe ich erwartet, das muss ich gestehen, denn es ist auffällig, dass wir von sechs Flughäfen sprechen. Ich habe versucht zu begründen, warum wir das tun. Wir haben uns einfach ein bestimmtes Marktsegment angeguckt, nämlich das wichtigste: den Linienluftverkehr und den öffentlich zu buchenden Charterflugverkehr, also eben Lufthansa-Flüge zum Drehkreuz sowie Flüge von Air Berlin, aber auch eine Maschine von Hamburg international, die zum Beispiel nach Hurghada fliegt. Das ist im Luftverkehr das wichtigste Segment. Dafür sind eben sechs oder sieben Flughäfen in NRW besonders geeignet, die wir zu den anderen Flughäfen in diesem Segment in Europa und in Deutschland ins Verhältnis gesetzt haben.

Das heißt nicht, dass Schwerpunktlandeplätze keinerlei Bedeutung haben; sie haben eine Bedeutung in einem anderen Segment, also etwa den Geschäftsreiseverkehr mit kleineren Flugzeugen, was wir vorhin etwa als Werkverkehr durch Prof. Klophaus kennengelernt haben. Dazu könnte man auch einen Vergleich durchführen. Sie werden keine sonderlich anderen Ergebnisse bekommen, denn auch andere Bundesländer und andere Staaten in Europa haben diese Schwerpunktlandeplätze, die nur anders genannt werden. Das sind Flughäfen, die schlicht und ergreifend JAR-OPS-geeignet sind. Unsere Aussage ist also nicht, dass NRW nur sechs oder sieben Flughäfen benötigt. Es handelt sich nur um einen Vergleich der Flughafendichte in diesem wichtigsten Segment für Nordrhein-Westfalen.

Prof. Dr. Werner Toepel: Zum Grundsatzthema Volkswirtschaft versus Betriebswirtschaft bei Flughäfen möchte ich so antworten: Wenn sich ein Flughafen betriebswirtschaftlich erfolgreich führen lässt, wäre das natürlich sehr schön; aber in vielen Fällen ist das nicht möglich. Man muss sich vor allen Dingen davor hüten, nur betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte zu sehen, denn dann geht die volkswirtschaftliche Komponente völlig verloren.

Das Thema „Flughäfen als Teil der Daseinsvorsorge“ ist gerade hier in Nordrhein-Westfalen vor 20 oder 25 Jahren sehr intensiv diskutiert worden. Nach wie vor bekenne ich mich dazu, dass Flughäfen Einrichtungen der Daseinsvorsorge sind ähnlich wie eine Straße, eine Autobahn oder auch eine Schule. Das sollte man ganz klar festhalten. In den letzten 25 Jahren hat sich die Diskussion natürlich etwas verschoben, da die öffentliche Hand immer ärmer geworden ist. Da sie keine Mittel mehr hatte, musste sie das Geld woandersher bekommen. Dann hat man angefangen, so auch in Düsseldorf, die Flughäfen teilweise zu privatisieren.

Der Zuwachs bis zum Jahr 2020 verteilt sich auf drei verschiedene Bereiche, auf den Langstreckenverkehr, auf den Mittelstreckenverkehr - etwa bis zu den Kanarischen Inseln oder bis zur arabischen Halbinsel - und auf den innereuropäischen Verkehr. Mit den beiden großen Verkehrsflughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf sowie den vier weiteren Flughäfen in Nordrhein-Westfalen können der größte Teil des innereuropäischen Verkehrs und sicherlich auch ein Teil des Mittelstreckenverkehrs abgewickelt werden. Das Problem ist der Langstreckenverkehr, denn für den Langstreckenverkehr steht im Moment nur der Flughafen Köln/Bonn zur Verfügung. Wenn die Start- und Landebahn

des Flughafens Münster/Osnabrück ausgebaut werden würde, könnte er einen Teil des Langstreckenverkehrszuwachses übernehmen.

Die dritte Frage bezog sich auf die Subventionierung von Strecken und von Flughäfen. In Bayern sind wir in einer etwas anderen Situation gewesen, weil wir eine lange Grenze hatten. Wir haben ganz deutlich Flughäfen subventioniert. Das beste Beispiel ist Hof, aber auch Bayreuth. Wir haben sogar Strecken subventioniert, die von Hof ausgingen. Aber das ist sicherlich ein Sonderfall wegen der sehr langen Grenzlinie gewesen, die wir in Bayern zu Osteuropa hatten.

Vorsitzender Bernhard Schemmer: Dann darf ich diese Fragerunde beenden. Ich sage den geladenen Sachverständigen schönen Dank. Wir kommen zur nächsten Frageunde.

Dr. Heike Link (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt): Es besteht sicher die Gefahr, dass wir jetzt, nachdem wir schon im dritten Block angekommen sind, etwas ermüdet sind. Ich werde mich daher bemühen, meine Stellungnahme zu konzentrieren. Es wird Sie sicher nicht überraschen, dass ich mich als Wirtschaftsforscherin natürlich besonders mit dem Subventionsbegriff und weniger mit dem heiklen Thema der Flughafendichte in NRW befassen werde, bei dem ich ohnehin nicht so kompetent bin. Darüber hinaus möchte ich auch noch etwas zur Preisgestaltung an Flughäfen sagen.

Lassen Sie mich mit der Feststellung beginnen, dass der Subventionsbegriff selbst unter Ökonomen umstritten ist. Es gibt enge und weite Definitionen, instrumenten- oder problembezogene Definitionen. Damit wir wissen, worüber wir eigentlich reden, möchte ich ihn so formulieren: Subventionen sind Leistungen ohne Gegenleistungen, die auf bestimmte Wirtschaftszweige, bestimmte Unternehmensgruppen, bestimmte Regionen etc. beschränkt sind. Typischerweise unterscheiden wir zwischen direkten Subventionen in Form von Geldzahlungen des Staates an Wirtschaftssubjekte, denen keine marktmäßige Gegenleistung gegenübersteht, und indirekten Subventionen durch Steuersubventionen, Steuervergünstigungen, Verbilligungssubventionen, Beschaffungs- und Verordnungssubventionen, bestimmten Bürgschaften und Infrastruktursubventionen.

Die Flughäfen in Deutschland erhalten verschiedenste Arten sowohl direkter als auch indirekter Subventionen. Ihnen ist sicher bekannt, dass dazu auch Investitionszuschüsse, Zuschüsse zu laufenden Kosten, zinslose bzw. zinsvergünstigte Darlehen, Aufstockung von Eigenkapital und Defizitübernahmen gehören. Auf der Seite der indirekten Subventionen sind die Mineralölsteuerbefreiung der Luftfahrt, die Mehrwertsteuerbefreiung bei grenzüberschreitenden Flügen aber auch die Grundsteuerbefreiung von Flughäfen, die Möglichkeit, verbilligte Pachten zu zahlen, usw. bekannt.

Bei der Wirkung von Subventionen besteht sicherlich auch unter Ökonomen ein gewisser Dissens. Grundsätzlich kann man sagen, dass sich beim begünstigten Unternehmen entweder die Kosten verringern oder die Einnahmen erhöhen. Subventionen sind grundsätzlich nicht per se schädlich; das haben meine Vorredner auch schon gesagt. Sie sind immer dann sinnvoll, wenn positive externe Effekte vorliegen - ein klassisches

Beispiel dafür ist die Bildung -, bei denen es sonst zu einer Unterversorgung mit einem bestimmten Gut kommen würde.

Allerdings ist bei der Subventionsvergabe einiges zu beachten; auch das ist schon einmal kurz ausgeführt worden: Wettbewerbsverzerrungen sind zu vermeiden, die Vergabe sollte transparent und diskriminierungsfrei sein, das Äquivalenzprinzip sollte beachtet werden, und - was ich persönlich sehr wichtig finde - es sollte in regelmäßigen Abständen eine Aufstellung der Subventionstatbestände erfolgen; sie sollten offengelegt werden. Darüber hinaus geschieht es viel zu wenig - das ist zugegebenermaßen auch sehr kompliziert -, dass die volkswirtschaftlichen Wirkungen von Subventionen gründlich untersucht werden.

In diesem Zusammenhang plädiere ich in Bezug auf den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dafür, dass es eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse zu Subventionen speziell für Flughäfen geben sollte, die sowohl pekuniäre als auch nicht-pekuniäre Wirkungen berücksichtigen sollte. Was heißt das? - Das ist zum einen der Kern, der aus einer betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse besteht; das ist ganz klar. Hier geht es um Kosten und Erlöse. Zum anderen umfasst das aber auch die Berechnung positiver externer Effekte, sprich: Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region, die Rolle als Standortfaktor, die Erreichbarkeit und all die Dinge, die bereits ausgeführt worden sind. Mir kam allerdings zu kurz, dass zu einer solchen Betrachtung natürlich auch die negativen externen Effekte gehören, von denen der Luftverkehr diverse aufzuweisen hat, unter anderem Schadstoffemissionen, Lärm und Flächenverbrauch.

Eigentlich müsste man dazu Modellrechnungen durchführen, die relativ komplex sind. Sie müssen vor allen Dingen Netzeffekte einbeziehen; das ist mir bislang auch zu kurz gekommen. Wir haben viel über die Flughafendichte gehört, und ich werde mich hüten, mich dazu als jemand zu äußern, der weder in NRW ansässig ist, noch über die nötige Fachkompetenz zum Flughafensystem in NRW verfügt. Aber es ist natürlich ganz klar, dass bei jeder Bewertung der Verkehrsinfrastruktur und auch der Flughäfen zu beachten ist, was an den anderen Flughäfen passiert, wenn ein Flughafen ausgebaut wird und wenn an einen Flughafen Subventionen vergeben werden. Befürchtete oder tatsächliche Kannibalisierungstendenzen kamen auch in der Stellungnahme der Lufthansa sehr schön heraus. Mein Plädoyer ist im Prinzip, eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen.

Ich möchte mich gerne noch zum zweiten Komplex zur Frage „zentrale versus dezentrale Verantwortung“ äußern, denn sie hängt sehr stark mit der Subventionsvergabe und der Wirkung von Subventionen zusammen. In der Bundesrepublik ist es grundsätzlich so, dass die Bundesländer im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung die Aufsicht über die Flughafeninfrastruktur durchführen. Sie sind Genehmigungsbehörden für die Flughafenentwicklung im engeren Sinne. Das Planfeststellungsverfahren obliegt den Bezirksregierungen. Eigentümer sind überwiegend die Kommunen. Dem Bund obliegt die Koordinierung aus überregionaler und intermodaler Sicht und insbesondere die Anbindung der Flughäfen an den Fernverkehr - soweit der Ist-Zustand.

Grundsätzlich ist eine dezentrale Kompetenzverteilung, wie wir sie haben, sinnvoll, da aufgrund der Informationsvorteile auf der kleinsten räumlichen Ebene zumindest rein

theoretisch die effizientesten Entscheidungen getroffen werden. Dennoch kann es zu Fehlentwicklungen kommen. Ich sehe drei mögliche Gefahren:

Erstens. Die Entscheidungskompetenz beinhaltet nicht auch gleichzeitig die Finanzierungspflicht; das sagte Professor Hartwig bereits.

Zweitens. Es wird keine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt oder es liegen negative externe Effekte vor. Darauf habe ich bereits hingewiesen, aber ich wollte es noch einmal deutlich machen.

Drittens. Netzeffekte werden nicht berücksichtigt.

Ich möchte noch etwas zur Preisgestaltung an Flughäfen sagen. Im Antrag und im Fragenkatalog haben Sie nach bundesweit einheitlichen Start- und Landeentgelten, nach dem System NERES und nach der Slot-Vergabe gefragt. Bundesweit einheitliche Start- und Landeentgelte sind sicherlich nicht zielführend und auch nicht sinnvoll, da sie nicht die spezifischen Kostenstrukturen und Kostenniveaus der Flughäfen widerspiegeln würden. Aus meiner Sicht wären aber durchaus einheitliche und verbindliche Kalkulationsgrundlagen sinnvoll, die analog etwa zu EU-Verordnungen bei der Maut regeln müssten, was an Kosten angelastet werden darf und muss. Das würde die Trennung zwischen Aviation- und Non-Aviation-Bereich überhaupt nicht betreffen, weil es wirklich nur um die Abgeltung der Inanspruchnahme der eigentlichen Aviation-Infrastruktur geht, die durch solche Kalkulationsgrundlagen geregelt würde.

Auf die Slot-Vergabe ist heute noch gar nicht eingegangen worden. Ich plädiere bei der Slot-Vergabe ganz klar für eine Abkehr von den Großvaterrechten hin zu marktwirtschaftlichen Mechanismen, die die Zahlungsbereitschaft der Marktteilnehmer berücksichtigen. Das wären beispielsweise Slot-Auktionen. Ich habe mir die Stauprobleme auf den Flughäfen in NRW angeschaut. Wirklich betroffen würde davon nur Düsseldorf. Es ist darauf hinzuweisen, dass das derzeit gültige Prinzip der Großvaterrechte gerade bei Flughäfen mit Engpässen den Wettbewerb behindert und verzerrt.

Abschließend möchte ich das System NERES bewerten. Eine solche Preisgestaltung ist durchaus üblich. Sie ist in Bezug auf die Airlines und in Bezug auf den Wettbewerb zwischen den Flughäfen im Prinzip auch nicht wettbewerbsverzerrend. Problematisch wird es, wenn Subventionen fließen, auf den Flughäfen öffentliche Gelder eingesetzt worden sind und solche Kostenvorteile, die sich daraus ergeben, an private Marktteilnehmer weitergegeben werden; ich sagte bereits, dass Subventionen entweder kostensenkend oder erlöserhöhend wirken, in diesem Fall wirken sie kostensenkend.

Zusammenfassend plädiere ich zum Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen dafür, zunächst Subventionen zu erfassen und offen zulegen, ihre Wirkungen unter Berücksichtigung von Netzeffekten gesamtwirtschaftlich zu bewerten - also nicht nur unter Berücksichtigung der betriebswirtschaftlichen Kosten und Erlöse, sondern auch negativer und positiver externer Effekte -, eine dezentrale Entscheidungs- und Finanzierungs-kompetenz bei einer stärkeren Koordinierung durch den Bund einzuführen, die aus meiner Sicht so aussehen sollte, dass Flughafenprojekte grundsätzlich einer ähnlichen Kosten-Nutzen-Bewertung unterliegen sollten, wie sie in der Bundesverkehrswegeplanung üblich ist. Eigentlich kann erst dann über die Sinnhaftigkeit von Subventionen und über die Zahl von Flughafenstandorten entschieden werden.

Werner Kühlkamp (Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e. V.): Es sind nicht nur alle ermüdet; jetzt ist es auch schwierig, noch ein paar neue Akzente zu setzen, weil schon so vieles zur Sprache gekommen ist. Ich würde gerne an das anschließen, was Frau Dr. Link gesagt hat. Sie haben völlig Recht: Um diese Fragestellung vernünftig beantworten zu können, haben wir keine vernünftige Grundlage. Es wird spekuliert. Der eine bewirft den anderen mit Dreck, was die Subventionen angeht. Aber eine vernünftige Entscheidungsgrundlage zur Beantwortung dieser Frage existiert in Deutschland faktisch nicht. Ich plädiere ebenfalls dafür, dass man in Anlehnung an die Bundesverkehrswegeplanung einen volkswirtschaftlichen Ansatz wählt und im Rahmen von Kosten-Nutzen-Berechnungen entsprechende Entscheidungen vorbereitet, die letztlich natürlich immer wieder politisch legitimiert werden müssen.

Wenn man sich die Flughafenlandschaft anschaut, muss man erst einmal analysieren, worüber wir eigentlich sprechen. Wir sind das bevölkerungsreichste Bundesland und das Bundesland mit der größten Wirtschaftskraft. Wir haben es allemal verdient, einen so schönen Hub wie in München-Erding zu haben - aber wir haben ihn nicht. Alles, was wir machen, ist eine historische Betrachtung, die uns in der Sache überhaupt nicht weiterbringt. Dasselbe gilt für das schon mehrfach vorgebrachte Argument, dass wir Düsseldorf ausbauen müssen. Das sagen wir als Industrie- und Handelskammern insgesamt.

Aber wie sieht denn die Realität aus? - Landesverkehrspolitik wird nicht hier in diesem Raum gemacht, sondern in Münster. All die Bestrebungen der vergangenen Jahre, so positiv sie alle im Ansatz auch waren, sind letztlich dort gescheitert. Das heißt aber doch, dass die derzeitige Struktur mit den vielen Regionalflugplätzen, die wir haben, genau dadurch zu erklären ist. Das heißt, die Nachfrage hat sich ihren Weg gesucht, und ich bin froh, dass wir so viele Flugplätze in Nordrhein-Westfalen haben, um die Nachfrager auch hier im Lande zu halten, damit sie nicht in andere Bundesländer und in andere Staaten der Europäischen Gemeinschaft abwandern. Das sage ich vor allen Dingen vor dem Hintergrund der Steigerungsrate von 82 %, die wir erwarten und die mit Sicherheit im selben Maß für Nordrhein-Westfalen zutrifft. Diese Nachfrage müssen wir in Nordrhein-Westfalen binden. Wenn das eben nicht in Düsseldorf gelingt, was alle wollen und was natürlich eine schöne Lösung für die Industriefirmen wäre, die ich vertrete, muss das wenigstens im näheren Umfeld geschehen.

