

10.01.2006

## Antrag

### der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

#### **Kleinstaaterei beim Flughafenausbau in NRW stoppen - Subventionslöcher schließen**

Nordrhein-Westfalen hat mit drei internationalen Flughäfen, sechs Regionalflughäfen und neun so genannten Schwerpunktlandeplätzen für den Geschäftsreiseverkehr eine europaweit einzigartige Flugplatzdichte. Diese dezentrale Flugplatzstruktur ist die Folge einer fehlenden bundes- bzw. europaweiten Gesamtplanung beim Flughafenausbau. Anstatt Standortfindung und Ausbauplanung von Flugplätzen an den Maßstäben der verkehrlichen Effektivität und der Minimierung von Folgen für die Umwelt zu orientieren, werden die Interessen einzelner Regional- und Landesfürsten bedient. Die Konsequenz ist eine massive Verschwendung öffentlicher Mittel, eine Wettbewerbsverzerrung sowie eine Kannibalisierung von Flugplatzstandorten untereinander.

Dieser Sachverhalt wurde in den letzten Monaten von mehreren renommierten Wirtschaftsberatungsunternehmen analysiert, ohne dass die Politik bislang daraus Konsequenzen gezogen hätte.

Die Unternehmensberatung **Boston Consulting Group** weist in ihrer im April 2005 veröffentlichten Studie "**Airports - Dawn of a New Era**" nach, dass für viele Regionalflughäfen "die Rentabilität nicht gewährleistet" sei.

Im Mai 2005 warnte die Unternehmensberatung **Booz Allen Hamilton** in ihrer "**Airport-Benchmark-Studie**", dass mehr als die Hälfte aller europäischen Flughäfen langfristig Marktanteile verlieren werde und besonders NRW-Flughäfen von dem Ausleseprozess betroffen sein werden. Booz Allen Hamilton stuft die Flugplätze Niederrhein (Weeze), Mönchengladbach, Essen-Mülheim, Gütersloh, Meschede und Siegerland als wirtschaftlich bedroht ("kritische Position, geringes Marktpotential") ein, für die Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt wird eine "schwache Position" und ein "begrenzt Marktpotential" bescheinigt. Für Jürgen Ringbeck, dem Autor der Booz Allen Hamilton-Studie, steht fest: "Der Subventionswettbewerb deutscher Kommunen macht volkswirtschaftlich keinen Sinn. Das System trägt sich nicht" (*Handelsblatt* vom 31. Mai 2005)

Bernd Kortschak, Professor für Betriebswirtschaft und Logistik an der Fachhochschule Erfurt, kritisierte in der Wochenzeitung *Zeit* vom 4. August 2005 die fehlende Bundeskompetenz bei der Planung von Flughäfen: "Politiker vor Ort sind getrieben vom Wunsch, Arbeitsplätze zu

Datum des Originals: 10.01.2006/Ausgegeben: 10.01.2006

schaffen. Kurzfristig mag das funktionieren, aber langfristig hat es fatale Folgen. Regional unausgelastete Flughäfen, die sich nur gegenseitig Passagiere abjagen, agieren nicht anders als Blutegel, die sich gegenseitig aussaugen."

In der **McKinsey-Studie "Billigflieger in Europa - eine Boombranche vor dem Wendepunkt"** vom Juni 2005 wird aufgezeigt, dass das rasante Wachstum der Billig-Airlines - erst durch die am Kleinstflughäfen gezahlten Subventionen ermöglicht - sich langsam, aber sicher seinem Ende zuneigt. Die Studie erwartet einen starken Verdrängungswettbewerb, an dessen Ende nur zwei bis drei Billig-Airlines übrig bleiben.

Schließlich meldete sich Anfang November auch die **Deutsche Bank** mit einer Studie unter dem Titel **"Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen"** zu Wort. Die Deutsche Bank prangert darin die Verschwendung knapper öffentlicher Mittel beim Ausbau von Regionalflughäfen an. So erreichten diese Flughäfen in den meisten Fällen weder die kritische Größe zum kostendeckenden Flughafenbetrieb, noch böten sie Entlastungspotenzial für größere Flughäfen. Die Bank kritisiert, dass sich Regionalflughäfen in vielen Fällen gegenseitig kannibalisieren und ihr Ausbau zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten von größeren ganz oder teilweise privatfinanzierten Flughäfen führe.

