

Freie Hansestadt Bremen,
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Mecklenburg-Vorpommern,
Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung

Niedersachsen,
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Schleswig-Holstein,
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Norddeutsches Luftverkehrskonzept

Inhalt:

	Seite
I. Zielsetzung	2
II. Flughafenkonzept des Bundes	3
III. Norddeutsche Luftverkehrsinfrastruktur	8
IV. Entwicklung des Norddeutschen Luftverkehrsstandorts	11
1. Politische Kooperation	11
1.1. Luftverkehrsteuer	11
1.2. Umsetzung der Anforderungen und Vorgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	13
1.3. Zollflugplätze	15
2. Luftverkehr und Umwelt	17
3. Interkontinental- und Europaverbindungen der Norddeutschen Länder	20
4. Tourismus/Marketing	23
5. Luftseitige Versorgung von Offshore-Windenergieanlagen	25
6. Projekt „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“	26
7. Kooperationen der Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden	30
V. Fazit	33

I. Zielsetzung

Die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein bilden in ihrer Gesamtheit eine der dynamischsten Wirtschafts- und Wachstumszonen Europas mit großen Beschäftigungspotenzialen. Eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur ist dafür wesentliche Voraussetzung. Der sehr gut aufgestellte norddeutsche Luftfahrtstandort muss erhalten bleiben und ist bedarfsorientiert zu stärken. Die letzte gemeinsame luftverkehrspolitische Positionsbestimmung der norddeutschen Länder erfolgte im Juni 1995 mit den „Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik“. Sie ist durch die zwischenzeitlichen Entwicklungen überholt und zu aktualisieren. Zu diesem Zweck haben die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder ein gemeinsames Luftverkehrskonzept erarbeitet.

Die für die Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder sind sich bewusst, dass in einem sich weiter entwickelnden Europa und in einer international ausgerichteten Branche wie dem Luftverkehr eine nachhaltige Stärkung der Region nur in der Gemeinschaft der Länder geschafft werden kann. Auf der Grundlage dieser Überzeugung wurde das Norddeutsche Luftverkehrskonzept entwickelt, das die Zusammenarbeit der nächsten Jahre bestimmen wird.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder haben zur Vorbereitung dieses Konzeptes die Gutachter UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH und MKmetric GmbH beauftragt, die am 30. März 2012 ihren Abschlussbericht vorgelegt haben (Link: BWVI-Homepage). In diesem Gutachten sind neben einer Bestandsaufnahme der norddeutschen Luftverkehrsinfrastruktur (u.a. ausführliche Flughafensteckbriefe und eine Analyse der Stärken und Schwächen des Luftverkehrssystems) Handlungsempfehlungen vorgeschlagen worden, mit denen sich die norddeutschen Verkehrsministerien auseinandergesetzt haben. Zudem haben sich die Gutachter in ihrem Schlussbericht mit Einzelfragen, wie beispielsweise den Potenzialen für küstennahe Flugplätze durch Offshore-Windenergie oder der Entwicklung technischer und umweltrechtlicher Rahmenbedingungen der Luftfahrt, auseinandergesetzt. Darüber hinaus wurde eine Einschätzung hinsichtlich der Weiterführung eines diskutierten Projekts, einen Verkehrsflughafen in Kaltenkirchen als Ersatz für den Flughafen Hamburg zu errichten, vorgenommen.

Das Norddeutsche Luftverkehrskonzept soll kein endgültiges Konzept darstellen, sondern vielmehr in den kommenden Jahren durch Standortbestimmungen und

Definition weiterer gemeinsamer Maßnahmen regelmäßig und transparent für alle Beteiligten fortgeschrieben werden.

In einem ersten Schritt beschäftigt sich das vorliegende Norddeutsche Luftverkehrskonzept mit dem Flughafenkonzept des Bundes und der bestehenden Luftverkehrsinfrastruktur Norddeutschlands. Es soll auf der Grundlage einer Gesamtbetrachtung der Luftverkehrsinfrastruktur und in Auseinandersetzung mit ausgewählten Gutachteraussagen aufgezeigt werden, welche Maßnahmen gemeinsam ergriffen werden können, um den Luftverkehrsstandort nachhaltig weiter zu entwickeln.