Ich möchte noch einmal den Blick für die Frage schärfen, wofür wir denn überhaupt Luftverkehr betreiben. Das sind nicht nur die Urlaubsflieger, sondern wir müssen ganz einfach sehen, dass es heute in einer arbeitsteiligen Welt zunehmend wichtig ist, von einem solchen Ort aus die Welt zu erreichen. Es ist eine zentrale Standortfrage auch für das Land Nordrhein-Westfalen, über ausreichende Interkontinental- aber auch europäische Verbindungen in alle Wirtschaftsregionen zu verfügen. Wenn wir uns die Frage stellen, uns auf weniger Flugplätze zu konzentrieren, heißt das, dass unsere Geschäftsleute und unsere Unternehmen weitere Wege und damit höhere Kosten in Kauf nehmen müssen. Insbesondere bei den Diskussionen zum Flughafen Niederrhein - ich komme aus Duisburg und vertrete in gewisser Weise auch diesen kleinen netten Flughafen - haben wir von den Unternehmen selber häufig das Argument gehört, die einzige Möglichkeit, die sie als Mittelständler in Europa hätten, überleben zu können, sei der Low-

Cost-Markt, weil sie ihre Geschäftspartner für relativ wenig Geld noch erreichen könnten. Das ist ein Standortfaktor, den man nicht aus dem Auge verlieren sollte.

Ich möchte die Frage nach den Subventionen nicht so einfach abtun. Grundsätzlich sagt man immer, auch als Mann von der Kammer, dass Subventionen eine schädliche Sache sind. Es gibt aber immer auch eine vernünftige Begründung; das hat Prof. Hartwig mustergültig dargestellt. Letztlich müssen wir uns eben nur klarmachen, dass es gewisse Regeln gibt, die einzuhalten sind. Derzeit kann ich nicht erkennen, auf welche Weise die Praxis in Nordrhein-Westfalen im Wesentlichen gegen Beihilferegeln verstößt. Es gibt noch kein Charleroi-Urteil in Nordrhein-Westfalen. Deshalb kann man doch erst einmal davon ausgehen, dass die Vergabe einigermaßen legal abläuft, es sei denn, dass irgendwann einmal das Gegenteil der Fall sein wird. Dann muss man dazugehen.

Ich will es noch einmal kurz auf den Punkt bringen. Wir sehen diesen Bereich als Teil der öffentlichen Infrastruktur. Genauso wie die Deutsche Bahn jährlich mit 10 Milliarden € in der einen oder anderen Form subventioniert wird, um einmal eine Größenordnung zu nennen, sind Subventionen in diesem Bereich, der für uns genauso wichtig ist, auch legitim, wenn unter dem Strich 40 Millionen € an Betriebskosten vom Staat zugeschossen werden, wie Sie ausgerechnet haben.

Auch in meiner schriftlichen Stellungnahme kommt zum Tragen, dass wir mit dem dezentralen Luftverkehrskonzept des Landes letztlich ganz gut gefahren sind. Darin sehen wir auch die einzige Chance der Weiterentwicklung für diesen Standort. Wir haben keine Alternative. Alle anderen Diskussionen sind in gewisser Weise hypothetisch. Solange wir Beschränkungen in Düsseldorf haben, sind wir dringend darauf angewiesen, die weiteren Plätze zu haben.

Stefan Schreiber (Geschäftsführer Verkehrsverband Westfalen): Ich bin der neunte Redner. Daher habe ich den Vorteil, dass ich einiges aus meinem Manuskript herausstreichen kann. Auf der anderen Seite hört man auch wieder etwas, sodass man sagt, man muss noch etwas hinzunehmen. Aber ich werde es schaffen, die vorgegebene Zeit auf jeden Fall einzuhalten. Der Verkehrsverband Westfalen umfasst die IHK-Bezirke Arnsberg, Dortmund, Hagen und Siegen und daneben Handwerkskammern, Städte und Kreise. Im gesamten Verbandsgebiet gibt es ca. 140.000 Mitgliedsunternehmen der Kammern, von denen etliche auch Mitglieder im Verband sind, darunter auch die Flughäfen Dortmund und Paderborn.

Seit über 25 Jahren diskutiert der Verband verkehrspolitische Fragestellungen und zeigt in Zusammenarbeit mit den Städten und Kreisen sowie der Wissenschaft erfolgreiche Lösungswege auf. So haben wir beispielsweise 1979 eine wegweisende Studie zur allgemeinen Luftfahrt in Westfalen auf den Weg gebracht. Vor diesem Hintergrund sind wir sehr gerne auf Ihre 18 Fragen eingegangen und haben sie sehr detailliert beantwortet. Daher möchte ich an dieser Stelle eher grundsätzlich Position zu den aufgeworfenen Fragen beziehen.

Im größten Bundesland der Bundesrepublik Deutschland gilt es nicht nur bei den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser für eine optimale Verkehrsinfrastruktur zu sorgen. Auch der Verkehrsträger Luft verdient eine besondere Beachtung. Aufgrund

unserer föderalen Struktur, die in den 50er-Jahren geprägt wurde, liegt die Entscheidungshoheit in vielen Fragen bei den Ländern. So erfolgte die Aufstellung neuer Luftverkehrskonzepte in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Behörden des Landes. Das hat dazu geführt - das haben wir heute auch schon besprochen -, dass wir eine dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen haben. Gerade wegen dieser Luftverkehrsinfrastruktur genießen wir in Nordrhein-Westfalen im Verhältnis zu unseren europäischen Partnern sicherlich auch eine Ausnahmestellung; das wurde gerade schon herausgestellt.

Die Flughäfen in der Region verfügen in der Regel über einen hohen Komfort für ihre Passagiere und sind gefragte Partner bei den Carriern. Die Wettbewerbssituation der Carrier untereinander führt sowohl bei den Touristen als auch bei den Geschäftsreisenden zu günstigen Konditionen im gesamten Buchungsbereich, was in Europa ein besonderes Merkmal Nordrhein-Westfalens ist. Das mag vielleicht dem einen oder anderen Platzhirsch, um es einmal so zu kommentieren, nicht ganz so gut gefallen; aber diese Wettbewerbssituation fällt für uns nicht unter den Begriff der Kannibalisierung.

Unter Berücksichtigung der zunehmenden Mobilität und der vorausgesagten Zunahme der Passagierzahlen bis 2020 um bis zu 82 % müssen wir eine Antwort auf die verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft finden. Gerade das Ruhrgebiet diskutiert sehr heiß und intensiv den Feinstaub. Wir reden über zusätzlichen Verkehr im Ruhrgebiet. Stellen wir uns einmal vor, die zig Millionen Passagiere, die von Münster, Paderborn und Dortmund aus fliegen, würden nach Düsseldorf fahren; dann können Sie sich vielleicht vorstellen, welche zusätzliche Verkehrsbelastung das im Ruhrgebiet auslösen würde, weil wir den ÖPNV nicht benutzen können, da die Regionalisierungsmittel schon gestrichen werden. Damit ist die Anbindung des Siegerlandes, von Arnsberg und anderer sauerländischer Regionen aus unserem Verbandsbezirk nicht mehr gegeben.

Auch wenn das Land nicht der Eigentümer der Flughäfen ist, sind wir der Auffassung, dass eine hohe Verantwortung gegenüber der Bevölkerung vorliegt. Dieser Verantwortung sollte das Land bei der Neuaufstellung des Luftverkehrskonzepts ab 2010 auch nachkommen. Ziel muss es dabei sein, die nötigen Spielräume für die Flughafenbetreiber sicherzustellen, um künftig der starken Nachfrage gerecht zu werden. Darüber hinaus soll das Land aus unserer Sicht mehr Einfluss bzw. mehr Mitsprache bei der Gestaltung neuer Flughäfen in anderen Ländern bekommen. Der geplante Neubau des Flughafens Kassel-Calden in unmittelbarer Nähe des Standorts Paderborn/Lippstadt für 150 Millionen € ist aus unserer Sicht nicht zu vertreten.

Ich komme zur betriebswirtschaftlichen Bewertung von Flughäfen. Bei der derzeitigen Betrachtung der Ausstattung der Flughäfen und ihrer betriebswirtschaftlichen Situation durch einige Parteien muss man feststellen, dass keine einheitlichen Parameter zugrunde gelegt werden. Es gibt keinen Katalog. Je nachdem, wie es einer Gesellschaft gefällt, beinhaltet die Bilanz die Anschubfinanzierungen, oder sie tauchen dort nicht auf. In dem Fall vergleicht man Äpfel mit Birnen. Wenn man dann schon im Benchmarking ist, sollte man auch seine Grundregeln beherzigen, nach gleichen Parametern vorzugehen. Damit müssen alle Finanzierungen berücksichtigt werden, die um einen Flughafen herum stattfinden, damit er Passagiere bekommt - ich denke zum Beispiel an einen schönen Anschluss der Deutschen Bahn oder an einem schönen S-Bahn-Anschluss.

Auf der anderen Seite müssen bei der Frage der Wirtschaftlichkeit auch die mittelbaren Beiträge eines Flughafens zum Erfolg der Wirtschaftsregion betrachtet werden. Für den Verkehrsverband sind die Flughäfen in unserer Region Wirtschaftsförderungsinstrumente. Die Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Münster hat für unseren Standort eine Bruttowertschöpfung von 216 Millionen € ausgewiesen. Wenn man auf der anderen Seite über Zuwendungen oder Beihilfen, wie auch immer man das nennen will, in Höhe von 20 Millionen € für den Flughafen in der Region spricht, würde ich sagen: Volkswirtschaftlich - diese Diskussion haben Sie gerade angestoßen - kommt erheblich mehr heraus, als man vorher hineingesteckt hat.

Besondere Bedeutung genießen dabei die drei Flughäfen in unserer Region. Wenn in der Diskussion heute bei dem einen oder anderen Flughafen von verdeckten Subventionen gesprochen wird, kann ich das gar nicht nachvollziehen, denn verdeckt ist nur das, was man nicht sieht. Was aber offen ausgewiesen wird, ist demzufolge auch nicht verdeckt. Frau Dr. Link hat aus meiner Sicht sehr eindrucksvoll beschrieben, warum es sich hierbei nicht um eine Subvention handelt. Grundsätzlich stellt die Finanzierung der Infrastruktur keine Subventionierung dar. Der Bund nimmt selbst Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur nicht zur Subventionierung, sondern zur Erfüllung der Staatsaufgaben vor. Dies ist eine zentrale Aufgabe.

Eine Anmerkung noch zum Thema Carrier - genannt wurde easyJet in Dortmund - und ob Sie als Flughafenbetreiber eine gewisse Abhängigkeit mit dem Carrier verbindet. Ein anwesender Vertreter eines Carriers kann aufgrund seiner gepflegten Beziehungen zu den beiden anderen Flughafenstandorten sicherlich ein gutes Zeugnis über das faire Miteinander ablegen. Ich kann Ihnen sagen, dass es das faire Miteinander zwischen Carrier und Flughafenbetreiber nicht nur bei dem Platzhirschen gibt, der in Düsseldorf oder Frankfurt ist, sondern dieses faire, wirtschaftliche Miteinander gestaltet sich auch an anderen Standorten so.

Von daher freut es uns natürlich, dass die Lufthansatochter germanwings nach Dortmund gekommen ist. Es stellt sich die Frage, warum. Hat sie das getan, um sich zu kannibalisieren? – Ich glaube nicht. Wirtschaft regelt sich selber, und sie werden nicht nach Dortmund kommen, wenn sie dort nicht Geld verdienen dürfen. Das möchte ich so festhalten.

Mein Fazit: Wir brauchen in Nordrhein-Westfalen - weltweit Platz 19 bei der Bruttowertschöpfung - eine gute Luftverkehrsinfrastruktur mit leistungsfähigen Flughäfen. Diese Flughäfen müssen sich in ihrer Infrastruktur der Nachfrage stellen. Wenn sie das nicht tun, dann haben wir irgendwann in Nordrhein-Westfalen vielleicht vier Kartbahnen und mehr Schumachers, aber leider keine Unternehmen mehr, die stark im Export sind und Arbeitsplätze in der Region sicherstellen.

Dieter Hilser (SPD): Ich muss noch einmal auf den der Anhörung zugrunde liegenden Antrag von Bündnis 90/Die Grünen zu sprechen kommen. Die Frage der in diesem Antrag geforderten bundesweiten Zuständigkeit haben wir schon mehrheitlich abgeräumt. In das Thema Subventionen, die im Mittelpunkt der Antragstellung von Bündnis 90/Die Grünen stehen, beziehe ich die Aussagen von Herrn Prof. Dr. Hartwig ein und frage Herrn Kühlkamp: Wenn die Flughäfen zur öffentlichen Infrastruktur gehören und das

Land als überregionale, zuständige Institution - also nicht die Kommune oder die Region - einen Teil dieser Infrastruktur mit öffentlichen Mitteln finanziert, aber keine Mittel in die Betriebskosten gibt - so habe ich den Beitrag gerade verstanden -, dann sind das doch Investitionen und keine Subventionen. - So habe ich auch Frau Dr. Link verstanden.

Die Mittel, die örtlich in die Betriebskosten eingebracht werden, könnte man als Subventionen bezeichnen. Zurückgreifend auf Herrn Hartwig: Herr Kühlkamp, würden Sie die Auffassung teilen, dass es örtliche Entscheidungen sind, die von der örtlichen Region oder Kommune getroffen werden, wenn öffentliche Mittel in die Betriebskosten gegeben werden?

Christof Rasche (FDP): Nach wie vor ist die wesentliche Fragestellung: Ist der Weg für Nordrhein-Westfalen richtig, sich auf vier bis fünf Flughäfen zu konzentrieren, oder behalten wir die große, dezentrale Luftverkehrskonzeption und -philosophie bei?

Herr Schreiber hat in seinem Vortrag von einem notwendigen Wettbewerb bezüglich der Preise für die Wirtschaft und für die Bürger geredet. Könnte der Grund für diejenigen, die eine Zukunft mit vier bis fünf Flughäfen favorisieren, darin liegen, dass sie weniger Wettbewerb und dafür höhere Preise wollen, um mehr Geld zu verdienen?

Horst Becker (GRÜNE): Zwei Bemerkungen vorweg: Es ist immer interessant, wenn Herr Hilser feststellt, was abgeräumt worden ist. Ich habe die Debatte bis jetzt anders wahrgenommen. Die Feststellung von Herrn Rasche, dass der Wettbewerb Subventionen als Grundbedingung braucht, habe ich auch mit Amüsement zur Kenntnis genommen.

Aber jetzt zu meiner Frage: Herr Kühlkamp, vor dem Hintergrund, dass Sie ähnlich wie Herr Rasche argumentiert haben, nämlich dass Sie Wettbewerb in NRW wollen - obwohl Sie auch gesagt haben, dass Subventionen nicht immer gut sind und hinterfragt werden müssen -, und vor dem Hintergrund, dass Sie sich in Ihrer schriftlichen Stellungnahme - wie ich finde zu Recht - sehr gegen die Subventionierung von Kassel-Calden wenden, möchte ich Sie fragen: Wie verträgt sich das miteinander, und wie grenzen Sie das ab? Warum sind das in Kassel-Calden Subventionen und in Nordrhein-Westfalen Beihilfen? Könnten Sie das sachlich abgrenzen und mir erklären, warum die Subventionen in Kassel-Calden nicht dazu führen, dass die Nachfrage in Hessen und in Kassel am Ort bleibt - was Sie gerade als wünschenswert deklariert haben -, während Sie hier die regionale Wirtschaftskraft dadurch gestärkt sehen? Ich sehe Ihren hilfreichen Interpretationen und Abgrenzungen mit Spannung entgegen.

Frau Dr. Link, vor dem Hintergrund, dass einer Ihr Nachredner, Herr Schreiber vom Verkehrsverband Westfalen, die Behauptung aufgestellt hat, dass es hier im Land vorbildlich zugehe und alle Subventionen ausgewiesen seien, frage ich Sie: Könnten Sie sich vorstellen, dass Sie sich bei Ihrer vorhin aufgestellten Forderung - ich habe Sie so verstanden -, alle versteckten und offenen Subventionen transparent zu machen, geirrt haben und dass es im Luftverkehr Nordrhein-Westfalen überhaupt keine versteckten Subventionen gibt? Wäre es denkbar, dass es doch welche gibt, die Ihr Kollege übersehen hat?

Dr. Heike Link: Hinsichtlich der verdeckten bzw. indirekten und direkten Subventionen haben Sie mich richtig verstanden. In unserer Systematik gibt es indirekte Subventionen, die wir oft auch als verdeckte Subventionen bezeichnen. Bezüglich der Flughäfen sind das beispielsweise Grundsteuerbefreiungen, niedrigere Pachten als marktüblich, also all die Zahlungen, bei denen von Marktpreisen abgewichen wird oder gar keine Preise erhoben werden. Das ist in meiner Systematik kein Finanzfluss im klassischen Sinne, sondern eine Kostenminderung.

Im Jahre 2001 hat das DIW eine Studie vorgelegt, die für diesen Kreis allerdings nicht so von Interesse war, da sie sich nur mit den 17 großen Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik befasste. In dieser Studie haben wir direkte Subventionen aus Haushalten zusammengesucht, die in diesem Umfang bis dahin nicht so öffentlich gemacht wurden, obwohl es direkte Geldzahlungen sind, die man in den Haushalten in den verschiedensten Kapiteln finden kann. Insofern würde ich noch weiter gehen und eine Zusammenstellung der direkten Subventionen fordern, die es sehr mühsam zusammenzusuchen gilt. Wer macht sich diese Mühe schon? Auch dies würde meiner Forderung nach einer Offenlegung als erstem Schritt entsprechen, bevor man überlegt: Will man diese Subventionen? Wie wirken sie? Machen sie an einzelnen Standorten Sinn? Sind sie an anderen Standorten schädlich? Bevor man diese Überlegungen macht, wäre erst einmal eine Erfassung nötig.

Werner Kühlkamp: Ich fange bei Herrn Becker an. Wir haben uns bezüglich Kassel-Calden schriftlich geäußert, haben aber in keiner Weise gesagt, dass es sich bei den Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von 150 Millionen € um Subventionen handelt. Das steht dort nicht, Herr Becker. Sie sollten das richtig lesen.