Auch die **Lufthansa** beklagt die **"Verschwendung von Steuergeldern"**. So werde jeder Arbeitsplatz am Flughafen Dortmund mit 21.000 Euro und in Weeze sogar mit 50.000 Euro subventioniert. In der August-Ausgabe ihres Politikbriefes warnt die Lufthansa vor einer "Spekulationsblase" an Kleinstflughäfen: "Heute sind es Landräte und Bürgermeister, Wirtschaftsförderungsgesellschaften und lokale Wirtschaftskammern, Städte und Stadtwerke. Sie pumpen ihnen anvertrautes Steuergeld in eine neuerliche Spekulationsblase. Sie spekulieren darauf, dass eine eigene Start- und Landepiste schnell eine der zahlreichen Billigfluglinien auf die heimische Scholle holt und so einen lokalen Wirtschaftsboom auslöst."

### **Der Subventionswettlauf an den NRW-Flugplätzen kostet die öffentliche Hand und die Bürgerinnen und Bürger sehr viel Geld!**

So hat die **Flughafen Dortmund GmbH** in den Jahren 2000 bis 2004 rund 77 Mio. Euro Verluste ausgewiesen. Auch wenn das Minus nicht aus dem städtischen Haushalt bezahlt wird: Ausgeglichen wird es von der Dortmunder Stadtwerke AG, die über einem Gewinn- und Verlustabführungsvertrag mit dem Flughafen verbunden ist. Die Stadtwerke halten am Flughafen einen Anteil von 74 %, die restlichen 26 % Anteile liegen bei der Stadt Dortmund. Für die Verluste müssen somit die Kundinnen und Kunden der Dortmunder Stadtwerke mit ihren Strom-, Gas- und Wasserrechnungen aufkommen. Inzwischen hat auch für den Flughafen Dortmund das OVG Münster Teile der Betriebsgenehmigung kassiert. Das Gericht kritisierte, dass bei der im Januar 2003 geänderten Betriebsgenehmigung für den Flughafen Dortmund die Einschränkung für Flugzeuge über 75 Tonnen aufgehoben worden war. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten Flugzeuge mit über 75 Tonnen in Dortmund weder starten noch landen dürfen. Mit der Aufhebung dieser Gewichtsgrenze hatte der Flughafen Dortmund den Verkehr mit neueren Baureihen der Flugzeuge Boeing 737 und Airbus 320 ermöglichen wollen, die das maximale Abfluggewicht von 75 Tonnen überschreiten. Die Genehmigung durch die Luftaufsicht (Bezirksregierung Münster) wurde allgemein damit begründet, dass es deswegen nicht zu einem Zuwachs an Lärm käme, weil neuere Flugzeuge leiser seien als ältere. Dieser Betrachtungsweise der Bezirksregierung hat das OVG jetzt klare Grenzen gesetzt. In der Veröffentlichung des OVG zur Urteilsbegründung heißt es: „Zudem greife der von der Bezirksregierung bei der Lärmbetrachtung gewählte Ansatz zu kurz. Die allgemeine Betrachtung, dass die in Rede stehenden moderneren Maschinen leiser seien als die älteren Modelle, die sie ablösen, reiche nicht. Da eine Anpassung des Betriebs an die neuesten Entwicklungen zugelassen werde, hätte es einer umfassenden neuen Lärmbetrachtung bedurft.“

Wenn diese wegweisende Entscheidung des OVG nicht aufgehoben wird, sind vor diesem Hintergrund mit den Fehlsteuerungen des Flughafens erhebliche weitere Verluste verbunden, weil die Geschäftspolitik auf die Anwerbung eben dieser Flüge mit Flugzeugen von mehr als 75 ts Maxw. setzt.

Die **Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH** als Trägerin des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach hat zwischen 2000 und 2004 rund 25 Mio. Euro Defizite angehäuft. Die negativen Betriebsergebnisse wurden vollständig von der Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH übernommen, an der wiederum zu 50% die Stadt Düsseldorf beteiligt ist. Auch hier ist trotz der erheblichen Defizite des Flughafens und der indirekten Zuschüsse der öffentlichen Hand nicht mit einer Realisierung der hochfliegenden Pläne zu rechnen: Die für Ausbau des Flughafens und Verlängerung der Start- und Landebahn notwendige Änderung des Gebietsentwicklungsplanes wurde vom zuständigen Regionalrat Düsseldorf nicht vorgenommen!