Ein auch künftig fortzuschreibendes Kapitel IV stellt politische Forderungen und Positionen im Bereich der Luftfahrt, der Luftsicherheit und des Fluglärmschutzes der für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder dar und schreibt ihre zukünftige Zusammenarbeit fest. Diese Forderungen, Positionen und Festlegungen werden im Kapitel V zusammengefasst.

II. Flughafenkonzept des Bundes

Das Flughafenkonzept vom 27. Mai 2009 legt die Flughafenpolitik der damaligen Bundesregierung mit einem Betrachtungshorizont bis zum Jahr 2020 dar. Der Bund beansprucht damit stärker als zuvor eine koordinierende Rolle bei der Planung und dem Ausbau von Flughäfen. Neubauten sind aus der Sicht des Bundes nicht erforderlich. Das Konzept stellt große verkehrspolitische, volkswirtschaftliche und bundespolitische Interessen an der bedarfsgerechten Weiterentwicklung, insbesondere an den Drehkreuzflughäfen Frankfurt/Main und München, sowie an den Großflughäfen in Berlin, Düsseldorf, Köln/Bonn, Hamburg und Stuttgart fest. Mit Blick auf den Frachtluftverkehr soll insbesondere die bauliche Infrastruktur der Flughäfen Frankfurt/Main, München, Düsseldorf, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Frankfurt-Hahn, Hamburg, Hannover, Stuttgart und Nürnberg in den Blick genommen werden. Um der Gefahr von Überkapazitäten entgegenzutreten, legt das Flughafenkonzept des Bundes fest, dass bei kleinen Flughäfen sowie bei Aus-, Umbau- und Konversionsprojekten vorher sowohl der Bedarf für die entsprechenden Maßnahmen, als auch die Wirtschaftlichkeit selbiger nachgewiesen werden müssen.

Das Flughafenkonzept des Bundes stellt zunächst eine Willensbekundung der damaligen Bundesregierung dar, ohne unmittelbar rechtliche Bindungswirkung zu entfalten. Forderungen oder Vorgaben an die Länderbehörden, die bei der Ge-

Genehmigung von Flugplätzen beachtet werden müssen, kann das Papier nicht verbindlich festlegen. Die Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren richten sich vielmehr nach den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes. Nach dem Regierungswechsel im Oktober 2009 waren keine nennenswerten Auswirkungen auf die Genehmigung von Flugplätzen oder die anschließend häufig stattfindenden gerichtlichen Auseinandersetzungen festzustellen.

Im Grunde ist das Konzept aus norddeutscher Sicht zu begrüßen. Eine besondere, direkte Betroffenheit besteht allerdings nicht, insbesondere weil in Norddeutschland derzeit keine Flughäfen neu- oder ausgebaut werden sollen.

Der Bund bekräftigt, dass die Luftfahrt mit ihrer dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Faktor für Wachstum und Beschäftigung am Standort Deutschland darstellt. Neben der Sicherung der Mobilität und ihrer Funktion in der Logistik hätten die Flughäfen auch eine überragende gesamt- und regionalwirtschaftliche Bedeutung. Angesichts dieser Bedeutung sei den verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Belangen stärkere Beachtung zu schenken. Die Herausforderung liege darin, das Konglomerat dieser Belange, einschließlich ökologischer Gesichtspunkte, nachhaltig auszustärken.

Mit diesem gemeinsamen Norddeutschen Luftverkehrskonzept fördern die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer den Erhalt und die Entwicklung der verkehrlichen wie der regionalwirtschaftlichen Potenziale in den Ländern. Mit Blick auf die große Bedeutung des Luftverkehrs erscheint die gemeinsame konzeptionelle Absicherung der Luftverkehrsentwicklung in den norddeutschen Küstenländern dringend erforderlich. Im föderalen und besonders durch die zwei Drehkreuzstandorte Frankfurt und München geprägten Flughafen-system soll der Stellenwert des norddeutschen Luftverkehrs durch eine starke Zusammenarbeit der norddeutschen Partner weiterentwickelt und im gesamtdeutschen Kontext verstärkt werden. Für den norddeutschen Luftverkehrsstandort wird dies auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen des künftigen Großflughafens Berlin/Brandenburg von Bedeutung sein.