Wir haben uns dagegen gewandt, dass das Land Hessen 150 Millionen € für die Infrastruktur in die Hand nimmt, und erklärt, dass wir dafür keinen Bedarf sehen, weil es 60 km entfernt einen Flughafen gibt. Ich finde, dass die Frage damit richtig beantwortet ist. In diesem Zusammenhang haben wir bezüglich Subventionen überhaupt nichts gesagt. Sie sollten es lesen. Das ist kein dummes Zeug, sondern das steht dort eindeutig:

„Bei dem Ausbau des Flughafens Kassel-Calden handelt es sich um einen kompletten Neubau. Dies führt zu erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen für den Flughafen Paderborn/Lippstadt, der in den vergangenen Jahren stets rentabel geführt wurde. Die Einzugsbereiche der beiden Flughäfen, die nur 60 km auseinander liegen, werden sich künftig stark überschneiden.“

Das ist das, was dort steht. Da steht nichts von Subventionen.

Das führt mich zu der Beantwortung der Frage von Herrn Hilser: Wir werten das tatsächlich nicht als Subventionen - Frau Dr. Link hat Subventionen sauber als eine Leistung ohne irgendeine Gegenleistung definiert -, sondern wir ordnen dies genauso wie den Bau von Straßen, Eisenbahninfrastrukturen, Binnenwasserstraßen und Bahnhöfen dem Bereich der öffentlichen Infrastruktur zu. Das ist in dem Sinne keine Subvention.

Sie hatten eine weitere Frage hinsichtlich der Betriebskosten und örtlichen Entscheidungen. Es ist so - in den Beiträgen der Wissenschaftler ist das deutlich geworden -, dass es eine wohl fundierte Begründung dafür geben kann, dass die öffentliche Hand

vor Ort ein großes Interesse daran hat, den entsprechenden Nutzen in der Region zu generieren. Wir plädieren dafür, Nutzen und Kosten sauber gegenüberzustellen. Es muss in erster Linie zunächst einmal transparent sein. Im Rat des Kreises Kleve muss klar sein, auf was man sich einlässt, wenn man die Entscheidung trifft, 49 % der Anteile zu übernehmen. Das ist dann eine nicht mehr wirtschaftliche, sondern eine politische Entscheidung. Es ist aber nichts anderes als das, was wir in den übrigen Bereichen der öffentlichen Daseinsvorsorge, der Infrastruktur immer machen. Letztlich sind die Entscheidungen über die Realisierung von Projekten aus dem Bundesverkehrswegeplan politische Entscheidungen des Parlaments. Das merken wir immer wieder, wenn plötzlich Projekte, die wir alle wollen, verschwinden, weil das Parlament oder der Haushaltsausschuss etwas anderes beschlossen hat. Dasselbe geschieht auf Landesebene. Das Parlament fällt letztlich die Entscheidung. Insoweit ist das legitimiert. Das Erste ist die Transparenz und das Zweite die politische Verantwortlichkeit.

Im Kreis Kleve ist es so, dass letztlich die Gemeinden bezahlen müssen. Man könnte allenfalls darüber diskutieren, dass es keine unmittelbare Bindung gibt, da der Kreis einsteigt, es aber letztendlich doch aufgrund der Kreisumlage über die Gemeinden läuft. Es wäre schöner - nach dem Modell von Prof. Dr. Hartwig -, wenn die Kommunen eingebunden wären. Dann wäre die Entscheidung vielleicht auch anders ausgefallen.

Stefan Schreiber: Zu der Frage von Herrn Rasche bezüglich der Wettbewerbssituation und der Reduzierung der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen: Wenn wir die Anzahl der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen reduzieren würden, dann verringerten wir damit das Angebot im Flugverkehr. Das würde für denjenigen Vorteile bringen, der jetzt schon über eine sehr gute Position im Flugverkehr verfügt. Das heißt, der Carrier, der zurzeit das Geschäft aus einer exzellenten Ausgangsposition heraus betreibt, hätte gegenüber Wettbewerbern, die neu auf den Markt kommen und mit neuen Angeboten auftreten, natürlich einen Vorteil. Von daher sind wir schon der Auffassung, dass wir mit der Vielzahl der Flughäfen eine Wettbewerbssituation haben, die gerade das fördert, was die Wirtschaft braucht, nämlich einen Kampf um Nachfrage und Angebot in gewissen Bereichen verbunden mit wirtschaftlichen Gewinnen. Wenn der Staat in Form einer Regelung eingreifen würde, dann würde er der Wirtschaft in dem Augenblick - vielleicht zum Vorteil einiger Großer - sicherlich den Wettbewerb entziehen.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Kühlkamp, es wird Sie nicht wundern, dass mich Ihre Antwort substantiell nicht zufrieden stellt. Ich möchte Ihnen noch einmal die Passage vorlesen, die Sie eben auch zitiert haben, aber noch eine Weitere:

„Dies“

- Neubau Flughafen Kassel-Calden -

„führt zu erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen für den Flughafen Paderborn/Lippstadt, der in den vergangenen Jahren stets rentabel geführt wurde. Die Einzugsbereiche der beiden Flughäfen, die nur 60 km auseinander liegen, werden sich künftig stark überschneiden.“

Des Weiteren sagen Sie:

„Die Planungen für den faktischen Neubau eines Regionalflughafens in Kassel werten wir als einen Beispielfall dafür, dass der Bund zumindest bei Neubauten stärker koordinierend tätig wird.“

Ferner führen Sie aus, dass es nicht egal sein kann, ob Nordrhein-Westfalen negativ von Hessen betroffen wird. Vor diesem Hintergrund stelle ich die Fragen:

Erstens. Sie haben eben ausgeführt, dass es ein wesentliches Ziel der Politik sein darf, und zwar auch im Zusammenhang mit Subventionen, Nachfrage vor Ort zu erhalten. Wenn Sie das für logisch halten - darüber kann man streiten; ich persönlich bin anderer Meinung, die ich auch gut begründen kann -, dann frage ich Sie, ob Sie es dann nur für Nordrhein-Westfalen als logisch ansehen, oder würden Sie den hessischen Bundesbürgern kurz hinter der Landesgrenze das Gleiche zugestehen.

Zweitens. Würden Sie die Fragestellung, was sich jeweils auf einen anderen Standort negativ auswirkt, nur dann zulassen, wenn es sich hinter der Landesgrenze um einen Konkurrenzstandort handelt, oder könnte das auch dann eine Fragestellung sein, wenn drei Standorte in Nordrhein-Westfalen, nämlich Münster/Osnabrück, Dortmund und Paderborn/Lippstadt - Letzterer unter anderem wegen Kassel-Calden -, jeweils eine Start- und Landebahnverlängerung in Anspruch nehmen wollen? Letztendlich müssen alle drei Fälle mit öffentlichen Mitteln finanziert werden. Deswegen frage ich Sie noch einmal deutlich: Wo ist der Unterschied zwischen der Subvention für Kassel-Calden, die Sie nicht für gut halten - auch wenn Sie es nicht Subvention genannt haben -, und den drei anderen Standorten?

Christof Rasche (FDP): Ich möchte Herrn Kühlkamp eine konkrete Frage stellen, weil ich persönlich anderer Auffassung bin. Sie können mir sagen, ob ich aus Ihrer Sicht richtig oder falsch liege. Sollte ich mich als Mitglied dieses Landtags in Nordrhein-Westfalen vornehmlich um nordrhein-westfälische Verkehrs- und Wirtschaftspolitik oder um hessische Verkehrs- und Wirtschaftspolitik kümmern?

Werner Kühlkamp: Meine Logik ist ungeteilt. Das würde natürlich auch für Standorte innerhalb Nordrhein-Westfalens gelten. Nur dann müssen wir konkret über die Fälle sprechen. In diesem Fall handelt es sich um einen völlig neuen Standort. Das ist ein Neubau, und bisher gibt es dort fast überhaupt keinen Verkehr.

(Horst Becker [GRÜNE]: Das unterscheidet sich von Weeze!)

- Bei Weeze haben wir einen ganz anderen Markt, der offensichtlich auch auf die entsprechende Nachfrage trifft.

Wir haben generell gesagt, dass es aufgrund der dezentralen Struktur in Nordrhein-Westfalen verbunden mit der enorm wachsenden Nachfrage notwendig ist, diese Verkehre zu befriedigen. Das ist für mich der zentrale Punkt. Damit verbunden ist, dass die Wertschöpfung, das Einkommen und die Beschäftigung im Lande gehalten werden und nicht woandershin abfließen. Das sollte wirklich oberstes Prinzip eines Landespolitikers sein. Die Bewertung Kassel-Caldens ist völlig anders zu sehen als die Standortkonkurrenz innerhalb Nordrhein-Westfalens, denn dort haben wir ganz andere Nachfragepotenziale.

Stellv. Vorsitzender Bernhard Schemmer: Ich habe keine Wortmeldungen mehr. Wir kommen zum nächsten Block.

Joachim Hans Beckers (Europäische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs, UECNA KESSEL Marketing & Vertriebs GmbH): Der Präsident der Europäischen Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs, Herr Martin Kessel, hat gestern kurzfristig absagen müssen. Als Sekretär der UECNA vertrete ich ihn heute. Der Fragenkatalog des Ausschusses ist inzwischen schriftlich beantwortet, und die Antworten liegen Ihnen vor.

Ich habe mir die Unterlagen angesehen und mir sind unter anderem zwei wesentliche Punkte aufgefallen, zu denen ich etwas sagen möchte.

Das Erste ist die Bedeutung der indirekten Subventionen. Indirekte Subventionen werden sehr selten angesprochen und noch seltener genauer beziffert. Den meisten ist nicht klar, welche Ausmaße sie annehmen können. Die Stadt Düsseldorf hat zum Beispiel seit Beginn des planmäßigen Düsenverkehrs im Jahre 1959 auf Pachten in Höhe von fast 1,5 Milliarden € verzichtet. Das sind ungeheure Beträge, die vielen nicht klar sind und über die gerade die Politiker einmal sehr genau nachdenken sollten.

Der zweite Punkt, der mir auffällt, ist, dass ganz wesentliche Grundzusammenhänge in der gesamten Diskussion entweder gar nicht oder nur sehr schwach behandelt werden. Dabei denke ich an die Erkenntnis der Wissenschaften, dass die Umweltgesichtspunkte inzwischen entscheidend sind, also dass maßgeblich die Umweltkapazitäten der Flughäfen ihre Entwicklungsmöglichkeiten bestimmen.

Leider kann ich Ihnen die Folien aus technischen Gründen nicht zeigen, werde aber versuchen, Ihnen das so herüberzubringen. Zunächst einmal einige Thesen: Überall in der Welt werden Flughäfen gebraucht. Das ist unbestritten. Ihr Standort und ihre Größe sind von verschiedenen Faktoren abhängig. Flughäfen mit zu geringer Umweltkapazität sind unwirtschaftlich. Es gilt, die Rechte aller Beteiligten zu wahren und sinnvolle Kompromisse zu finden. Auf einem Expertenseminar bei der Deutschen Flugsicherung, an dem alle Stakeholder mit überwiegend luftfahrtorientierten Stellen beteiligt waren, sind alle Faktoren zusammengestellt worden, die für die Flughafenentwicklung maßgeblich sind. Die Experten sind zu 16 Einflussfaktoren gekommen. Aus den 16 Faktoren haben sie zwei Führungsgrößen ermittelt. Das eine ist die Netzstrategie, also ob man Drehkreuze oder Point-to-Point-Flughäfen macht, und das andere ist die Umweltkapazität.

Zum Begriff Umweltkapazität: „Umweltkapazität“ ist ein verkürzter Ausdruck für „Umweltbelastungskapazität“, und dies ist die größte Menge Umweltbelastung durch den Luftverkehr, die der Umgebung nach den Regeln unserer Gesellschaft gerade noch zumuten ist. Wird diese Kapazität überschritten, gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder muss der Verkehr auf das zulässige Maß beschränkt werden oder die Umweltkapazität muss durch entsprechend höheren Schallschutzaufwand ausreichend erhöht werden. Da sehen Sie schon die Folge: Kosten.

Wenn man die deutschen Flughäfen nach diesem Schema anordnet - leider kann ich Ihnen das Bild nicht zeigen, aber Sie haben es in den Unterlagen -, bei dem nach oben die Umweltkapazität und unten die Netzstrategie aufgetragen ist, dann sehen Sie, dass

unter anderem der Flughafen Frankfurt in Richtung Drehkreuz nicht allzu große Umweltprobleme hat. Ganz unten aber ist der Flughafen Düsseldorf. Das bedeutet, dass der Flughafen Düsseldorf die geringste Umweltkapazität in Deutschland hat. Wie man diese messen kann, ist veröffentlicht. Man kann es ganz objektiv feststellen.

Bezüglich des vierten Quadranten, also der Quadrant mit geringerer Umweltkapazität in Richtung Point-to-Point-Flughäfen, zu denen Düsseldorf zählt, sind sogenannte Deskriptoren zusammengestellt worden, von denen ich nur einige nennen möchte: Die Privatisierung wird beispielsweise durch geringe Gewinnchancen gebremst, es erfolgen wegen der Umweltprobleme Kapazitätsreduktionen durch Restriktionen, und es herrscht eine Dominanz ökologischer Aspekte vor ökonomischen Aspekten.

Wenn man diese Dinge im Einzelnen weiterverfolgt - man muss sich sehr intensiv damit befassen -, dann wird man dieses Beispiel, das ich Ihnen jetzt zeige, verstehen. Leider kann ich Ihnen das auch nur aus der Ferne zeigen, aber Sie sehen sicher: Die Anzahl der Passagiere im gesamten Luftverkehr in Deutschland ist mit dieser Steilheit angewachsen. Die Kurve darunter ist der Flughafen München, der ganz offensichtlich überproportional angewachsen ist, während Düsseldorf seit 1995/1996 praktisch wegknickt. Dazu hat der damalige Innenminister gesagt: Deckel drauf! - Die Umweltkapazität war zu Ende, und er konnte sich nicht weiterentwickeln.

Die Passagierzahlen der anderen Flughäfen, beispielsweise Berlin, steigen kräftig an. Das ist in Düsseldorf nicht möglich und wird sich auch - das ist der Punkt, über den man wirklich nachdenken muss - nicht wesentlich verändern können. Das ergibt sich aus diesen grundsätzlichen Zusammenhängen, um die niemand mehr herumkommt.

Die Dinge, die noch zu sagen sind, ich aber aufgrund der Zeit nicht mehr anbringen kann, finden Sie in den Unterlagen.

Ich möchte nur das Fazit nennen: Wenn man Flughäfen ausbauen will, dann muss man in Übereinstimmung mit den internationalen Regelungen ICAO und der EU handeln und insbesondere den ausgewogenen Ansatz berücksichtigen. Dieser besagt, dass passive und aktive Schallschutzmaßnahmen gleichermaßen anzusetzen sind. Das heißt, es geht nicht, nur mit passiven Schallschutzfenstern usw. zu arbeiten, sondern man muss auch aktive Maßnahmen ergreifen. Das bedeutet letztendlich, den Verkehr an der Quelle zu beschränken. Also: Flughäfen mit geringer Umweltkapazität werden immer zu Restriktionen im Verkehr führen. Wenn man das auf Düsseldorf anwendet und die Umweltkapazität entsprechend anheben will, dann würde für einen weiteren Ausbau ein immenser Schallschutzaufwand in der Größenordnung von 5 Milliarden € entstehen. Natürlich würden auch die Nachtflugbeschränkungen deutlich verschärft werden. Das ergibt sich aus der Rechtsprechung der letzten Jahre. Ein Ausbau von Düsseldorf würde so teuer und so beschränkt, dass jede externe Lösung durch Nutzung der sonstigen in NRW vorhandenen Kapazitäten viel vernünftiger wäre.

Ralph Beisel (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen): Zunächst ein herzliches Dankeschön an die Fraktion der Grünen, dass wir heute einen so spannenden Themenkatalog besprechen können, und auch ein Dankeschön dafür, dass ich hier ein klares Bekenntnis aller Fraktionen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Nord-

rhein-Westfalen erkenne. Das ist ein gutes Zeichen. In diesem Raum ist ganz viel positive Energie, die wir alle nutzen sollten.

Ich möchte ein paar Stichpunkte nennen.

Attraktiver Luftverkehrsstandort NRW: Das ist ein hohes Gut, das es zu bewahren gilt. Wenn ich Ihnen einen Rat geben darf: Hören Sie nicht auf Experten. Denn wenn Sie uns im Jahre 2000 gefragt hätten, wie NRW im Jahre 2007 aussehen wird, dann hätten wir Ihnen nicht das Aufkommen der Low-Cost-Carrier und auch nicht die katastrophalen Effekte des 11. Septembers 2001 vorhergesagt. Machen Sie sich doch einfach mal den Spaß und fragen Sie die schlauen Leute, wie es wiederum in sieben Jahren aussehen wird. Dann lassen Sie uns das aufschreiben und in sieben Jahren wieder zusammenkommen. Wir haben dann eine Menge Spaß.

Auf wen, wenn man schon den Experten nicht glauben kann, sollte man denn dann hören? - Ich als ordnungspolitisch ausgerichteter Mensch habe gelernt: Höre dem Bürger zu - das sollte sich sehr stark mit der Einstellung der Grünen decken - und höre auf den Markt. Wenn ich sage „Höre dem Bürger zu“, dann ist das für mich die Studentin in Münster genauso wie der einkommensschwache Arbeitnehmer in Dortmund oder der Mittelständler im Siegerland, aber auch der Geschäftsreisende in Düsseldorf, der sich über eine Interkont-Verbindung der Lufthansa freut.