Auch der **Flughafen Münster/Osnabrück (FMO)** kann seine Kosten nur durch Investitionszuschüsse und Verlustausgleiche durch die öffentliche Hand decken. Anteilseigner am FMO sind die Stadtwerke Münster (35,2 %), die Beteiligungsgesellschaft des Kreises Steinfurt (30,4 %), die Stadtwerke Osnabrück (17,3 %), die Beteiligungsgesellschaft des Landkreises Osnabrück (7,2 %), die Verkehrsgesellschaft der Stadt Greven (5,9 %) und weitere Kleinstanteilhaber. Seit Bestehen wurde der Flughafen bereits mit mindestens 75 Mio. Euro aus öffentlichen Mitteln subventioniert. Für die geplante voraussichtlich 60 Mio. Euro teure Verlängerung der Start- und Landebahn lies sich kein privates Geld auftreiben. Deswegen mussten die finanziell klammen Anteilseignerkommunen (die Stadt Greven unterliegt einem Haushaltssicherungskonzept) die Ausgaben selbst schultern. Der Kreis Steinfurt wiederum verkauft für seinen Anteil an den Ausbauplänen, der 16 Millionen Euro beträgt (minimiert um die anteiligen Landeszuschüsse für den Bahnausbau), RWE-Aktien und verzichtet dauerhaft auf Einnahmen aus Dividenden ohne gleichzeitig die Einnahmen aus den Verkäufen dem Haushalt und damit allen Umlage zahlenden Kommunen zur Verfügung zu stellen. Die Landesregierung selbst hat inzwischen angekündigt, einen Teil der Investitionskosten, der aus den notwendigen Auflagen zum Umweltschutz herrührt, durch Landesgelder zu bezahlen. Trotz der immensen Neuverschuldung des Landes sollen im Jahr 2006 1 Millionen Euro und im Jahr 2007 weitere 11 Millionen Euro an Landeszuschüssen bereitgestellt werden. Auch für den geplanten dritten Autobahnanschluss und den Bahnanschluss muss die öffentliche Hand aufkommen.

Der **Flughafen Essen/Mülheim** musste in den Jahren 2002 bis 2004 von den drei Gesellschaftern (Land NRW, Stadt Mülheim und Stadt Essen) mit insgesamt rund 2,7 Mio. Euro bezuschusst werden. Für das Jahr 2005 geht die Haushaltsprognose von einem weiteren Zuschussbedarf für die drei Gesellschafter in Höhe von 960.000 Euro aus.

Der **Flughafen Siegerland** wurde vom Kreis Siegen-Wittgenstein in den Jahren 1998 bis 2003 mit rund 3,2 Millionen Euro durch Übernahme der Verluste subventioniert. Hinzu kamen in diesem Zeitraum über 2 Millionen Euro Zuschüsse des Kreises für den laufenden Betrieb und Investitionen sowie mehr als 2,3 Millionen Euro Landeszuschüsse für Investitionen. Weitere 670.000 Euro hat das Land für die Flugsicherung am Siegerlandflughafen in den Jahren 1998 bis 2003 ausgegeben.

Auch die **Flughafen Niederrhein GmbH** in Weeze ist ein Subventionsgrab, das nur durch Steuergelder künstlich am Leben gehalten wird. An dem Flughafen halten die Airport Niederrhein Holding 99 % der Geschäftsanteile, der Kreis Kleve 0,5 % und die Gemeinde Weeze 0,5 %. Der Flughafen hat im Jahr 2004 rund sieben Millionen Euro Verluste gemacht. Insgesamt

samt belaufen sich die Schulden des Flughafens beim Kreis Kleve inzwischen auf rund 24 Millionen Euro; zuzüglich Zinsen, die seit Ende 2004 nicht mehr gezahlt wurden. Am 3. Januar 2006 führte diese Politik in ein weiteres finanzielles Desaster: Das OVG Münster kassierte die Betriebsgenehmigung für den Flughafen in Weeze wegen nicht ausreichend stattgefundener Abwägung der Lärmschutzinteressen der Bevölkerung mit den Betreiberinteressen. Eine Revision wurde nicht zugelassen! Auch wenn die Bezirksregierung zum Zeitpunkt der Antragstellung noch überlegt, ob sie vor dem Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision einlegt, kann festgehalten werden: Die Wahrscheinlichkeit, dass der Kreis Kleve weit mehr als 20 Millionen Euro förmlich in die Luft geblasen hat, ist groß!