Die Bundesregierung positioniert sich im Flughafenkonzept zur Notwendigkeit von Nachtflugmöglichkeiten insbesondere für die Fracht, aber auch für die Passage. Das Konzept besagt insoweit, dass bestehende Nachtflugregelungen (auch für die Passage) unberührt bleiben sollen. Dabei wird Hannover-Langenhagen ausdrücklich in seiner sinnvollen Bündelungsfunktion in der Nordwestregion der Bundesrepublik genannt.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder sind sich einig, dass aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs im Luftverkehr die an einigen Flughäfen im Rahmen der Betriebsgenehmigungen bestehende Möglichkeit, Flugbewegungen auch in der Nacht durchführen zu können, ein wichtiger Wettbewerbsvorteil ist. Der Nachtflug ist für den Passagierflugverkehr und den Luftfrachtverkehr von hoher Bedeutung. Die Fluggesellschaften sind bestrebt, ihre Flugzeuge möglichst viele Stunden am Tag zu nutzen. Gleichzeitig gehört die Nutzung der Nachtstunden zu den Besonderheiten des logistischen Ablaufs im Bereich der Exportwirtschaft. Sollten Nachtflugverbote immer weiter ausgedehnt werden, ist zu befürchten, dass exportorientierte Unternehmen ihre Produktion an solche Standorte verlagern, an denen das tagsüber Produzierte auch nachts abgeflogen werden kann. Beim Passagierverkehr brauchen die Luftverkehrsgesellschaften Ausweichmöglichkeiten, wenn wetter- oder betriebsbedingte Verspätungen eintreten und der ursprüngliche Zielflughafen nachts geschlossen ist. Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer treten für die Gewährleistung international erforderlicher, wettbewerbsfähiger Betriebszeiten mit der grundlegenden Notwendigkeit von Nachtflügen im globalen wirtschaftlichen Umfeld ein. Dabei ist das im Luftverkehrsgesetz (§ 29b) festgelegte besondere Schutzbedürfnis der Bevölkerung in der Nacht mit hoher Priorität zu berücksichtigen. Gesundheitsgefährdender und unzumutbarer Fluglärm ist weiterhin durch eine restriktive Aufsicht zu verhindern.

Das Flughafenkonzept des Bundes fordert eine deutschlandweite, länderübergreifend koordinierte Strategie und Planung zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur, einschließlich ökologischer und sozialer Aspekte, und damit zur Bedienung der Nachfrage. Die Länder sollen verpflichtet werden, frühzeitig den Bund und die angrenzenden Länder, die hiervon betroffen wären, über ihre Planungen zu informieren und einzubinden. Die Flughafeninfrastruktur müsse so entwickelt werden, dass sie ihre Aufgaben für Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland nachhaltig erfüllen könne. Dies müsse gesamtwirtschaftlich effizient, sowie mittel- und langfristig betriebswirtschaftlich rentabel geschehen.

Weil ein leistungsfähiger Wirtschaftsstandort Norddeutschland auf internationale Verkehrsflughäfen angewiesen ist, müssen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder für eine bedarfsgerechte Flughafeninfrastruktur eintreten. Eine Beurteilung von Luftverkehrsinfrastruktur nach rein betriebswirtschaftlicher Sichtweise lehnen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder jedoch ab. Auch die Infrastruktur für die Verkehrsträger