Die Kollegen aus der Wissenschaft mögen mir nachsehen, dass ich mich nicht so akademisch ausdrücken kann. Aber zu einem schönen Markt gehört für mich immer Vielfalt. Herr Wirths, ich bin froh, dass wir in Nordrhein-Westfalen mehr als vier Airlines haben. Herr Heymann, ich bin froh, dass wir in Nordrhein-Westfalen mehr als vier Banken haben. Hohes Haus, ich bin froh, dass wir in Nordrhein-Westfalen mehr als vier Flughäfen haben. Wie viele sollen es denn sein? - Ehrlich gesagt: Ich weiß es nicht, und ich glaube, dass es keiner weiß. Hören Sie doch einfach auf Marktentwicklungen, denn dann wissen Sie, dass es definitiv mehr als vier oder sechs sein sollten.

Verkehrsströme: Ich denke, niemand glaubt, dass man Verkehrsströme in die eine oder andere Richtung lenken kann - weder zu den Großen noch zu den Kleinen. Man sollte nicht dem Trugschluss unterliegen, sich an der einen oder anderen Stellungnahme orientieren zu können. Ich habe die Stellungnahme der Lufthansa mit viel Freude gelesen. Die ist knackig, die ist gut. Herr Mayrhuber würde Ihnen dafür eine glatte Eins geben. Aber wenn die Lufthansa von bedarfsgerechter Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen spricht, dann ist das auch ein interessengebundenes Statement. Wenn Sie andere Airlines oder die Studentin in Münster fragen, was bedarfsgerecht heißt, dann bekommen Sie sicherlich andere Antworten.

Wirtschaftlichkeit von Flughäfen: Hier reden wir über eine Selbstverständlichkeit. Das ist Hausaufgabe jedes Flughafenchefs. Sie finden hier sechs gestandene Kerle, die jedes Jahr einen Geschäftsbericht und einen Businessplan abgeben. Jeder beschäftigt sich mit der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, weil er Anteilseigner im Genick hat und unternehmerische Verantwortung trägt. Wenn Sie als Politiker etwas dafür tun wollen, dann kann ich Ihnen nur raten: Befreien Sie die Flughäfen von langwierigen Genehmigungsverfahren, von regulativen Eingriffen und erlauben Sie uns, in der Genehmigung kostendeckende Entgelte zu erheben. Damit können Sie uns helfen, die Wirtschaftlichkeit von Flughäfen zu verbessern.

Subventionen - ein ganz schreckliches Wort -: Die will ich als Bürger und auch als Flughafenchef nicht, aber manchmal geht es nicht anders. Unser aller Ehrgeiz sollte erstens sein, die Subventionen nach Möglichkeit auf den Invest zu beschränken, damit sie nicht auch noch für die Betriebskosten verwendet werden, und zweitens zu versuchen, keine neuen Spielregeln zu finden, sondern auf bewährte Spielregeln zu schauen, zum Beispiel auf das EU-Beihilferecht. Auf diese Spielregeln sollten wir uns kaprizieren.

Geschäftsmodelle: Wir haben in Nordrhein-Westfalen große Flughäfen, die den Anspruch haben, international zu sein, wir haben mittlere Flughäfen - Regionalverkehrsflughäfen - und wir haben kleine Flughäfen. Lassen Sie den Wettbewerb der Geschäftsmodelle doch einfach zu. Jeder muss sich prüfen: Habe ich die richtige Positionierung im Markt? Stehe ich gut da? Dann muss er seinen eigenen Business Case, der hoffentlich auch eine saubere Verkehrsplanung beinhaltet, vorlegen. Anschließend können Sie jeden einzelnen Flughafen prüfen.

Heute und Zukunft: Wir alle schauen in die Kristallkugel. Wie sieht es denn aus? - Vor wenigen Jahren hätte keiner geglaubt, dass es in der Langstrecke einmal Point-to-Point-Flughäfen geben wird. Heute diskutieren wir mit großer Vorsicht über Themen wie den A 380 versus Boeing 787 - ein Verkehrsflugzeug, das ganz neue Chancen eröffnet. Wenn wir einmal ganz weit über das Jahr 2020 hinausschauen, dann erkennen wir, dass Frankfurt, der größte Verkehrsflughafen in Deutschland, mit der lächerlichen Landebahnlänge von 2,5 km kapazitiv den letzten Schluck aus der Flasche genommen hat. Dann geht in Frankfurt nichts mehr, und dieser Flughafen - das größte Drehkreuz - ist voll. Wir haben von der Lufthansa gehört, wie wichtig Hub&Spoke ist. Spätestens dann sind wir froh, eine Boeing 787 und ein dezentraleres Flughafennetz zu haben.

Eine große Bitte an Sie alle: Glauben Sie nicht unseren Weisheiten, sondern schauen Sie auf den Markt und die Nachfrage der Bürger. Dann wird sich das Meiste schon regeln.

Reiner Eismann (Arbeitskreis Flughäfen Nordrhein-Westfalen): Da sich der Vorsitzende des Arbeitskreises Flughäfen NRW für heute entschuldigen musste, repräsentiere ich den Arbeitskreis. Wir haben die ganze Zeit über die großen Flughäfen, die Verkehrsflughäfen mit Linienverkehr, die als Regionalflughäfen bezeichnet werden, gesprochen. Ich stehe heute hier, um die kleineren Flughäfen zu repräsentieren.

In dem Arbeitskreis Flughäfen Nordrhein-Westfalen sind auch vier größere Verkehrsflughäfen mit Linienverkehr vertreten. Das sind Dortmund, Paderborn/Lippstadt, Mönchengladbach und Weeze. Aber ich glaube, dass diese Flughäfen für sich selbst reden können. Ich möchte die Sicht der kleineren Flughäfen in den Vordergrund stellen, also Flughäfen wie Bielefeld, Dinslaken Schwarze Heide, Porta Westfalica und Dahlemer Binz. Ich selber komme vom Flughafen Essen/Mülheim mit einer ganz besonderen Problematik. In diesem Kreis kleinerer Flughäfen wird eine Art von Flughäfen erwähnt, die in der Verkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen eine besondere Rolle spielt, und zwar die sogenannten Schwerpunktlandeplätze für den Geschäftsreiseverkehr. Dazu gehören Essen/Mülheim, Bonn-Hangelar, Stadtlohn-Vreden und Bielefeld.

Ich möchte nun einige Aspekte nennen, deren Zielrichtung und Formulierung im Antrag der Bündnis 90/Die Grünen uns als Arbeitskreis zuwider gehen. Drei Einschätzungen möchte ich voranstellen:

Erstens. Der Luftverkehr ist - das ist hier oft gesagt worden - ein prosperierender Wirtschaftszweig. Sein Beitrag für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung NRWs steht außer Zweifel, und wir sind der Meinung, dass dies weiterentwickelt werden will. Deshalb bedauern wir umso mehr, dass in dem Antrag, den wir dazu zu behandeln haben, immer davon ausgegangen wird, dass Luftverkehr ein Teufelszeug ist und sich im Sinne der Gesamtwirtschaft nicht weiterentwickeln darf. Wir sind davon überzeugt, dass sich gerade bestimmte Bereiche der allgemeinen Luftfahrt in Abgrenzung zur Verkehrsluftfahrt, also zum Beispiel die Businessaviation, die Arbeitsluftfahrt oder auch die Ambulanzluftfahrt, in den letzten Jahren enorm entwickelt haben.

Zweitens. Wir schließen uns der Meinung an, die ja auch offen diskutiert und deutlich artikuliert wurde, dass Flughäfen und Flugplätze Einrichtungen der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur sind. Die haben natürlich entsprechend ihrer Größe unterschiedliche regionalwirtschaftliche Wirkungen. Aber in den Fällen, in denen kein kostendeckender Betrieb möglich ist, sind die Zahlungen öffentlicher Subventionen unbedingt notwendig, und zwar auch - das sage ich ganz besonders, weil die Antragstellung so formuliert ist - in Zeiten begrenzter öffentlicher Finanzen. Denn wir sind der Meinung, dass diese Mittel als Mittel der regionalen Wirtschaftsförderung anzusehen und deshalb auch sinnvoll eingesetzt sind.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch einmal auf das zu sprechen kommen, was Herr Prof. Dr. Klophaus ausgeführt hat. Er hat gerade für kleinere Flughäfen, für sogenannten Regionalflughäfen und regionale Verkehrslandeplätze, eine Untersuchung durchgeführt - ich glaube, 16 Stück bundesweit -, bei der er volkswirtschaftliche und regionalwirtschaftliche Wirkungen nachgewiesen hat. Für mich steht diese These außer Zweifel.

Ich bitte noch einmal, bei der Beurteilung und beim Benennen des Flugverkehrs grundsätzlich immer deutlich zu unterscheiden, ob von Flughäfen mit Linien- und Touristikverkehr oder von Flugplätzen der allgemeinen Luftfahrt gesprochen wird. Sie wissen alle, dass die Breite des Bedarfsluftverkehrs sehr weit ist. Sie reicht von der Privatfliegerei - zugegebenermaßen eine Art des Fliegens, die von der Bevölkerung als nicht allzu notwendig angesehen wird - über die sogenannte Arbeitsluftfahrt, über Rundflüge, über den Geschäftsflugverkehr, über den Werksverkehr von Unternehmen, die sich eigene Flugzeuge leisten können, bis hin zu unserem Luftschiffverkehr in Essen/Mülheim, wo auf einmal ein großer Zeppelin durch die Gegend fliegt und von den Leuten bewundert wird.

Von den Gegnern des Flugverkehrs - das muss man ganz klar sagen - wird diese Grenze zwischen den Verkehrsflughäfen und kleinen Landeplätzen immer extra vermischt. Ziel ist es meiner Ansicht nach, die Konkurrenz um Passagiere, die oftmals zwischen Verkehrsflughäfen besteht, auch auf die kleineren Flughäfen zu übertragen. Wir gehen von der These aus, dass diese Konkurrenz unter kleineren Flughäfen nicht deshalb besteht, weil die Flughäfen gerade in ihrer Verteilung in Nordrhein-Westfalen so weit voneinander entfernt sind, dass sie sich in ihren Einzugsbereichen nicht überschneiden.

Das heißt, jeder kleinere Flugplatz in Nordrhein-Westfalen hat seinen eigenen Einzugsbereich und seine eigene Bedeutung.

Deshalb kommen wir bei der Betrachtung der Flugplatzdichte in Nordrhein-Westfalen zu dem Schluss, wie es vorhin schon mehrfach diskutiert worden ist, dass in Anbetracht der Fläche und Einwohnerzahl in Nordrhein-Westfalen kein Überangebot an Flugplätzen besteht. Vor allem wegen der gerade genannten begrenzten Einzugsbereiche kleinerer Plätze der allgemeinen Luftfahrt hat sich der dezentrale Ansatz der Luftverkehrskonzeption NRW bewährt. Der Bedarf zum Ausbau gerade für den Geschäftsflugverkehr ist vorhanden. Es eignen sich eine Menge Plätze dafür. Dieser Bedarf hat sich durch Veränderungen der Sicherheitsvorschriften in der Luftfahrt auf europäischer Ebene ergeben. Dadurch sind die kleinen Plätze gezwungen, sich diesen neuen Verhältnissen anzupassen und teilweise Bahnen zu verlängern, um weiterhin den gleichen Verkehr abwickeln zu können, den sie über Jahre abgewickelt haben. Ich muss Ihnen nicht sagen, wie schwer das gerade für Unternehmen ist, die ihren Standort in der Nähe kleinerer Flugplätze gewählt haben, weil sie diesen Standortvorteil für sich als so wichtig angesehen haben. Aber ich weise auch darauf hin, dass in der Nähe vieler Plätze das Problem besteht, dass oftmals der politische Wille fehlt, diesen Ausbau umzusetzen.

Insbesondere die Schwerpunktplätze für den Geschäftsreiseverkehr ermöglichen es den Unternehmern - damit bin ich bei den wirtschaftlichen Aspekten des Flugverkehrs -, auch außerhalb der Ballungsräume die europaweite Mobilität zu sichern. Die vorhin angesprochenen 1.000 Flughäfen in Europa auch wirklich Point-to-Point unter sehr ökonomischem Einsatz der Zeit zu erreichen, ist eines der Hauptargumente, mit denen wir kleine Flughäfen auch bei Unternehmen werben gehen. Die meisten Regionen in Nordrhein-Westfalen sind deshalb mit dem individuellen Luftverkehr erreichbar. Für den Geschäftsflugverkehr besteht ein gewisser Nachholbedarf.

Zur Überarbeitung des Luftverkehrskonzeptes: Die Dezentralisierung hat sich bewährt und entspricht den Bedürfnissen der Nutzer. Dennoch halten wir es für erforderlich, die Luftverkehrskonzeption zu überarbeiten. Dabei sollte die wesentliche Zielrichtung an den einzelnen Standorten eine bedarfsgerechte Entwicklung sein. Vorhandene Potenziale sollten dabei unbedingt weiterentwickelt werden. Ich spreche in diesem Zusammenhang nicht nur in eigener Sache, denn Essen/Mülheim ist nur ein Beispiel. In Essen/Mülheim haben wir die Potenziale, dürfen sie aber aus politischen Gründen nicht nutzen. Ähnliches gilt auch für Aachen-Merzbrück oder Bonn-Hangelar.

Erlauben Sie mir noch eine Anmerkung zu den im Antrag erwähnten Studien - also Boston Consulting Group, Booz Allen Hamilton oder Deutsche Bank. Auch hier ist zu bemerken, dass zum größten Teil die Zusammenhänge in der Verkehrsluftfahrt beschrieben werden, aber die Unterscheidung zwischen Verkehrsluftfahrt und allgemeiner Luftfahrt nicht explizit genannt wird. Billigflieger gibt es nur auf größeren Plätzen und nicht auf solchen der allgemeinen Luftfahrt. Sogar der Begriff Kleinstflughäfen bezieht sich in diesem Zusammenhang auf Flughäfen mit Linienverkehr, nämlich dann, wenn sie weniger als 1 Million Passagiere haben.

Die Sinnhaftigkeit von Flugplätzen der allgemeinen Luftfahrt kann aber - das ist auch schon öfter gesagt worden - nicht an den Passagierzahlen gemessen werden. Da müssen andere Zusammenhänge aufgezeigt werden. Von daher geht die Einordnung von

Flughäfen der allgemeinen Luftfahrt in Rankings mit richtigen Verkehrsflughäfen an der Sachlage total vorbei. Ich will nicht aus den Veröffentlichungen zitieren, aber hier werden Äpfel mit Birnen verglichen. Für Essen/Mülheim kann ich nur sagen, dass das Marktpotenzial vorhanden ist. Die Position muss aber dennoch als kritisch bezeichnet werden, so wie in den Gutachten dargestellt, aber nicht, weil wir uns nicht entwickeln könnten - das Potenzial ist vorhanden ist -, sondern weil man es politisch nicht will.

Fazit: Der Arbeitskreis Flughäfen NRW sieht kein Überangebot an kleineren Flughäfen der allgemeinen Luftfahrt, und wir sehen auch keine Subventionslöcher, da die jeweiligen regionalwirtschaftlichen Auswirkungen enorm sind. Der bedarfsgerechte Ausbau ist wichtig. Das heißt, bei der Weiterentwicklung des Konzeptes müssen ganz spezielle Bedürfnisse und Situationen auch der Nachfrager vor Ort berücksichtigt werden.

Dieter Hilser (SPD): Herr Beisel, Sie haben gesagt, dass Sie froh sind, dass es in Nordrhein-Westfalen mehr als vier Banken gibt. Dem kann ich mich anschließen. Des Weiteren haben Sie begrüßt, dass es in Nordrhein-Westfalen mehr als vier Flughäfen gibt. Dem kann ich mich erst recht anschließen. Ich hoffe, Sie können sich aber auch der Anmerkung anschließen, dass es gut ist, im Landtag nur vier Fraktionen und nicht noch mehr zu haben.

Herr Eismann hat zur Zuständigkeit bzw. Nichtzuständigkeit des Bundes Stellung genommen. Dazu haben Sie vorhin nichts gesagt, oder ich habe es überhört. Können Sie noch einmal kurz Ihre Position benennen, ob Kompetenzen auf den Bund übertragen werden sollten oder nicht?

Bodo Wißen (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Beckers. Sie haben selbst die enormen Steigerungen in diesem Schema dargestellt. Für mich ergibt sich dort die Frage: Sprechen diese Steigerungen aus Sicht eines Fluglärmgegners eher für ein dezentrales Luftverkehrskonzept in NRW, wie wir es jetzt haben, oder sprechen sie aus Ihrer Sicht eher für eine Konzentration?

Horst Becker (GRÜNE): Ebenfalls an Herrn Beckers habe ich eine Frage: Welche versteckten Subventionen sehen Sie an den Flughäfen Nordrhein-Westfalens?

An Herrn Eismann habe ich folgende Frage: Würden Sie mir recht geben, dass wir bei Anwendung Ihrer Logik zur Rechtfertigung von Flughäfen oder Kleinstflughäfen, die Sie im Wesentlichen auf Standortvorteile für Unternehmen und Ähnliches beziehen, jedem bei seiner Standortentscheidung, sich in der Nähe einer Bahnlinie anzusiedeln, an der später einmal ein Haltepunkt geschlossen werden soll, das gleiche Recht zubilligen müssten, da das möglicherweise für die Wahl des Standortes entscheidend ist?

Joachim Hans Beckers: Zunächst zu der Frage der Zentralisierung oder Dezentralisierung: Diese Frage soll von uns gar nicht beantwortet werden. Wir müssen das so nehmen, wie es ist. Aber ich habe Ihnen ja gesagt, dass sich aus der Theorie ergibt - in dem vierten Quadranten -, dass sich der Verkehr dezentral verteilt, was mit der Umweltkapazität zusammenhängt. Hier besteht nicht die Frage, ob man es sich wünscht

oder nicht, sondern das ist eine Frage der Fakten. Wenn Sie die Umweltkapazitäten nicht haben, dann wird es sich zu einem dezentralen System entwickeln.