Aber auch die beiden Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn haben in der Vergangenheit massiv von direkten oder indirekten Subventionen profitiert. So wurde der Bau der ICE- und S-Bahn-Trasse und des unterirdischen Flughafenbahnhofs für den **Flughafen Köln/Bonn** vom Bund und von NRW mit rund 500 Mio. Euro gefördert. Indirekt wird die Flughafengesellschaft Köln/Bonn durch den Bund als Grundstücksbesitzer massiv subventioniert, weil nur Bruchteile der marktüblichen Pacht verlangt werden. So zahlt der Flughafen Köln/Bonn derzeit für das von ihr genutzte rund 9 Millionen Quadratmeter große Gelände nur ca. 500.000 Euro pro Jahr, also rund 0,06 Euro pro Quadratmeter. Diesen Zustand möchte das Bundesfinanzministerium nicht länger hinnehmen und fordert erhebliche Nachzahlungen im zweistelligen Millionen Euro-Bereich. Außerdem haben die Stadt Köln, der Bund und das Land NRW zusammen bis 1972 zusammen 74,66 Millionen Euro (146 Millionen DM) Zuschüsse an den Flughafen gezahlt und seit Ende der siebziger Jahre Kredite in Höhe von 57,27 Millionen Euro (112 Millionen DM) gewährt. Diese Kredite sind bis heute nicht getilgt und wurden im Verlauf überwiegend zinsfrei gestellt! 1993 sind diese Kredite in Eigenkapital des Flughafens umgewandelt worden. Auch dies stellte eine klare Art von öffentlichen Subventionen dar.

Der **Flughafen Düsseldorf** zahlt ebenfalls keine marktübliche Pacht an die Stadt Düsseldorf als Grundstückseigentümer. Jahrzehntlang konnte der Flughafen für sein rund 6 Millionen Quadratmeter großes Gelände von einer extrem günstigen Pacht in Höhe von rund 0,4 Euro pro Quadratmeter profitieren. Inzwischen liegt die Pacht bei etwa 1,4 Euro je Quadratmeter. Marktüblich wären jedoch ca. 6 Euro pro Quadratmeter. Auch von Infrastrukturkostenzuschüssen hat der Flughafen profitiert. So wurde der sanierungsbedürftige Sky-Train am Düsseldorfer Flughafen vom Land NRW mit ca. 73 Mio. Euro bezuschusst. Für die aufwändigen Autobahnanschlüsse ist der Staat ebenfalls aufgekommen.

Im Zusammenhang mit dem Thema "Subventionen im Luftverkehr" darf nicht vergessen werden, dass der gewerbliche Luftverkehr von der Mineralölsteuer, der Ökosteuer und der Mehrwertsteuer auf internationale Tickets befreit ist. Busse und Bahnen zahlen dagegen diese Steuern, was zu wettbewerbsfeindlichen Marktverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern führt. Nach Angaben des **Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung** wird der Flugverkehr in Deutschland durch die fehlende Energiebesteuerung indirekt mit rund 2,2 Mrd. Euro subventioniert (Grundlage der Berechnung: EU-Mindeststeuersatz für kommerziell genutzten Dieselmotorkraftstoff, Bezugsjahr: 2001). Nach Angaben des Bundesfinanzministeriums entgehen dem Staat durch die Mehrwertsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Luftverkehr rund 500 Mio. Euro.

Weitere Subventionen der öffentlichen Hand sind: Beihilfen für Flugzeugindustrie, Steuervergünstigungen für Investitionen in Flugfonds, Darlehen für Umstrukturierungsmaßnahmen von Fluggesellschaften (Beispiel: LTU), Grundsteuerbefreiungen von Flughäfen, verbilligte

Grundstückspachten, kostenfreie Bereitstellung des Bundesgrenzschutzes und der Verzicht auf kostendeckende Start- und Landeentgelte sowie Abfertigungs- und Parkgebühren.