Schiene, Straße und Wasserstraße werden nicht ausschließlich oder gar hauptsächlich nach dem Gesichtspunkt betriebswirtschaftlicher Rentabilität beurteilt. Die Kriterien „regionale Wirtschaftsförderung“, „bessere Erreichbarkeit von wenig erschlossenen Gebieten“, „Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der Marktnähe der Region“ sowie touristische Aspekte sind bei der Gesamtbetrachtung von Infrastrukturmaßnahmen im Einzelfall anzuerkennen. Dabei muss am Grundsatz festgehalten werden, dass der Wettbewerb nicht durch staatliche Zuschüsse verzerrt werden darf. Eine Verzerrung ist aber nicht automatisch gegeben, wenn in Übereinstimmung mit den europäischen Beihilfeleitlinien Regionalflughäfen wie Lübeck-Blankensee oder Rostock-Laage aus Gründen der Daseinsvorsorge bezuschusst werden.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer würden eine klarere Positionierung im Flughafenkonzept des Bundes dahingehend, dass neben den für Passagier- und Frachtverkehren zweifelsfrei wichtigen Flughäfen auch Flugplätze mit Sonderfunktionen (Nutzung für Werksverkehr, Luftfahrtindustrie oder Forschung) betrachtet werden, deren Existenz und Funktionsfähigkeit für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtig und von hohem Interesse sind, begrüßen. Es muss verdeutlicht werden, dass die im Flughafenkonzept aufgezeigten Bewertungsmaßstäbe und -methoden (z. B. Passagier- bzw. Frachtzahlen, Kosten-/Nutzen- sowie Potenzial- und Konkurrenzanalysen) für Flugplätze mit Sonderfunktionen ungeeignet sind und daher keine Anwendung finden können. In Norddeutschland wird beispielsweise die technische Kompetenz in Flugzeugbau und -wartung durch den vorhandenen Werkflughafen Finkenwerder bzw. Luftverkehrsproduktionsstandorte (Hamburg und Bremen) und die Forschungskompetenz durch den Forschungsflughafen Braunschweig-Wolfsburg unterstrichen. Diese Flugplätze lassen sich nicht anhand der oben genannten Maßstäbe und Methoden bewerten.

Eine Überarbeitung des Flughafenkonzeptes des Bundes wird von den für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer grundsätzlich begrüßt. Wenn der Bund seine öffentlichen Interessen gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG geltend macht und klare Rahmenbedingungen definiert, muss allerdings den Ländern genügend Autonomie in der Planung verbleiben. Insbesondere eine langfristige und verbindliche Aussage des Bundes, an welchem Standort, dem öffentlichen Interesse im Hinblick auf den Wirtschaftsstandort Deutschland entsprechend, Nachtflug erforderlich ist, ergäbe Planungssicherheit für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen. Dabei darf es nach Auffassung der für den Luftver-

kehr zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder im norddeutschen Raum nicht zu weiteren Betriebsbeschränkungen kommen. Der Vorschlag des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, wonach das Flughafenkonzept ein Teil einer verbindlichen Bundesverkehrsplanung sein soll, ist aus Sicht der für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder kritisch zu diskutieren. Eine Einbeziehung in den Bundesverkehrswegeplan ist für diese Zielsetzung nicht erforderlich.

Vor diesem Hintergrund stellen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder zum Flughafenkonzept der Bundesregierung fest:

- Im föderalen und durch die zwei Drehkreuzstandorte Frankfurt und München besonders geprägten Flughafensystem soll der Stellenwert des norddeutschen Luftverkehrs durch eine starke Zusammenarbeit der norddeutschen Partner weiter entwickelt und im gesamtdeutschen Kontext verstärkt werden.
- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer treten, insbesondere bei der Überarbeitung des Flughafenkonzepts des Bundes, für die Gewährleistung international erforderlicher, wettbewerbsfähiger Betriebszeiten mit der grundlegenden Notwendigkeit von Nachtflügen im globalen wirtschaftlichen Umfeld ein. Dabei ist das besondere Schutzbedürfnis der Bevölkerung in der Nacht mit hoher Priorität zu berücksichtigen. Gesundheitsgefährdender und unzumutbarer Fluglärm ist auch weiterhin durch eine restriktive Aufsicht zu verhindern. Die bestehenden Betriebszeiten an den norddeutschen Flughäfen dürfen aus luftverkehrspolitischer Sicht nicht verkürzt werden. Es ist im Interesse Norddeutschlands, dass der Flughafen Hannover diese international erforderlichen Betriebszeiten auch weiterhin für Passagier- und Frachtverkehre anbietet.
- Eine Beurteilung von Verkehrsinfrastruktur nach rein betriebswirtschaftlicher Sichtweise lehnen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder ab. Die Kriterien „regionale Wirtschaftsförderung“, „bessere Erreichbarkeit von wenig erschlossenen bzw. peripheren Gebieten“, „Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit“ und der „Marktnähe der Region“ sowie touristische Aspekte sind bei der Gesamtbetrachtung von Infrastrukturmaßnahmen im Einzelfall anzuerkennen.
- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer setzen sich bei der Überarbeitung des Flughafenkonzeptes des Bundes dafür ein, dass neben den für Passagier- und Frachtverkehren zweifelsfrei wichtigen Flughäfen auch Flugplätze mit Sonderfunktionen (Nutzung für