Zu der Frage von Herrn Beckers hinsichtlich der versteckten Subventionen: Das ist für uns sehr schwer zu ermitteln. Ich habe das Beispiel der Pachten genannt, was nicht nur in Düsseldorf so ist, aber in Düsseldorf haben sich im Laufe der Jahrzehnte Riesenbeträge aufgeschaukelt. Diese Stadt muss unheimliches Geld haben, wenn sie das so links wegsteckt. Die anderen versteckten Subventionen muss man einzeln zusammenbröseln.

Die Höhe der Pachtbeträge zu ermitteln, ist außerordentlich schwierig, da so etwas in den Geschäftsberichten vollkommen verdeckt wird. Man kann es aus den Geschäftsberichten nicht entnehmen und muss ganz andere Quellen anzapfen. Bei den anderen indirekten Subventionen ist es ähnlich. Über all diese Dinge wird nicht gesprochen, sie sind nicht öffentlich und müssen aus tausend verschiedenen Quellen zusammengetragen werden. Das übersteigt unsere Kapazität des Suchens. Ich meine, dass das eine Frage der Öffentlichkeit ist. Frau Dr. Link hat ebenfalls gefordert, dass solche Dinge mehr ausgewiesen werden. Ich bin der Meinung, dass es eine öffentliche Aufgabe ist, diese Dinge transparent zu machen.

Reiner Eismann: Herr Becker, es tut mir leid, ich glaube nicht, dass man den Haltepunkt einer Bahn mit einem Flughafen vergleichen kann. Sie wissen, welche Historien hinter den einzelnen Flughäfen stehen und wie lange die Genehmigungsverfahren gedauert haben. Sie wissen auch, dass die Flughäfen eine Betriebspflicht haben. Das heißt, es gibt eine viel stärkere Stringenz, diese Flughäfen beibehalten zu müssen. Es wäre töricht, Flughäfen an interessanten Standorten leichtfertig aufs Spiel zu setzen. Von daher glaube ich, dass dieser Vergleich nicht greift.

Ralph Beisel: Ich wurde nach der Zuständigkeit des Bundes und danach gefragt, ob man diese künftig stärken sollte. Das ist eine spannende Frage. In Bayern würde sich kein Landtagsabgeordneter so eine Frage stellen. Ich glaube, dass sie selbstbewusst genug sind, ihr Schicksal selbst in die Hand zu nehmen. Das ist eine Frage, die bei vielerlei Aspekten der Verkehrspolitik aufgeworfen wird und über die die EU immer stärker mitentscheidet. Je bürgernäher, je bedarfsgerechter, je spezifischer, desto sympathischer ist sie mir. Ich finde es gut und selbstbewusst vom Bund, zu sagen, dass er eine koordinierende Rolle einnehmen will. Das ist der Wettstreit in unserem föderalen System. Ich glaube, dass Sie als Landtagsabgeordnete genug Position und Stoff haben, ihren Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen im Großen und Ganzen zu positionieren.

Stellv. Vorsitzender Bernhard Schemmer: Wir kommen nun zum nächsten Block.

Michael Garvens (Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Köln/Bonn GmbH): Herr Beisel, der Hauptgeschäftsführer unseres Verbandes hat Sie schon mit vielen und guten Appellen berieselt. Insofern verbleibt mir als Flughafengeschäftsführer gar nicht mehr so viel zu sagen, aber ein paar Appelle habe ich auch im Gepäck.

Unsere schriftliche Stellungnahme liegt Ihnen vor, und ich unterstelle einmal, dass Sie sie aufmerksam gelesen haben. Insofern möchte ich mich auf eine kurze Zusammenfassung in Form von einigen Stichpunkten konzentrieren.

Erstens. NRW-Luftverkehrskonzept 2010: Der Flughafen Köln/Bonn unterstützt diese Konzeption nach wie vor. Sie stellt für uns eine wichtige Orientierungshilfe dar, die die für uns wichtige Planungssicherheit schafft. Die große parlamentarische Übereinstimmung zu diesem Konzept, welches im Übrigen auch die bestehende Nachtflugregelung bis 2015 einschließt, dem - das möchte ich deutlich betonen - alle Fraktionen des Landtags im November 2001 zugestimmt haben, war außerordentlich hilfreich für die Weiterentwicklung unseres Luftverkehrsstandortes. Weiterhin bestätigt das Luftverkehrskonzept auch den Handlungsbedarf, der sich aus den Zuwächsen in Passage und Fracht für den Ausbau des Flughafens Köln/Bonn insbesondere zur Optimierung des Start- und Landebahnsystems, aber auch des Vorfeldsystems ergibt. Immerhin hat diese hohe Planungssicherheit dazu geführt, dass zum Beispiel die Firma UPS für 135 Millionen US-\$ die größte und modernste Sortierhalle Europas an unserem Flughafen erstellt hat. Das war im Übrigen die größte Investition, die UPS jemals außerhalb der Vereinigten Staaten getätigt hat.

Was für die Fracht gilt, trifft auch in gleicher Weise für die Passage zu. Mit der Ansiedlung der beiden Low-Cost-Carrier germanwings und TUIfly wurde es möglich, den Flughafen Köln/Bonn innerhalb von vier Jahren zum größten kontinental-europäischen Low-Cost-Airport auszubauen. Nach rund 5 Millionen Fluggästen im Jahr 2002 erwarten wir für 2007 deutlich mehr als 10 Millionen Fluggäste. Das entspricht innerhalb von fünf Jahren mehr als einer Verdoppelung der Fluggastzahlen.

Zweitens. Verstärkte Koordinierung der Flughafenplanung durch den Bund: Ich teile die Auffassung von Herrn Prof. Toepel. Aus unserer Sicht hat sich bezüglich des Baus von Luftverkehrsinfrastruktur die Aufgabenverteilung zwischen Bund und Land grundsätzlich bewährt. Auch bei der Erstellung des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung sind wir durch die Landesregierung sehr gut eingebunden worden. Die Zusammenarbeit war und ist effektiv. Dieses sollten wir auch in Zukunft seitens des Landes nicht aus der Hand geben.

Drittens. Einheitliche Entgelte, unzulässige Subventionen: Am Flughafen Köln/Bonn werden die Entgelte nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten kalkuliert und der Landesregierung zur Genehmigung vorgelegt. Im Übrigen: Wenn sie nicht nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten kalkuliert würden - Sie können jederzeit Einblick in unseren Geschäftsbericht nehmen -, dann würde dort ein dicker Verlust und nicht ein entsprechender Profit stehen. Diese Entgeltverordnungen werden veröffentlicht und sind damit auch für Luftverkehrsunternehmen verbindlich. Eine bundesweit einheitliche Regelung würde den unterschiedlichen Gegebenheiten auf den deutschen Flughäfen nicht gerecht werden. Um es noch einmal etwas plakativ auszudrücken: Sie entspräche aus meiner Sicht eher den Ansätzen einer Planwirtschaft, zu der wir sicherlich nicht zurückkehren wollen.

Viertens. Bezüglich der Kritik an der öffentlichen Förderung des Baus der ICE- und S-Bahn-Trasse sowie des unterirdischen Flughafenbahnhofes für den Flughafen Köln/Bonn lassen Sie mich darauf hinweisen, dass diese Schienenanbindung im Rah-

men des Umzugs von Regierung und Parlament von Bonn nach Berlin als Ausgleichsmaßnahme für die Region Köln/Bonn vereinbart worden ist. Einen entsprechenden Beschluss hat der Deutsche Bundestag dazu im Jahre 1994 gefasst.

Auch die Höhe des Airportzinses für unser Flughafengelände wird in dem Antrag von Bündnis 90/Die Grünen kritisiert. Dabei, meine Damen und Herren, wird schnell übersehen, dass der Flughafen den Ausbau und den Betrieb seiner Infrastruktur auch für einen Regierungsflughafen, einen Luftwaffenstützpunkt und letzten Endes einen Standort der Flugbereitschaft vorzunehmen hat. Der zwischen Bund und Flughafengesellschaft diesbezüglich geführte Rechtsstreit ist zurzeit ausgesetzt. Wir und die Bundesregierung verhandeln derzeit über eine einvernehmliche und dauerhafte Lösung. Ich darf darauf hinweisen, dass wir seit dem Jahre 2000 entsprechende Rückstellungen in Millionenhöhe, also sozusagen in Höhe der zu erwartenden Gerichtsurteile, wenn sie denn noch kommen sollten, vorgenommen haben. Das alles können Sie in unserem Geschäftsbericht nachlesen. Insofern ist in keiner Weise eine Subvention geflossen. Damit beschäftigen sich ja zurzeit verschiedene Gerichte, mittlerweile sogar die EU-Kommission. Wir sehen diesen Urteilen mit allergrößter Gelassenheit entgegen.

Abschließend erlaube ich mir noch eine Anmerkung: Unser Flughafen wird im nächsten Jahr in eine sehr schwierige Situation kommen, weil bekanntermaßen DHL ab dem Jahre 2008 von Köln/Bonn weggehen und sein neues Interkontinental-Hub am Flughafen Leipzig/Halle in Betrieb nehmen wird. Wir sprechen hier über einen Tonnageverlust von etwa 200.000 t, was knapp einem Drittel - im letzten Jahr haben wir knapp 700.000 t umgeschlagen - unserer gesamten Luftfracht entspricht. Hiermit werden am Airport insgesamt etwa 650 Stellen verloren gehen. Das heißt, ohne langfristige Planungs- und Investitionssicherheit werden wir dieses nicht kompensieren können. Zum Vergleich verweise ich auf die Situation in Leipzig/Halle: Die Nachtfluggenehmigung für diesen Flughafen hat eine Bestandsdauer von 30 Jahren. Das muss man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen. Es ist klar, dass ohne diese sehr eindeutige Zusage seitens der Politik DHL sein neues zentrales Europa-Hub niemals dorthin hätte verlagern können.

Meine Damen und Herren, in einer Welt - das ist hier auch schon angeklungen -, in der die Märkte globalisiert und die Produktion internationalisiert ist, braucht das Exportland Nordrhein-Westfalen - ich darf noch einmal darauf hinweisen, dass jeder vierte Arbeitsplatz in unserem Land vom Außenhandel abhängig ist - einen Flughafen mit einer voll belastbaren Interkont-Bahn und einem 24-Stunden-Betrieb.

Dieser Flughafen stellt ein ganz wesentliches Alleinstellungsmerkmal für die Region, aber auch für das Land dar. Bereits am Anfang ist seitens des IHK-Vertreters gesagt worden, dass Flughäfen eine elementare Frage der Standortpolitik darstellen. Dies möchte ich ausdrücklich unterstreichen.

Insofern bitte ich ebenso herzlich wie eindringlich auch im Namen aller Beschäftigten - das sind auf unserem Flughafengelände mehr als 12.000, und bei den Zulieferern und Dienstleistern in der Region kommen noch etwa 20.000 Menschen hinzu -: Helfen Sie mit, dass die Betriebsgenehmigung in der jetzigen Form dauerhaft gesichert wird. Denn nur so können wir bleiben, was wir für Nordrhein-Westfalen und insbesondere für die Region Köln/Bonn sind, nämlich Standortfaktor, Wirtschaftsmotor, Jobmaschine und Mobilitätsgarant.

Christoph Blume (Flughafen Düsseldorf GmbH): Ich freue mich, dass ich Gelegenheit habe, für den Flughafen Düsseldorf hier zu sprechen, und dass ich mich einem großen Teil Ihrer Ausführungen, Herr Garvens, anschließen kann.

Zu Beginn eine Bemerkung: Ein dezentrales Konzept bedeutet nicht, dass jeder Flughafen das Gleiche macht. Die Luftverkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen ist zwar sehr zentral, aber arbeitsteilig. Das heißt, den unterschiedlichen Flughäfen sind unterschiedliche Aufgaben zugewiesen. Es ist Ihnen allen durch die langjährige parlamentarische Arbeit nicht verborgen geblieben, dass der Flughafen Düsseldorf als drittgrößter deutscher Flughafen mit 16,6 Millionen Passagieren der größte Flughafen Nordrhein-Westfalens ist und damit eine besondere Aufgabe im Rahmen dieser Arbeitsteilung der Flughäfen hat.

Wir haben als einziger Flughafen in Nordrhein-Westfalen zurzeit schon ein maßgebliches Interkontingentangebot. Herr Toepel sagte ja, dass es so etwas in Nordrhein-Westfalen nicht gebe. Aus der Sicht Münchens ist es vielleicht verbesserungswürdig. Auch aus unserer Sicht ist es natürlich entwicklungsfähig. Aber immerhin haben wir in diesem Sommer täglich zwölf Interkontingentverbindungen, also ein nennenswertes Angebot, und zwar in die USA, in die Golfstaaten, nach Asien, die mit dem modernen Gerät A 330, A 340 auch machbar sind, und zwar auch mit der bestehenden Start- und Landebahn. Insofern erfüllen wir auch einen Mobilitätsanspruch für unsere Wirtschaft. Nordrhein-Westfalen ist - das hat Herr Garvens zu Recht angesprochen - das Exportland Nr. 1 in Deutschland. Wir brauchen für unsere Kunden, für die Exportindustrie in Nordrhein-Westfalen Interkontingentverbindungen. Deshalb liegt hier ein ganz besonderer Schwerpunkt.

Dabei bleibt es aber nicht, denn mit 175 Zielen und 70 Airlines haben wir auch das dichteste Netz an europäischen Verbindungen in Nordrhein-Westfalen und damit ein dringend notwendiges Angebot für unsere Wirtschaft und Wirtschaftsentwicklung. Bedenken Sie, dass zum Beispiel 80 % aller Lufthansa-Passagiere, die die Reise in Nordrhein-Westfalen beginnen, ihre Reise am Flughafen Düsseldorf beginnen. Sie haben gerade gehört, dass es knapp 70 Ziele gibt, die die Lufthansa in Nordrhein-Westfalen anbietet, 50 davon werden von Düsseldorf aus geflogen. Ich nenne das Beispiel Lufthansa zum einen, weil der Vertreter der Lufthansa hier ist, aber zum anderen, weil wir alle wissen, dass für den Businessverkehr die Lufthansa eine ganz besondere Bedeutung hat.

Dabei möchte ich aber nicht stehenbleiben. Auch durch den Low-Cost-Verkehr haben sich die Verkehrsbedürfnisse geändert. Das ist bereits in der Stellungnahme der IHK zum Ausdruck gekommen. Es gibt einen zunehmenden Bedarf an preiswerten Direktverbindungen im europäischen Verkehr. Auch diese Verkehrsbedürfnisse decken wir neben anderen Flughäfen, zum Beispiel Köln, ab. Dieser Anteil beträgt 25 %, was sehr beachtlich ist. Wir entwickeln dieses natürlich mit den Airline-Partnern weiter. Beispielsweise ist die Air Berlin mit drei Millionen Passagieren im vergangenen Jahr unser zweitgrößter Airline-Partner an unserem Flughafen. Dies ist kein reines Vergnügen, sondern wir wissen, dass rund 50 % der Tickets für Businessflüge verkauft werden. Wenn Sie mit den Airlines sprechen, dann werden Sie feststellen, dass sie in zunehmendem Maße Firmenkontrakte anbieten, um dem Mobilitätsbedürfnis unserer nordrhein-westfälischen Wirtschaft zu entsprechen.

Die Bedeutung von Düsseldorf als Gateway für Nordrhein-Westfalen hat sich entsprechend dem Luftverkehrskonzept 2010 bestätigt. Zurzeit - hier muss ich mit einem kleinen Missverständnis aufräumen - wächst der Flughafen, in den letzten Monaten um 10 %, im letzten Jahr um 7 %. Herr Kühlkamp hat vorhin gesagt, Düsseldorf könne nicht wachsen, weswegen etwas anderes gemacht werden müsse. Diese Aussage trifft nicht zu. Düsseldorf kann und wird wachsen. Dank der Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen haben wir eine neue Genehmigung erhalten, die für uns Grundlage für ein verlässliches Wachstum ist. Sie wissen allerdings, dass wir vor dem OVG im Mai diesen Jahres stehen und wir alle gemeinsam mit der Landesregierung daran arbeiten, eine verlässliche Basis für die Zukunftsentwicklung des Flughafens durch die Genehmigungsbehörde zu bekommen, denn eine zweijährige Hängepartie, wie wir sie jetzt schon haben, Sofortvollzug, Aufhebung, ist natürlich schleichendes Gift für die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur. Das hemmt den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.

Eine Befragung, die die IHK Düsseldorf im Januar durchgeführt hat, hat erneut dokumentiert, dass die Mehrheit der befragten Unternehmen in unserem Einzugsgebiet eine Ausweitung des Flugangebotes ab Düsseldorf wünscht. Wir rechnen mit den zusätzlichen Arbeitsplätzen, die bereits aus der Genehmigung im letzten Jahr gekommen sind - damals waren es rund 900 -, und zwar im Jahre 2007 mit weiteren 500 Arbeitsplätzen. Wenn Herr Garvens von einem Verlust von 600 Arbeitsplätzen gesprochen hat, so haben wir in Düsseldorf die Möglichkeit, 500 bis 600 zusätzliche Arbeitsplätze zu generieren.

50.000 Arbeitsplätze in der Region hängen an dem Jobmotor Flughafen Düsseldorf. Insofern bin ich sehr froh, dass wir die Gelegenheit haben, im Interesse der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung und der verkehrlichen Entwicklung des Flughafens über die Bedeutung des Flughafens zu sprechen. In die Frage der volkswirtschaftlichen Gesamtbedeutung der Flughäfen sind wir ja noch gar nicht eingestiegen. Wir sind ja bei der Oberfläche stehengeblieben. Darüber, was eine Subvention ist, haben wir ja noch keine Einigkeit erzielt. Die volkswirtschaftliche Gesamtbedeutung des Mobilitätsgaranten Flughafen ist ein ganz besonderes Thema. Wir haben dazu prozessual vorgetragen in umfangreichen Studien. Ich hielte es für interessant, dieses landesweit zu dokumentieren.