### **Billig-Airlines profitieren in besonderer Weise von diesen Subventionen.**

Billig-Airlines rechnen im Rahmen ihres Geschäftsmodells sogar fest mit Zuschüssen beispielsweise für Landeentgelte, Gebühren bei der Bodenabfertigung, Büromieten oder Ausgaben für Personal und Marketing. So musste die britische Gesellschaft **Easyjet** am Flughafen Dortmund bis Mitte letzten Jahres nur fünf Euro Gebühren für jeden Passagier entrichten, während etablierten Linien wie der Lufthansa um die 25 Euro in Rechnung gestellt wurden. Seit Juli 2004 gilt am Flughafen Dortmund eine neue Entgeltregelung. Zeitgleich wurde vom Flughafen Dortmund eine Förderregelung ("NERES") in Kraft gesetzt, wodurch Airlines, welche den Flugbetrieb am Dortmunder Flughafen neu aufnehmen oder welche zusätzliche Umläufe auf einer bestehenden Verbindung anbieten, großzügige Preisnachlässe beim Flughafenbenutzungsentgelt, Marketingbeiträge und volumenabhängige Rabatte gewährt werden.

Besonders dreist im Abschöpfen von öffentlichen Subventionen ist die irische Billig-Fluggesellschaft **Ryanair**. Nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft deutscher Luftfahrtunternehmen erhält Ryanair am Lübecker Flughafen seit dem Jahr 2000 unerlaubte staatliche Beihilfen im Wert von etwa zwei Millionen Euro jährlich und dies, obwohl der Flughafen defizitär wirtschaftet. Ryanair hat außerdem 80 % seiner Flugzeugflotte kostengünstig mit Hilfe von Exportkreditgarantien (sog. Hermes-Bürgschaften) finanziert. Solche Exportkreditgarantien für Flugzeuge können nach den geltenden OECD-Regeln von den Airlines in Anspruch genommen werden, in deren Heimatländern kein Unternehmen an der Produktion eines Verkehrsflugzeuges beteiligt ist. Die Staatshaushalte der Airbus-Herstellerländer Deutschland, Großbritannien und Frankreich werden bei derartigen staatlichen Exportgarantien erheblich zur Kasse gebeten.

Die massive Subventionierung der Luftverkehrsbranche zusammen mit der fehlenden Anlastung externer Umweltkosten führt zu Preisen im Luftverkehr, die nicht annähernd den wirklichen Kosten entsprechen. Dabei wird ausgerechnet der Verkehrsträger am höchsten subventioniert, der die Umwelt am meisten mit Schadstoffen und Lärm belastet. Dadurch werden auch falsche Signale an die Verbraucherinnen und Verbraucher gesendet. Denn subventionierte Billigpreise motivieren zu Flügen, die sonst nicht unbedingt gemacht würden.

Der Landtag fordert die Landesregierung deshalb auf:

- Die Landesregierung muss die Kleinstaaterei bei der Flughafenplanung endlich beenden. Dazu soll sie einen Entwurf für ein neues Luftverkehrskonzept NRW vorlegen, der sich auf maximal vier Standorte konzentriert.
- Die Landesregierung soll sich im Zusammenhang mit der Föderalismusreform für eine verstärkte Koordinierung der Flughafenplanung durch den Bund einsetzen. Benötigt wird eine Verkehrsmittel übergreifende Planung, die den Gesamtbedarf berücksichtigt und Überkapazitäten verhindert.
- Die Kommunalaufsicht muss dafür sorgen, dass Kommunen mit Haushalts-sicherungskonzept sich nicht an wirtschaftlich riskanten Flughafenbeteiligungen, Verlustübernahmen oder Investitionszuschüssen für defizitäre Flughäfen beteiligen dür-

fen. Insbesondere sollen alle direkten und indirekten Zuschüsse oder Beihilfen monetärer und nichtmonetärer Art als freiwillige Leistungen gewertet werden.

- Die Landesregierung soll sich dafür einsetzen, dass eine bundesweit einheitliche Regelung zu Start- und Landeentgelten eingeführt und keine unzulässigen Subventionen gewährt werden.

Sylvia Löhrmann  
Johannes Rimmel  
Horst Becker  
Reiner Priggen  
Oliver Keymis  
Rüdiger Sagel

und Fraktion