Werkverkehr, Luftfahrtindustrie oder Forschung) betrachtet werden, deren Existenz und Funktionsfähigkeit für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtig und von hohem Interesse sind.

III. Norddeutsche Luftverkehrsinfrastruktur

Im Prozess der Globalisierung sind Verkehrsverbindungen die Lebensadern der Wirtschaft. Das spezifische Leistungsprofil des Luftverkehrs – schnelle Überwindung großer Entfernungen in kurzer Zeit – macht ihn zur zunehmend bevorzugten Verkehrsart einer mobilitätsorientierten Gesellschaft. Dies gilt gleichermaßen für den Geschäftsreiseverkehr wie für den Urlaubsverkehr. Die Flughäfen bilden, wie andere Verkehrsträger auch, eine Basis für die Entwicklung der Wirtschaft an den jeweiligen Standorten und zusätzlich auch für die Entwicklung neuer Industrien wie z.B. Wartungsunternehmen für Offshore Windenergieparks. Durch die Ansiedlung von Großunternehmen in Norddeutschland, wie z.B. Airbus und Volkswagen, ist der Werkflugverkehr von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung.

Mit den im Gutachten dargestellten drei internationalen Verkehrsflughäfen Bremen, Hamburg und Hannover, den fünf Regionalf Flughäfen Braunschweig-Wolfsburg, Lübeck, Rostock-Laage, Schwerin-Parchim und Sylt und den 41 Flugplätzen mit Relevanz für die kommerzielle Allgemeine Luftfahrt bzw. mit küstentouristischer Bedeutung, verfügt Norddeutschland über ein dichtes Netz leistungsfähiger Flugplätze und ist daher infrastrukturell sehr gut für den Luftverkehr erschlossen. Die Flughäfen Norddeutschlands weisen derzeit keine ernsthaften Kapazitätsengpässe auf. Bis zum Jahr 2030 sind solche auch nicht zu erwarten.

Die drei internationalen Verkehrsflughäfen Norddeutschlands besitzen länderübergreifende Verkehrsfunktion. Die Flughäfen Bremen, Hamburg und Hannover bedienen selbstverständlich die Luftverkehrsnachfrage von Teilen der sie umgebenden Länder mit, soweit es beispielsweise in Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt kein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot gibt. Die länderübergreifende Verkehrsfunktion ist, neben der geographischen Lage, in erster Linie durch das Flugplanangebot determiniert. Während die Abdeckung der Luftverkehrsnachfrage in den Ländern Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein durch die in Norddeutschland liegenden Flughäfen sehr hoch ist, werden in den südlichen Rändern Niedersachsens, sowie in Mecklenburg-Vorpommern sichtbare Marktanteile des Luftverkehrsaufkommens in den einzelnen Regionen durch ande-

re Flughäfen bedient. Allen voran sind hier Frankfurt, Berlin und Düsseldorf zu nennen. In Niedersachsen spielen dazu insbesondere Münster-Osnabrück und Paderborn eine große Rolle, während aus Mecklenburg-Vorpommern (neben Hamburg) vor allem die Berliner Flughäfen bedeutende Anteile der Luftverkehrsnachfrage auf sich ziehen.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder werden die künftige Entwicklung des noch nicht eröffneten Flughafens in Berlin/Brandenburg hinsichtlich der Auswirkungen auf die norddeutschen Standorte aufmerksam beobachten.