Kurzum: Wir bauen unseren Standort konsequent weiter aus. Ausbau des Standortes bedeutet aber nicht, dass wir die flughafenspezifischen Einrichtungen ausbauen, sondern es geht uns darum, die bestehenden Infrastruktureinrichtungen, die wir am Flughafen haben, nutzen zu dürfen. Dabei wollen wir natürlich den Nachtschutz berücksichtigen. Wir sind uns darüber im Klaren, dass wir eine besondere Verantwortung für unsere Nachbarschaft und für unsere Anlieger haben. Wir sehen aber, dass in dem Maße, in dem der Luftverkehr und das Verkehrsbedürfnis wächst, auch Wege gefunden werden müssen, dieses Bedürfnis am Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen und damit auch in Düsseldorf zu befriedigen.

Ich nehme an, der Hinweis zu den Pachten war nicht ernst gemeint. Der Flughafen hat keine Pachtsubventionen bekommen. Der Flughafen Düsseldorf hat immer Pacht bezahlt. Nach der Privatisierung hat es eine Pachtanpassung gegeben, weil es natürlich

nach der 80-jährigen Existenz des Flughafens Düsseldorf geänderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen gibt, die immer wieder aktualisiert worden sind.

Wir wenden uns gegen die künstlichen Beschränkungen. Gegen die natürlichen oder technischen Beschränkungen haben wir natürlich keine Einwendungen. Wir sind uns darüber im Klaren, dass wir der Umwelt in Form von Kompensationsleistungen, Lärmschutz Rechnung tragen müssen. Das gebietet unsere Verantwortung gegenüber dem Gemeinwohl.

Prof. Gerd Stöwer (Flughafen Münster/Osnabrück GmbH): In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit und der Tatsache, dass vieles von dem, was ich jetzt sagen könnte, bereits durch meine Vorredner vorgetragen wurde, möchte ich mich in meinem Statement auf die Rolle des Flughafens Münster/Osnabrück im dezentralen Luftverkehrssystem Nordrhein-Westfalen konzentrieren.

In der schriftlichen Stellungnahme, die Ihnen vorliegt, sind wir nicht mehr auf die einzelnen Fragen des Fragenkatalogs eingegangen, da wir als Flughafen Münster/Osnabrück bei der Beantwortung der Fragen durch unseren Flughafenverband, die ADV, mitgewirkt haben und uns daher diesen Antwortkatalog zu eigen machen. Mit meinen nachfolgenden Ausführungen möchte ich Ihnen am Beispiel des Flughafens Münster/Osnabrück aufzeigen, dass sich das dezentrale Flughafensystem in NRW in der Vergangenheit durchaus bewährt hat. Münster/Osnabrück ist bereits seit den 80er-Jahren neben den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn der dritte internationale Verkehrsflughafen in NRW. Durch seine Lage im nördlichsten Teil des Bundeslandes erfüllt der Flughafen eine wichtige Funktion für den gesamten Luftverkehrsstandort NRW, aber auch für das benachbarte Niedersachsen und für die östlichen Niederlande.

Im heutigen dezentralen Luftverkehrssystem des Landes hat dieser Flughafen im Norden von NRW mittlerweile einen beachtlichen Flugplan entwickelt, der auch dafür spricht, dass eine entsprechende Nachfrage besteht. Im Linienflugbereich starten die Deutsche Lufthansa, die KLM, die in NRW beheimatete Fluggesellschaft European Air Express und weitere Fluggesellschaften rund 200 Mal pro Woche zu einer Vielzahl an Flugzielen im In- und Ausland. Über die Drehkreuze Frankfurt, München, Amsterdam und Zürich ist der Flughafen darüber hinaus an das weltweite Luftverkehrsnetz angeschlossen. Im Ferienflugbereich werden rund 340 wöchentliche Verbindungen zu mehr als 52 Urlaubszielen offeriert.

Auch der Low-Cost-Verkehr hat sich in den letzten Jahren am Flughafen Münster/Osnabrück sehr gut etabliert. Bereits zwölf Low-Cost-Ziele werden nonstop angeboten. Diese Low-Cost-Flüge werden bei uns nicht von einer Fluggesellschaft, sondern von mehreren Fluggesellschaften, zum Beispiel von der Air Berlin, der TUifly oder auf einer Strecke von der EAE, angeboten.

Die von der damaligen rot-grünen Landesregierung festgelegten und anschließend von der großen Mehrheit des Landtags zugestimmten Handlungsoptionen der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 wurden in den letzten Jahren am Flughafen Münster/Osnabrück konsequent abgearbeitet bzw. angestoßen. Hierbei ging es in den letzten Jahren um die Erhöhung der Terminalkapazität, der Vorfeldkapazität und um den Bau eines direkten Autobahnzubringers. Bezüglich der Verlängerung der Start- und Landebahn - dies ist die Handlungsoption 04n der Luftverkehrskonzeption NRW - liegt ein po-

sitiver Planfeststellungsbeschluss vor. Klagen vom Naturschutzbund und von privaten Klägern mit dem Ziel der Aufhebung des Beschlusses wurden im Juli des Jahres 2006 vom Oberverwaltungsgericht Münster abgelehnt. Der Baubeginn dieser Maßnahme wird in den nächsten Monaten erfolgen. Alle in den nächsten Jahren vorgesehenen Ausbauprojekte, so auch die Startbahnverlängerung, sind von der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ in den sogenannten Masterplan aufgenommen worden und werden damit - davon gehen wir aus - auch Bestandteil der demnächst zu überarbeitenden Flughafekonzeption der Bundesregierung werden.

Bezüglich der jetzt in Rede stehenden Luftverkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen vertritt der Flughafen Münster/Osnabrück die feste Überzeugung, dass sich das dezentrale System in NRW durchaus bewährt hat. Insbesondere aus dem nördlichen Landesteil, das heißt aus Nordwestfalen, sind bis Mitte der 90er-Jahre zahlreiche Fluggäste zu den Flughäfen der benachbarten Bundesländer, also nach Hannover und Bremen, aber vor allem zu den holländischen Großflughäfen Amsterdam, Schiphol abgewandert. Diese Entwicklung zu Lasten des Luftverkehrsstandorts NRW galt es aufzuhalten. Durch eine konsequente Weiterentwicklung des internationalen Verkehrsflughafens Münster/Osnabrück entsprechend den Vorgaben der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 konnte diese Entwicklung im letzten Jahrzehnt nicht nur aufgehalten, sondern sogar umgekehrt werden. So ist der Anteil der niedersächsischen und vor allem der holländischen Fluggäste in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Diese für den Luftverkehrsstandort NRW wichtige Entwicklung hätte mit einem zentralen, das heißt mit einem Zweiflughafensystem, bestehend nur aus den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf, alleine nicht erreicht werden können. Deshalb brauchen wir auch in Zukunft das bewährte dezentrale System in NRW.

Darüber hinaus sei noch angemerkt, dass die luftverkehrstechnische infrastrukturelle Anbindung der regionalen Wirtschaft in Nordwestfalen gerade für die Unternehmen der Region von großer Bedeutung ist. Zahlreiche Unternehmensansiedlungen beziehungsweise Unternehmenserweiterungen wären ohne den Flughafen nicht erfolgt. Auch für den lokalen Arbeitsmarkt stellt dieser Flughafen mit ca. 1.600 Arbeitsplätzen am Standort gerade für unsere ländlich geprägte Region eine sehr große Bedeutung dar. Eine aktuelle Studie hat gezeigt, dass im gesamten Flughafengebiet etwa 3.000 Arbeitsplätze von diesem Flughafen abhängen.

Bezüglich der in dem Antrag von Bündnis 90/Die Grünen auf der Seite 3 gemachten Anmerkungen zum Flughafen Münster/Osnabrück gilt es Folgendes zu korrigieren. Dort steht:

„Auch der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) kann seine Kosten nur durch Investitionszuschüsse und Verlustausgleiche durch die öffentliche Hand decken.“

Diese Aussage ist falsch. Richtig ist - dies kann jeder in unseren veröffentlichten Jahresabschlüssen nachlesen -, dass die Gesellschafter des FMO seit dem Jahre 1998, also seit mehr als acht Jahren, keinen Cent an Verlusten übernehmen mussten. Im Zeitraum von 1998 bis 2006 ist es dem Flughafen gelungen, entweder Gewinne zu erwirtschaften oder kleinere Jahresfehlbeträge, die immer nur nach großen eigenfinanzierten Investitionen entstanden sind, durch Rücklagen, die in guten Jahren geschaffen wurden, auszugleichen oder fortzutragen. Auch Landesmittel sind in diesem Zeitraum nicht

an den Flughafen geflossen. Für die jetzt anstehende Großbaumaßnahme der Start- und Landesbahnverlängerung haben sich die Flughafengeschafter einstimmig entschieden, eine auch in der privaten Wirtschaft durchaus übliche Kapitalerhöhung durchzuführen. Diese Kapitalerhöhung hängt nicht nur mit dem Bauprojekt zusammen, sondern vor allem damit, dass der Flughafen Münster/Osnabrück im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen, auch zu anderen kleinen deutschen Flughäfen, bisher nur mit einer sehr geringen Kapitaldecke durch die Geschafter ausgestattet war. Insofern kann hier nicht von einer Subvention gesprochen werden.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich abschließend betonen, dass der Flughafen Münster/Osnabrück auch zukünftig seine wichtige Funktion zur Weiterentwicklung des Luftverkehrsstandortes NRW und somit auch generell zur Weiterentwicklung unseres Landes wahrnehmen wird.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Stöwer, Sie sind der Auffassung, dass es sich bei Ihnen um eine Kapitalerhöhung handelt. Ich frage Sie, wie Sie es bewerten, dass die Kapitalerhöhung durch öffentliche Anteilseigner vorgenommen wird. Ist das vor dem Hintergrund nicht selbstverständlich eine Subvention?

Wie schätzen Sie Ihre Rolle in Bezug auf die Diskussion in Dortmund ein, wo unter anderem mit Verweis auf Ihre Aktivitäten, nämlich Verlängerung der Start- und Landebahn, überlegt wird, ebenfalls die Start- und Landebahn zu verlängern?

Wäre, wenn diese Start- und Landebahnverlängerung in Dortmund wiederum aus den Zuschüssen finanziert würde, die der dortige Flugbetrieb indirekt von den Gebührenzahlerinnen und Gebührenzahlern, nämlich von den Stadtwerken, erhält, das aus Ihrer Sicht eine Subvention oder so etwas Ähnliches wie eine Kapitalerhöhung?

Könnten Sie sich möglicherweise vorstellen, dass Sie damit letztendlich beide immer weiter in die roten Zahlen kämen?

Herr Blume, sind Sie tatsächlich der Auffassung, dass Ihre jahrelang bezahlten Pachtbeiträge von unter 1 € pro Quadratmeter und die heutigen Pachtbeiträge, die von den üblichen 6 € pro Quadratmeter weit entfernt sind, marktangemessen sind? Sind Sie nicht auch der Auffassung, dass man das zumindest als Subvention betrachten könnte?

Herr Garvens, wie stehen Sie zu der Forderung der IHK in NRW, dass alle nordrhein-westfälischen Flughäfen verpflichtet werden sollen, die direkt und indirekt erhaltenen Finanzmittel von der öffentlichen Hand zu veröffentlichen?

Bodo Wißen (SPD): Herr Blume, Sie haben zu Recht darauf hingewiesen, dass ein dezentrales Luftverkehrskonzept nicht vorsieht, dass jeder Flughafen die gleichen Aufgaben zu erfüllen hat. Wie stehen Sie zu Kooperationen oder Arbeitsteilungen mit anderen NRW-Flughäfen?

Darüber hinaus habe ich noch eine durchaus politisch gemeinte Frage mit der Bitte um eine kurze Antwort an Prof. Stöwer. Sie haben völlig zu Recht darauf hingewiesen, dass damals Rot-Grün die Luftverkehrskonzeption 2010 verabschiedet hat. Können Sie sich vor diesem Hintergrund erklären, wie die Grünen zu diesem Antrag kommen?

Christof Rasche (FDP): Wir haben ja gerade die Beiträge der drei großen Flughäfen gehört, wobei andere nicht wesentlich kleiner sind. Mir liegt die aktuelle Pressemitteilung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vor, in der steht:

Das gültige Luftverkehrskonzept ist daher dringend zu überarbeiten und auf vier Standorte zu konzentrieren.

Wie das Wort „konzentrieren“ genau zu definieren ist, würde dann vielleicht die Zukunft bringen. Deshalb frage ich die drei großen Flughäfen, die sicherlich zu den vier Flughäfen gehören: Sehen Sie eine vernünftige Luftverkehrskonzeption genauso, nämlich eine Konzentration auf vier Flughäfen, oder sehen Sie es anders, dass man bei der dezentralen Luftverkehrskonzeption bleiben sollte, wobei man sicherlich über den einen oder anderen Flughafen nachdenken muss?

Michael Garvens: Zur Frage von Herrn Becker bezüglich der IHK-Forderung, sämtliche Subventionen, die in Nordrhein-Westfalen an Flughäfen geflossen sind, zu veröffentlichen: Ich mag nicht für die anderen Flughäfen sprechen. Was den Flughafen Köln/Bonn angeht, so kann ich nur sagen, dass - das kann man in den entsprechenden Berichten nachlesen - die geflossenen Finanzmittel dargestellt und veröffentlicht sind. Wir sehen den Gerichtsprozessen und dem, was in Brüssel läuft, sehr gelassen entgegen.

Herr Rasche, das Land Nordrhein-Westfalen hat aus meiner Sicht vor 20 Jahren eine große Chance vertan. Hätte man sich damals zu einem Single-Airportstandort durchgerungen, dann wäre neben Frankfurt der zweite interkontinentale Hubflughafen nicht München, sondern Nordrhein-Westfalen. Das Marktpotential Münchens beträgt gerade einmal ein Drittel der Region Nordrhein-Westfalen. In einem Radius von 1,5 Autostunden um die Flughäfen Düsseldorf und Köln wohnen etwa 17 Millionen Menschen; in München sind es gerade einmal 6 Millionen. Interessant ist auch die Passagierentwicklung am Flughafen Düsseldorf im Vergleich zum Flughafen München. Der Zeitpunkt, ab dem diese beiden Linien auseinander dividiert sind, war im Prinzip der Zeitpunkt, als Frankfurt zugelaufen ist. Der Flughafen München ist nichts anderes als der Überlauf für den Flughafen Frankfurt. Aus Sicht der Lufthansa hätte es nie und nimmer Sinn gemacht, wenn Frankfurt die entsprechenden Wachstumsmöglichkeiten ausgewiesen hätte, in München einen zweiten Hubstandort zu entwickeln. Als Beispiele nenne ich Air France und British Airways, die jeweils nur über einen großen Hubstandort verfügen. Diesen Part hätte NRW wahrnehmen können, aber diese Chance ist vertan.

Insofern komme ich kurz zurück auf die Intraplan-Studie, die bis 2020 bezogen auf den innerdeutschen Luftverkehr ein Wachstum in der Größenordnung von 80 Millionen Fluggästen beschreibt. NRW hat mit Abstand das größte Marktpotenzial. Insofern frage ich Sie: Wie wollen wir dieses Passagieraufkommen in den nächsten Jahren bewältigen? Hier brauchen wir wahrscheinlich nicht nur die hier vier oder sechs beschriebenen Flughäfen, sondern vielleicht noch weitere Flughäfen. Eines darf und kann in Zukunft nicht sein: Das, was an Luftverkehrsnachfragen in NRW vorhanden ist, darf nicht ausschließlich oder zum größten Teil über konkurrierende Flughafenstandorte abgeflogen werden. Damit meine ich zum Beispiel Brüssel, Amsterdam, Frankfurt. Wir müssen se-

hen, dass wir das vorhandene Potenzial über unser eigenes Flughafensystem abwickeln, und da ist die Dezentralität vorgegeben.

Christoph Blume: Herr Becker, wir zahlen eine marktgerechte Pacht auf der Grundlage einer Bewertung, die damals bei der Privatisierung des Flughafens durch einen externen Sachverständigen vorgenommen worden ist. Sie ist in Höhe von etwa 1,40 € pro Quadratmeter absolut marktgerecht. Wenn Sie ein anderes Bewertungsgutachten kennen, dann machen Sie es uns zugänglich. Ich kann Ihnen aber ohne Weiteres Einblick in unser bewährtes System gewähren.

Wir sind grundsätzlich gegen Betriebssubventionen. Die Gebühren sollten so kalkuliert werden, dass die Kosten gedeckt werden können, damit der Wettbewerb nicht verzerrt wird. Das ist unter den größeren Flughäfen kein größerer Diskussionspunkt.

Unter Kooperationen ist in der Vergangenheit oft eine Kooperation zum Zwecke der Verkehrsvermeidung verstanden worden. Den Düsseldorfern ist oft angeboten worden, mit anderen Flughäfen zu kooperieren mit dem Ziel, Geschäft aus Düsseldorf herauszunehmen und woanders hinzubringen. Das ist zum Glück nicht geschehen. Auch unsere Vorgänger im Amt haben festgestellt, dass sich der Luftverkehr nicht so entwickelt, dass Flughafengesellschafter sich zusammensetzen und dirigistisch bestimmen, wohin es geht. Wir haben in Nordrhein-Westfalen einen viel besseren Weg gefunden: Wir füllen das arbeitsteilige Konzept aus und besetzen bestimmte Marktpositionen mit einem klaren Profil. So ist zum Beispiel die Arbeitsteilung zwischen Köln und Düsseldorf sehr eindeutig und auch für den Kunden sehr plausibel, nämlich Fracht- und Low-Cost-Verkehr in Köln und bei uns sozusagen das Full House-Angebot der Liniencarrier ergänzt um eine Komponente Interkontverkehr und um eine Komponente Low-Cost-Verkehr. Mit diesem sich ergänzenden Konzept fahren wir sehr gut. Die Effekte haben ja auch dazu geführt, dass der Kölner Flughafen wesentlich mehr Verkehr erhalten hat, wesentlich schneller gewachsen ist als die anderen Flughäfen. Insofern gibt es keinen Bereich, wo wir eine weitergehende Kooperation bräuchten, sondern wir pflegen unsere sich zum Teil überschneidenden Einzugsgebiete zugunsten des Verbrauchers und der Wirtschaft.

Durchschnittlich trägt bei uns das Fluggerät 80 Passagiere. Wenn wir feststellen, dass der Verkehr um 80 % wächst, dann würde das zu denselben Folgen führen, wenn wir 160 Passagiere hätten. 160 Passagiere sind die Anzahl der Passagiere in einer Boing 737, also nichts Besonderes, was uns als Gerät erschrecken würde. Insofern möchte ich Ihnen die Sorge nehmen, dass zunehmendes Verkehrsbedürfnis zwingend ein exorbitantes Bewegungswachstum mit sich bringen muss. Es kann auch zu einem anderen Gerät führen. Wir reden ja über einen längeren Zeitraum von zehn bis 15 Jahren. Insofern sind die Kapazitäten von Düsseldorf überhaupt noch nicht ausgeschöpft.

Prof. Dr. Gerd Stöwer: Herr Becker, zur Kapitalerhöhung: Dass sich die Gesellschafter eines Unternehmens, das vor einer großen Ausbauphase steht, dazu entscheiden, eine Kapitalerhöhung durchzuführen, ist ein Vorgang, den Sie in der privaten Wirtschaft täglich vorfinden. Daraus wird keine Subvention, wenn es öffentliche Gesellschafter sind. Ich möchte hinzufügen, dass dies die erste Kapitalerhöhung seit mehr als zehn Jahren

ist, die an diesem Flughafen durchgeführt wird. Wir haben sämtliche Investitionen der letzten zehn Jahre - dazu gehört das Terminal 2 mit seinem Vorfeld mit einer Investitionssumme von 80 Millionen € - komplett aus eigener Kraft finanziert, also ohne Landeszuschüsse und ohne Zuschüsse der öffentlichen Gesellschafter. Wenn Sie sogar gegen Kapitalerhöhungen bei Unternehmen sind, dann muss ich sagen, dass, wenn Sie diese Regel vor 30 Jahren auf die deutschen Flughäfen angewendet hätten, es heutzutage keinen Flughafen geben würde, denn Sie müssen natürlich Flughäfen wie alle anderen Unternehmen in der freien Wirtschaft auch mit Kapital ausstatten.

Bezüglich der Startbahnverlängerung in Dortmund fällt es mir schwer, zu beurteilen, ob es erforderlich ist. Hierzu wird sicherlich der Kollege Kossack etwas sagen. Wir nehmen aber zur Kenntnis, dass man dort zurzeit in einer Art Vordiskussion ist. Ich bin sicher, dass die Region gemeinsam mit der Geschäftsführung zu einer richtigen Entscheidung kommen wird.

Herr Wißen, es hat mich gewundert, dass die Grünen heute gegen das dezentrale Konzept sind. Ich habe das in meine Rede nicht aufgenommen, weil ich nicht provozieren wollte. Es ist aber in der Tat so, dass die derzeitige Luftverkehrskonzeption NRW die Unterschrift von Rot und Grün trägt. Insofern haben damals die grünen Minister und Parlamentarier all die Maßnahmen mitgetragen, die wir am Flughafen Münster/Osnabrück jetzt und in Zukunft durchführen, denn im Luftverkehrskonzept steht ja die Start- und Landebahnverlängerung, der Terminalausbau, der Autobahnzubringer.

Hinsichtlich der Frage von Herrn Rasche, ob es in NRW vier Flughäfen oder mehr geben müsse, möchte ich mich dem anschließen, was Michael Garvens gesagt hat. Ich glaube, wir brauchen die internationalen Verkehrsflughäfen, zu denen wir gehören, die Regionalflughäfen und darüber hinaus die Verkehrslandeplätze, die auch eine wichtige Funktion für ihre kleine Region wahrnehmen.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Stöwer, Sie haben sicherlich Verständnis, dass ich noch einmal nachhaken möchte. Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie Kapitalerhöhungen, wenn der Einzahlende die öffentliche Hand ist, nicht Subvention nennen. Jetzt frage ich Sie: Haben Sie denn den Einzahlenden sozusagen in einem Rückzahlungsplan offeriert, wann Sie die Einzahlungen zurückzahlen? Ansonsten ist und bleibt das für mich eine Subvention.

Nehmen Sie zur Kenntnis, dass es ein Unterschied ist, ob im Luftverkehrskonzept steht, dass Sie die Start- und Landebahn verlängern können, oder ob es eine Subvention dafür gibt, nämlich sowohl die Subvention des Landes, das 11 Millionen € dafür zahlt, und die Subvention über die Kapitalerhöhung? Das sind ja verschiedene Vorgänge, abseits der Feststellung, dass damals mein Vorgänger als verkehrspolitischer Sprecher etwas als persönliche Anmerkung zu Protokoll gegeben hat.

Stellv. Vorsitzender Bernhard Schemmer: Herr Becker, bitte stellen Sie eine Frage.

Horst Becker (GRÜNE): Ich habe eine Frage gestellt, Herr Vorsitzender.

Stellv. Vorsitzender Bernhard Schemmer: Das waren jetzt ausgiebige Erläuterungen.

Horst Becker (GRÜNE): Soll ich die Fragen wiederholen? Das kann ich gerne machen.

Stellv. Vorsitzender Bernhard Schemmer: Wir können uns auch darüber verständigen, dass wir gleich zum nächsten Punkt übergehen. Ich bitte darum, Fragen zu stellen, damit wir weiterkommen. Antworten müssen nicht bestätigt werden. Die Auswertung der Anhörung machen wir nicht in der Anhörung, sondern später.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Vorsitzender, gerne komme ich Ihrem Wunsch nach und stelle die Fragen noch einmal. Würden Sie bereit sein, zur Kenntnis zu nehmen, dass es einen Unterschied gibt zwischen einer Subvention für die Verlängerung der Start- und Landebahn und dem Umstand, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn in der Luftverkehrskonzeption steht?

Würden Sie bereit sein, zur Kenntnis zu nehmen, abseits Ihrer eben geäußerten Verwunderung, dass der damalige verkehrspolitische Sprecher der Grünen zur Luftverkehrskonzeption ausführliche Bemerkungen zu Protokoll gegeben hat?

Herr Blume, ich vermute, Sie bleiben bei Ihrer Einschätzung, dass die drei Verkehrsflughäfen in NRW unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten positiv einzuschätzen sind, für die Regionalf Flughäfen dies aber überwiegend negativ zu sehen ist. Beziehen Sie das auch auf die gewährten Subventionen, oder ist das völlig unabhängig von Subventionen?

Prof. Dr. Gerd Stöwer: Herr Becker, als Grundlage für die Kapitalerhöhung haben auch wir unseren Gesellschaftern einen Businessplan vorgelegt. Bei einer derartigen Infrastrukturinvestition kann man natürlich keine kurzfristige Rendite erwarten, sondern eher eine langfristige Rendite. Unsere Gesellschafter sind bestrebt, diesen Flughafen nicht nur aus betriebswirtschaftlichen Gründen zu betreiben, sondern vor allem aus volkswirtschaftlichen Gründen und haben deshalb eine langfristige Renditeerwartung akzeptiert.

Ich habe lediglich behauptet, dass die derzeitige Luftverkehrskonzept 2010 damals von der rot-grünen Landtagsmehrheit getragen und von dieser verabschiedet wurde.

Christoph Blume: Ich sehe in der Tat die Möglichkeit, dass unsere internationalen Verkehrsflughäfen ihre betrieblichen Kosten decken und darüber hinaus eine Eigenkapitalrendite erwirtschaften sollten. Das ist für die Regionalf Flughäfen zwangsläufig schwieriger. Das heißt aber nicht, dass es nicht auch eine sinnvolle Beihilfe sein kann, einen Regionalf Flughafen weiterzuentwickeln, wenn er eine entsprechende volkswirtschaftliche Bedeutung hat. Aber nicht jede Subvention und nicht jede Beihilfe ist sinnvoll. Sie muss natürlich sinnvoll sein und sich im Rahmen der Gesamtrechnung rechtfertigen lassen.

Stellv. Vorsitzender Bernhard Schemmer: Wir kommen jetzt zur letzten Gruppe.

Fritz Henze (Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH): Ich bedanke mich sehr für die Möglichkeit, den Flughafen Paderborn/Lippstadt an dieser Stelle zu präsentieren. Da ich

jedoch bereits am 9. November 2006 in Ihrer 28. Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr die Position des Flughafens Paderborn/Lippstadt vorgetragen habe und die wichtigsten Sachverhalte insgesamt mit Ihnen umfassend erörtert wurden, möchte ich auf weitere Darlegungen verzichten und lediglich zu Punkt 15 eine kurze Resolution abgeben:

Ein umfassendes Flugangebot an einem Flughafen Kassel-Calden hätte sicherlich deutlich negative Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage am Flughafen Paderborn/Lippstadt. Wir fürchten jedoch den Wettbewerb nicht, sofern er unter gleichen Rahmenbedingungen stattfindet, das heißt ohne unverhältnismäßige Subventionen beim Bau und Betrieb des Flughafens.

Herr Becker, die Situation bezüglich Kassel-Calden ist etwas anders als bezüglich der westfälischen drei Flughäfen. Die drei nordrhein-westfälischen Flugplätze Dortmund, Münster und Paderborn verfügen über ein eigenes Einzugsgebiet, wobei es Dortmund aufgrund seiner Lage eigentlich nicht nötig hat, an den Einzugsgebieten der anderen beiden Regionalflughäfen zu zapfen. Das ist in Kassel anders. Weeze ist ein Flughafen, dessen Ressourcen man sich in der dortigen Region bedienen möchte. Der Flughafen Kassel-Calden ist ein Neubau auf der anderen Straßenseite, und eine vorzügliche bestehende Infrastruktur soll dort geschleift werden. Die Nachfrage in Kassel-Calden wird von Erfurt, Hannover, Paderborn und nicht zuletzt Frankfurt aufgrund der vorzüglichen Schienenanbindung bedient. Der Flughafen Paderborn/Lippstadt verfügt über ordentliche Standards bei schlanken Kostenstrukturen und wird auch künftig die Luftverkehrsnachfrage des östlichen und südöstlichen Westfalens, Südniedersachsens und Nordhessens in allen Bereichen abdecken.

Im Übrigen schließen wir uns der Stellungnahme unseres Verbandes der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen an.

Ludger van Bebber (Airport Weeze, Flughafen Niederrhein GmbH): Ich freue mich, dass ich zu dem jungen Airport Weeze einiges sagen darf, nachdem er nach einem äußerst schwierigen Jahr Anfang dieses Jahres aus dem von Herrn Becker titulierten Subventionsgrab wieder auferstanden ist. Ich möchte zunächst mit einigen Fakten einige Dinge geradestellen.

Vor Ihnen steht der Geschäftsführer eines zu 99 % privaten Unternehmens. 99 % unserer Unternehmensanteile werden von einem niederländischen Investor gehalten, der gleichzeitig die wesentlichen Teile des Unternehmens finanziert hat. Für rund 50 Millionen € ist ein kompletter Flughafen entstanden. Davon sind rund 25 Millionen € an Krediten der öffentlichen Hand, im Wesentlichen des Kreises Kleve und der Gemeinde Weeze, geflossen. Diese Kredite sind keine Leistungen ohne Gegenleistungen. Sie befinden sich in meiner Bilanz als Verbindlichkeiten. Hinzu kommen mehr als 20 Millionen € Anlaufverluste, die bei einem neugestarteten Projekt in dieser Größenordnung natürlich anfallen und die privat getragen wurden. Insofern kann ich nicht nachvollziehen, dass irgendein öffentlicher Eurocent an irgendeine Fluggesellschaft bei uns transportiert sein soll. Wir müssen vor diesem Hintergrund und sind gezwungen, vor unserem Hauptgesellschafter Rechenschaft abzulegen. Bei 40 Millionen € sind wir

natürlich gezwungen, eine entsprechende Vision und betriebswirtschaftliche Linie für unser Tun und Denken anzulegen.

Unser Problem in der Anfangsphase lag unter anderem daran, dass eine Finanzierungszusage einer Bank durch den 11. September 2001 wegbrach, einer großen deutschen Bank, Herr Heymann, der Deutschen Bank. Vor dem Hintergrund kann man besser nachvollziehen, wie geschichtlich diese Dinge entstanden sind.

Zu Subventionen könnte man noch vieles sagen, auch die Umrechnungen. Diese Zahlen und Darstellungen, insbesondere Ihre Vergleiche, Kredite durch Arbeitsplätze zu teilen, das mit jährlich gezahlten Kohlesubventionen zu vergleichen und zu behaupten, jeder Arbeitsplatz im Bereich der Kohle wäre mit 10.000 € subventioniert - hier sind Sie natürlich in einem Land wie Nordrhein-Westfalen in einem schlechten Auditorium; alle Herren, die hier sitzen, wissen, dass es ein Vielfaches davon ist - sind fragwürdig.

Über das Thema Slotvergabe könnte man natürlich viel diskutieren, ob es eine große Subvention ist oder nicht. Wahrscheinlich ist es eine der größten Subventionen der Geschichte, aber auch wir sehen keine andere Möglichkeit, um ein funktionierendes System hinzustellen. Vor dem Hintergrund und der Tatsache, dass wir den Wettbewerber weiter im Markt wähen wollen, sehen wir es als richtig an und glauben, dass man es insgesamt nicht viel besser lösen kann.

Unser Marktpotenzial beträgt 10 Millionen, und dieses ist ganz wesentlich die Niederlande. Bei 40 % Passagieren aus den Niederlanden, die wir auf Dauer bei 50 % sehen, stellt sich für uns nicht so sehr die Frage, ob die Bundesregierung mitsprechen soll, sondern ob wir die Provinzen Gelderland und Limburg einladen sollten, um weitere Dinge zu koordinieren. Alle sind uns gut gesonnen auf dieser Seite.

Der Vergleich zu London ist sicherlich interessant. Wir alle wissen, London hat nicht zwei oder drei, sondern fünf Flughäfen und mehr als 100 Millionen Passagiere. Insofern haben wir im Vergleich zu London noch ein sehr großes Nachholpotenzial in Anbetracht unserer 30 Millionen Passagiere.

Ryanair ist natürlich ein schwieriges Thema. Fast jeder Flughafen hat einen wesentlichen Carrier, der oft über die 50, 60 oder 70 % hinausgeht. Ein wichtiger Aspekt für uns war, wie stark ein Carrier ist. Wir haben schon einmal Schiffbruch erlitten mit einem Carrier, der sich sehr schnell und expansiv bei uns entwickelt hat, der aber nicht stark genug war. Insofern ist es sicher wichtig, einen starken Carrier zu haben. Wir glauben, dass wir einen äußerst starken und äußerst potenten Carrier bei uns an Bord genommen haben. Wir sehen auch nicht das Problem, dass wir diesen Carrier an jemand anderen verlieren könnten. Wir glauben an eine Verlässlichkeit. Nach unserer Genehmigung im Jahre 2006 hatten wir einen deutschen Carrier und die Ryanair an Bord. Der deutsche Carrier ist nicht angetreten, und die Ryanair hat uns nach einem kurzen Telefonat bestätigt, dass sie mit uns durch diese Situation geht, dass sie nicht sofort irgendwelche Konsequenzen zieht. Wir haben uns damals Sorgen bezüglich des Buchungsverhaltens gemacht. Das Interessante war, es ging hoch.

Zu den Gebühren: Für 50 Millionen € haben wir einen Flughafen gebaut, der 3, 4 oder auch 5 Millionen Passagiere transportieren kann. Das ist ein Invest von 20 € pro Pax. Sie alle kennen das neue Vorhaben BBI, eine ganz andere Struktur, ein ganz anderer

Ansatz. Dort wird für 2.500 Millionen € eine 22-Millionen-Kapazität gebaut. Daraus resultieren fünf, sechs, sieben Mal so hohe Investments. Dass daraus andere Gebühren entstehen, ist doch vollkommen normal. Dies ist auch nicht zu kritisieren. Die Konzepte müssen nun einmal betriebswirtschaftlich umgesetzt werden. Dazu gehört für uns, dass wir extrem sparsam und investitionsarm arbeiten müssen.

Nach der Genehmigung haben sich 20.000 Menschen in unserer Region schriftlich zum Flughafen bekannt. Dies halte ich für sehr basisdemokratisch. 20.000 Menschen haben innerhalb kurzer Zeit gesagt: Macht etwas. Erhaltet diesen Flughafen. Erhaltet diese Plattform. Es ist wichtig für uns. - Das ist eine klare Aussage.

Liberalisierung bedeutet Wettbewerb. Ich bin noch nicht lange im Bereich Luftverkehr tätig, aber eines scheint mir klar zu sein: Bei allen Liberalisierungen haben wir anschließend eine enorme Vielfalt gesehen, eine enorme Breite an Leistungen, die angeboten wurde. Ein Ziel der EU dabei waren immer sinkende Verbraucherpreise. Ich weiß nicht, warum im Luftverkehr dieses Thema als Problem dargestellt wird. Es ist ein ganz normales Thema des Wettbewerbs. Es ist Ziel jedes marktwirtschaftlichen Handelns und der Liberalisierung innerhalb der EU.