Insbesondere die Verkehrsflughäfen Hamburg und Berlin werden auch künftig aufgrund ihrer länderübergreifenden Verkehrsfunktion, ihres qualitativen und quantitativen Flugangebots, den überwiegenden Teil der Luftverkehrsnachfrage in Mecklenburg-Vorpommern decken. Wegen seiner besonderen wirtschaftlichen Bedeutung für die Unternehmensansiedlung in der Region und für die Weiterentwicklung der Incoming-Flugverbindungen zur Entwicklung des Tourismus mit den entsprechenden regionalwirtschaftlichen Effekten ist der Regionalflughafen Rostock-Laage weiter zu entwickeln.

Als schwierig ist derzeit aus Sicht der für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder die wirtschaftliche Situation des Flughafens Lübeck-Blankensee einzuschätzen. Der Betrieb des Flughafens ist gegenwärtig defizitär. Allerdings hat die Hansestadt Lübeck den Betrieb zum 1. Januar 2013 auf einen privaten Investor übertragen, um dem Flughafen eine langfristige Perspektive zu geben. Dies wird von den für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder ausdrücklich begrüßt.

Luftverkehrsinfrastruktur ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und darf daher nicht leichtfertig aufgegeben werden. Auch wenn ein Flugplatz sich nicht betriebswirtschaftlich „rechnet“, kann es dennoch Gründe für seinen Bestand geben. Es kann daher auch ordnungspolitisch sinnvoll sein, auf die Eigenwirtschaftlichkeit eines Flughafens im Rahmen der europarechtlichen Vorgaben zu verzichten, wenn er für seine Region ein bedeutender Standortfaktor ist. Dies könnte u.U. für den Fall gelten, dass die Region auf die Nutzung dieses Flughafens angewiesen ist und sich die Subventionierung eines defizitären Flughafens nicht negativ auf Flugangebote anderer Flughäfen auswirkt, die für die Region ebenfalls von Bedeutung sind.

Um die vollen Potenziale der Luftverkehrsinfrastruktur nutzen zu können, sollten die norddeutschen Flughäfen durch neu zu schaffende, bodengebundene, öffentliche Verkehrssysteme, insbesondere aus den Randgebieten Schleswig-Holsteins, Niedersachsens und Mecklenburg-Vorpommerns, noch besser angebunden werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Flugverkehr nur einen Teil der multimodalen Transportkette darstellt, die insgesamt eine schnelle Erreichbarkeit des Reiseziels gewährleisten muss.

In Norddeutschland werden mehrere Militärflugplätze zivil mitgenutzt. Zu nennen sind beispielsweise Cuxhaven-Nordholz und Rostock-Laage. Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder erwarten, dass zukünftige Konversionsprojekte zur zivilen Nach- oder Mitnutzung eines militärischen Flughafens, die bis heute nicht realisiert wurden bzw. nicht geprüft wurden, auch in absehbarer Zukunft ohne Bedeutung sein werden, da für sie bislang der Bedarf nicht nachgewiesen werden konnte und/oder die Finanzierung nicht gesichert ist.

Der Ausschöpfung vorhandener Kapazitäten an den Flughäfen ist Vorrang vor Flughafenneubau- und Konversionsprojekten einzuräumen. Insbesondere die Flughäfen Bremen, Hannover und Hamburg besitzen zumindest bis zum Jahr 2030 eine ausreichende Kapazität, die durch eine optimierte Flughafeninfrastruktur sowie Prozessabläufe weiter erhöht werden kann. Zusätzlich könnten die Standorte Lübeck und Rostock langfristig als Kapazitätsreserve in Betracht kommen, wenn sich für solche Optionen ein entsprechender Markt bietet.

In diesem Zusammenhang stellen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder Folgendes fest:

- Die Flughäfen Norddeutschlands weisen derzeit keine ernsthaften Kapazitätsengpässe auf. Bis mindestens 2030 sind solche auch nicht zu erwarten.
- Es wird davon ausgegangen, dass zukünftige Konversionsprojekte zur zivilen Nach- oder Mitnutzung eines militärischen Flughafens auch in absehbarer Zukunft ohne Bedeutung sein werden.
- Der Ausschöpfung vorhandener Kapazitäten an den Flughäfen ist Vorrang vor Flughafenneubau- und Konversionsprojekten einzuräumen.