Das wirkliche Problem ist, dass wir einen Zuwachs von 20 Millionen Paxe versorgen müssen. Wir haben schon häufig gesagt, dass wir dazu alle Plattformen brauchen werden. Ich persönlich glaube aus leidvoller Erfahrung, dass wir das nur erreichen werden, wenn wir dem Bund einen Brief zurücksenden, es geht nicht darum, die Planung zu beteiligen, sondern es geht darum, dass man sich in Berlin darum kümmert, die Verfahren in den Griff zu bekommen, also klare Gesetze, schnelle Gerichtsverfahren, damit wir Planungssicherheit bekommen. Unser Antrag stammt aus dem Jahre 1994 und wir haben immer noch keine Rechtsstabilität. Gott sei Dank haben wir einen niederländischen Investor gehabt, der nicht begriffen hat, was das bedeutet. Ansonsten hätten wir ihn wahrscheinlich nicht. Der musste erst einmal lernen, was eine Revision und eine Nichtzulassung der Revision bedeutet. Das sind die Dinge, die zum wirtschaftlichen Handeln zwingen und die die richtige Richtung vorgeben.

Manfred Kossack (Flughafen Dortmund GmbH): Ich bin beeindruckt, mit welcher Härte wir an diesem Thema arbeiten. Alles ist gesagt worden, aber noch nicht von jedem.

Zur Förderung und NERES wurde schon vieles gesagt. Wissen Sie, wie es dazu kam? - Es gab einen Regionalflughafen, der in den 90er-Jahren richtig wuchs. Die Eurowings baute damals eine Linie nach der anderen auf im Ruhrgebiet. Das Ruhrgebiet, damals im Strukturwandel, freute sich, dass etwas entstand, da die mittelständische Wirtschaft mitwachsen konnte. Herr Prof. Hartwig sprach gelegentlich davon, dass Dinge möglichst unten zu entscheiden sind. Ein Teilnehmer der Wirtschaft hat gesagt, wir brauchen den Ausbau des Flughafens oder wir hauen ab. Das ist unvorstellbar für eine Region im Strukturwandel, die einen Flughafen hat. Vor dem Hintergrund war die Entscheidung auf kommunaler Ebene klar, dass der Flughafen ausgebaut werden soll. Hierzu wollte man auch die 200 Millionen € zahlen. Dies sage ich insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Ruhrgebiet in den 90er-Jahren dieses Geld gar nicht hatte. Was macht man dann? - Man kann natürlich das Land und Europa fragen. Das Land und Eu-

ropa sagten, dass die Maßnahme für richtig gehalten wird, weshalb diese Maßnahme mit jeweils 5 % unterstützt wird. Vor dem Hintergrund, was in den München, Leipzig und Berlin gelaufen ist, ist das nicht sehr viel. Den Rest hat sich der Standort ans Bein gebunden, hatte das Geld aber nicht. Dieser Standort hat einer kleinen Gesellschaft, die das Geld auch nicht hatte, gesagt: Hier ist eine Liste von Banken. Dort kannst du dir das Geld leihen. Am Ende hast du deine 200 Millionen €. Ein transparenteres System der Flughafenfinanzierung auch über die Folgejahre finden Sie nirgendwo in Deutschland, denn damit haben Sie alle Ergebnisse und Finanzierungskosten. Allerdings macht mich das im Markt nicht glücklich.

Dann war der Flughafen ausgebaut, und jetzt kommen wir zu NERES. Es gab damals eine Airline - wir sprachen vorhin von Beharrungskräften und Flughafenloyalität -, nämlich Eurowings/Lufthansa. Kaum war der Flughafen fertig, zwei Jahre später war der weg. Was macht eine Region, die solch eine Investition getätigt hat - dort stehen ein Gebäude, ein Terminal, Parkhäuser, Start und Landebahn -? - Sie geht an den Markt, und das war die Geburtsstunde von NERES, ein transparentes System. Es bringt uns die Gelegenheit, in den Markt zurückzukehren. Das ist ein bitterer Weg, auch was die Ergebnisse anbelangt. Das erfordert Diskussionen am Standort vor Ort und Rechtfertigung. Es ist nicht ein System, das nur für easyJet geeignet ist. Insofern können wir das ein bisschen lockerer sehen. Abhängigkeiten von Flughäfen, von Fluggesellschaften werden bei der Größenordnung unserer Flughäfen immer ein Thema sein. Man kann versuchen, dies durch eine kluge Flughafenpolitik zu minimieren.

Welche wirtschaftliche Überlebensfähigkeit sehen wir bei Paderborn, Münster und Dortmund angesichts der Expansionspläne und der räumlichen Nähe? - Der Flughafen Münster/Osnabrück ist ein internationaler Flughafen und will eine Interkontbahn haben. Das wollen Dortmund und auch Paderborn nicht. Darüber hinaus haben unsere Kunden bestimmte Flugzeugtypen, zum Beispiel 737, A 320. Das kann man sich dann ausrechnen. Die kürzeren Strecken werden sicherlich in Zukunft von der Bahn übernommen, längere Strecken kommen hinzu, weil die Wirtschaftsräume enger zusammenrücken. Insofern brauchen wir zukünftig für eine 737 oder A 320, wenn die voll beladen auf die lange Mittelstrecke gehen, mehr Strecke. Da wollen wir hin. Meine Prognose können Sie in der Masterplaninitiative Luftverkehr ablesen. Ein Gesamtkonzept kann sich natürlich nicht jeder schönrechnen, sondern das ist ein nationales Konzept. In diesem Konzept sehen Sie für Dortmund ein Potenzial von bis zu 3,2, für Münster von 2,9 und Paderborn von 1,9. Die Potenziale sind da, um zukünftig wirtschaftlich Flughäfen betreiben zu können.

NRW hat keinen Hub und wird auch keinen bekommen, und wenn einer gebaut würde, dann würde Lufthansa sagen, wir gehen nicht hin, wir haben schon zwei Hubs. Daher ist die dezentrale Luftverkehrspolitik der richtige Weg, flexibel auf die Märkte von Morgen zu reagieren. Den Bestand gilt es weiter zu entwickeln, weil sich auch Flugzeuge und Märkte weiterentwickeln. Hier ist der Masterplan eine ideale Grundlage für eine Weiterentwicklung.

Der Flughafen Dortmund hat einen Verlust von 21 Millionen € wegen der affenscharfen Finanzierung, die ich Ihnen vorhin geschildert habe. Aber im Jahre 2005 gab es bei

1,7 Millionen Passagieren eine Wertschöpfung in der Flughafenregion von 216 Millionen € und Beschäftigte in der Lufthafenregion von 3.100.

Horst Becker (GRÜNE): Ich finde es immer interessant, wenn sinkende Preise mit Subventionen einhergehen. Herr van Bebber, stehen aus Ihrer Sicht die 450.000 €, die Ryanair im Rahmen der Werbekampagne in Niederrhein erhalten soll, Gegenleistungen gegenüber, die diese Bezahlung rechtfertigen?

In der gemeinsamen Stellungnahme von Prof. Hartwig und Dr. Malina wird die geringe Flughafenloyalität von Ryanair beschrieben. Der Chef von Ryanair wird mit der Aussage zitiert, dass Ryanair den Flughäfen die Bedingungen diktieren könne. Hat Ryanair am Flughafen Niederrhein ebenfalls die Bedingungen diktiert? Wie schätzen Sie die Vorgänge und Rechtsprechungen rund um den Flughafen Lübeck ein?

Herr Kossack, Sie geben 12 Millionen Menschen als potenzielle Passagiere für Dortmund an. Etwa 50 km rund um Dortmund gibt es ja die Flughäfen Düsseldorf, Münster/Osnabrück, Paderborn und etwas weiter weg Köln/Bonn. Wie verträgt sich das miteinander? Auf Kosten welcher Flughäfen sehen Sie diese 12 Millionen Passagiere?

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen schreibt in ihrer Stellungnahme, dass an vielen Flughäfen derzeit die von den Fluggesellschaften als Nutzer bezahlten Entgelte nicht die tatsächlichen Kosten der Flughafeninfrastruktur decken. Abseits Ihrer Einschätzung, wie sich das mittelfristig entwickelt, frage ich Sie: Trifft das auch im Moment auf den Flughafen Dortmund zu, dass es nicht die Kosten der Flughafeninfrastruktur deckt?

Christof Rasche (FDP): Ich habe eine Frage an alle drei. Der Antrag der Grünen hat vier Kernelemente. Ich würde gerne wissen, welcher Forderung Sie zustimmen. Das erste Kernelement ist die Konzentration auf vier Flughafenstandorte in Nordrhein-Westfalen. Das zweite Kernelement ist die verstärkte Koordinierung der Flughafenplanung in Deutschland. Das dritte Kernelement ist, Kommunen sollen sich bei Flughäfen nicht finanziell engagieren. Das vierte Kernelement sind bundesweit einheitliche Start- und Landeentgelte. Teilen Sie meine Auffassung, dass die Mehrheit der Sachverständigen keinem der Kernelemente zustimmen würde?

Bodo Wißen (SPD): Herr Henze, ist es nicht bedauerlich, dass Ministerpräsident Rüttgers von der CDU mit seinem Kollegen Ministerpräsident Koch aus Hessen keine Einigung darüber hinbekommen hat, auf den Flughafen Kassel-Calden zu verzichten?

Herr van Bebber, wenn es stimmt, dass NRW seinen eigenen Flugverkehr in NRW abwickeln soll, dann würde mich interessieren, von wo aus, gesetzt den Fall, es gäbe Weeze nicht, die Nordrhein-Westfalen abfliegen würden, die jetzt von Weeze aus abfliegen.

Können Sie sich Ihrerseits eine Kooperation zwischen verschiedenen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen vorstellen?

Ist es nicht geradezu eine sinnvolle Wirtschaftsförderung, wenn man versucht, viele Menschen jenseits der NRW-Grenze nach Nordrhein-Westfalen zu bekommen, damit diese unsere Wirtschaft stärken und unser Angebot an Logistik wahrnehmen?

Herr Kossack, können Sie sich vorstellen, dass gerade in Ihrer Region der Strukturwandel ohne den Airport Dortmund möglich gewesen wäre? Welche Bedeutung für die örtliche Wirtschaft hat der Flughafen? Diese Frage hätte ich auch gerne von Herrn van Bebber beantwortet.

Herr Kossack, können Sie mir erklären, wieso es aufseiten der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Bank zu dem Bewusstseinswechsel kam?

Fritz Henze: Ja, es ist bedauerlich, dass die beiden Ministerpräsidenten den Flughafen Kassel-Calden nicht beerdigt haben.

Ludger van Bebber: Herr Becker, zu Ihrer ersten Frage: Ja. Zu Ihrer zweiten Frage Teil eins: Nein. Frage zwei, Teil zwei: Wir beobachten sämtliche Rechtsprechungen in der Flughafenlandschaft und verfolgen diese natürlich interessiert.

Herr Rasche, wir können uns eigentlich jede Konzentration vorstellen, wenn wir dabei sind. Aber wir haben ja bereits gehört, dass alle Fachleute der Überzeugung sind, dass wir die Plattform brauchen, um das prognostizierte Wachstum abzuwickeln.

Was die Koordinierung angeht, würden wir eher mit den Niederlanden koordinieren als deutschlandweit. Ich sehe keinen Vorteil darin, wenn man dies auf den höheren Ebenen noch einmal durchsiebt und behandelt. Es wird dann alles komplexer und schwieriger, sodass man dann zu keiner Entscheidung mehr kommt.

Zu dem Engagement der Kommunen hat bereits Herr Prof. Hartwig einiges gesagt. Bei uns vor Ort wurde betriebswirtschaftlich ein interessanter und guter Weg gewählt, auch wenn viele das anders sehen. Letztlich hat man sich in Form von Krediten engagiert, was die Sache betriebswirtschaftlich transparenter macht als eine Einmalzahlung. Wir sollten aber auch daran denken, dass wir nicht nur über Linienverkehr, sondern über die gesamten Flughäfen in NRW reden, und hier unterstütze ich sicherlich meine Kollegen, die sagen, dass für die eine oder andere Plattform ein Zuschuss notwendig ist, um das herzustellen.

Vor dem Hintergrund, dass jeder eine eigene Kostenstruktur hat, ist sicherlich ein einheitliches Start- und Landeentgelt Unsinn.

Bezüglich Ihres letzten Punktes teile ich Ihre Auffassung.

Herr Wißen, ich befürchte, wenn es den Flughafen Weeze nicht gäbe, würden unsere Kunden aus Nordrhein-Westfalen von Düsseldorf aus fliegen. Die Niederländer würden natürlich nach Eindhoven und nach Schiphol gehen, obwohl wir aus unseren Befragungen wissen, dass die Niederländer sehr ungern nach Schiphol gehen. Gott sei Dank ist dieser Flughafen sehr unübersichtlich und sind dort die Parkgebühren sehr hoch. Insofern fliegt von dort aus nur jemand, der es wirklich muss.

Was Kooperationen mit anderen Flughäfen angeht, kann ich mir grundsätzlich immer alles vorstellen. Die Zeiten ändern sich. Es muss aber immer für alle Beteiligten Sinn machen, woran es oftmals scheitert.

Es ist eigentlich eine Farce, dass ich Ihnen die Frage nach regionaler Wirtschaftsförderung beantworten muss. Die Region hat natürlich durch die Deutsche Einheit, durch die Beendigung des Kalten Krieges immens verloren. Sie kennen alle Kasernen, die aufgelöst wurden, und Gutachten dazu. Es lag ja eine große Idee hinter diesem Projekt und dem Standort. Der Kaufkraftverlust beträgt 200 Millionen €. Auf dieser Plattform haben einmal 6.000 Engländer plus 600 Zivilangestellte gearbeitet. In den nächsten Jahren wird sicherlich Einiges geschehen. Beispielsweise haben wir logistisch interessante Standorte für die Niederländer. Von daher sehe ich die Plattform euregional positioniert.

Manfred Kossack: Herr Becker, Sie haben von 12 Millionen Passagieren gesprochen. Wir gehen manchmal zu Kunden und sprechen sogar von 18 Millionen. Natürlich hat jede Airline mit ihrem Konzept einen anderen Begriff von ihrem Marktpotenzial. Wir haben einen kleinen Homecarrier, nämlich die Luftfahrtgesellschaft Walter. Das ist ein Catchment von 50 km. Ich fange schon an, darüber nachzudenken, ob München für uns ein wichtiges Ziel ist. München wird gut bedient von Münster, Paderborn, Düsseldorf. Daneben gibt es Airlines, zum Beispiel Ryanair, die sagen, ihr Catchment sei eineinhalb Stunden Anreise. Selbstverständlich überschneiden sich Catchments. Jeder weiß es, und trotzdem ist es eine Herausforderung im Markt für Flughäfen und für Airlines.

Herr Rasche, ich stimme keiner Aussage im Antrag der Grünen-Fraktion zu.

Herr Wißen, bezüglich der Bedeutung des Flughafens für eine Region kann ich darauf verweisen, was der Verkehrsverband gesagt hat. Stellen Sie sich vor, eine Montanregion baut eine Universität, baut anschließend Brachflächen mit viel finanziellem Aufwand um, damit dort IT-Logistik, Biotechnologie angesiedelt wird. Das sind Firmen, die dort noch gar nicht sind. Wenn Sie solche Firmen ansiedeln wollen, dann brauchen Sie Rahmenbedingungen. Hierzu gehören auch gute Verkehrsverbindungen, wozu natürlich auch ein Flughafen gehört. Insofern sind wir davon überzeugt, dass wir dazu einen Beitrag leisten.

Was den Sinneswandel der Lufthansa angeht, weise ich darauf hin, dass sich Märkte dramatisch verändert haben. Eine Lufthansa hat im Weltmarkt zu bestehen und muss sich dort das Geld verdienen, um hier die Arbeitsplätze zu bezahlen. Dies ist der Grund dafür, dass Anfang 2000 Kostenstrukturen zu sehr belastet wurden.

Hinsichtlich der Deutschen Bank sollten wir uns keine Sorgen machen. Herr Heymann macht einen guten Job, auch wenn wir nicht immer einer Meinung sind. Sein Kollege von der Deutschen Bank hat mit mir nächste Woche einen Termin. Das Geschäft geht weiter.

Horst Becker (GRÜNE): Haben Sie Verständnis dafür, dass es vor dem Hintergrund, dass Sie zum Teil in den gleichen Einzugsgebieten tätig sind, sehr wohl eine Fragestellung ist, ob Sie damit mit Subventionen zum Beispiel von Stadtwerken in Gebieten tätig

sind von Flughäfen, die schwarze Zahlen schreiben, zum Beispiel Düsseldorf und Paderborn? Dass das für Kritik sorgt, müssten Sie doch nachvollziehen können.

Manfred Kossack: Die Frage ist, wann die Stunde Null war. Düsseldorf und Dortmund sind beide ungefähr 80 Jahre alt. Air Berlin hat sich vom Standort Dortmund zum Standort Düsseldorf hinbewegt. Das ist okay. Was erwarten Sie von einem Flughafen, dass er ins Nichtstun verfällt? Nein, wir stellen uns dem Problem. Das, was wir machen, ist, transparent sein, denn alles steht im Internet. Ihre Frage war aber, ob ich es verstehen kann: Ja, das kann ich.

Amt. Vorsitzender Heinz Sahnen: Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. Damit sind wir am Ende dieser Anhörung. Ich danke allen für Ihre schriftlichen und mündlichen Beiträge. Die zuständigen Ausschüsse werden das Protokoll über die Anhörung, dass Ihnen mit der Bitte zugesandt wird, eventuelle Korrekturen der Landtagsverwaltung mitzuteilen, sehr sorgfältig auswerten.

gez. Wolfgang Röken
Vorsitzender

gez. Bernhard Schemmer
Stellv. Vorsitzender

gez. Heinz Sahnen
Amt. Vorsitzender

be/23.04.2007/25.04.2007

279