IV. Entwicklung des Norddeutschen Luftverkehrsstandorts

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder haben sich mit den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchung auseinandergesetzt und die im Folgenden dargestellten gemeinsamen Schwerpunktthemen definiert. Die aufzuzeigenden Schwerpunktthemen sind von den für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder zu verfolgen. Die zur Vorbereitung des Norddeutschen Luftverkehrskonzepts gegründete Länderarbeitsgruppe steuert künftig die länderübergreifende Umsetzung der definierten Handlungserfordernisse und berichtet der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer über die weitere Entwicklung.

1. Politische Kooperation

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder erkennen die Forderungen der Gutachter an, die politische Kooperation in der Luftverkehrspolitik zu verbessern, um norddeutsche Interessen auf Ebene des Bundes und der Europäischen Union zu stärken. Auf einer gemeinsamen politischen Ebene der Verkehrsministerien der fünf norddeutschen Länder muss eine möglichst länderübergreifend abgestimmte Luftverkehrspolitik für den gesamten norddeutschen Wirtschaftsraum im Mittelpunkt stehen. In Zukunft wollen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder deshalb gemeinsam die luftverkehrspolitischen Schwerpunkte festlegen und Verbesserungen suchen. Dabei ist insbesondere eine stärkere Vertretung der Interessen der norddeutschen Länder in den jeweiligen Gremien auf nationaler und auch auf europäischer Ebene anzustreben, wie auch eine besondere Unterstützung seitens der Politik durch eine landesübergreifende Interessenvertretung auf Auslandsreisen von Wirtschaftsdelegationen.

1.1. Luftverkehrsteuer

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder vertreten die Auffassung, dass die nationale Luftverkehrsteuer wettbewerbsverzerrend und nicht verursachergerecht ist und einen enormen volkswirtschaftlichen Schaden verursacht. Daher setzen sich die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts

der norddeutschen Länder für eine harmonisierte Besteuerung des Flugverkehrs innerhalb der Europäischen Union ein.

Die Einführung der Luftverkehrsteuer hat die Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft negativ beeinflusst, die für die Vernetzung der Wirtschaft sowie für attraktive touristische Angebote von erheblicher Bedeutung ist. Die Luftverkehrsteuer ist im internationalen Wettbewerb ein erheblicher Nachteil für den norddeutschen Wirtschaftsraum und beschädigt die positive Weiterentwicklung der regionalen Wirtschaft Norddeutschlands. Allein der Flughafen Hamburg verliert jährlich ca. 200.000 Passagiere durch die Einführung der Luftverkehrsteuer. Diese Passagiere sind zum dänischen Flughafen Billund abgewandert, auf ein anderes Verkehrsmittel ausgewichen oder haben die Reise erst gar nicht angetreten. Mit diesem Kundenverlust ist nicht nur eine Schwächung der Wachstumsdynamik verbunden, sondern es entstehen zusätzlich negative Auswirkungen auf die Rolle des Flughafens als Wirtschafts- und Arbeitsplatzmotor.

Der innerdeutsche Verkehr wird zudem doppelt besteuert. Die Luftverkehrsteuer stellt für die deutschen Fluggesellschaften, die sich in einem international hoch wettbewerbsintensiven Markt befinden und Investitionen in neuestes und emissionsarmes Fluggerät tätigen wollen, eine einseitige Erschwernis dar. Der Wettbewerb hatte sich beispielsweise durch die Verteuerung des Kerosins bereits deutlich verschärft. Auch die einseitige europäische Einführung des Emissionshandels wird den internationalen Wettbewerb deutlich erhöhen, wenn zahlreiche außereuropäische Länder an diesem Handel nicht teilhaben.

Zudem fördert die Luftverkehrsteuer das schon dargestellte Ausweichen von Passagieren auf grenznahe Flughäfen im Ausland, mit der weiteren Folge, dass Fluggesellschaften zusätzliche Mittel- und Langstreckenflüge nicht an deutschen, sondern an anderen europäischen Drehkreuzen auflegen. Entsprechendes Wachstum findet also nicht in Deutschland, sondern im Ausland statt. Vor allem auch kleinere Flughäfen mit einem hohen Anteil an Inlandsflügen sowie einem ausgeprägten Low-Cost-Segment sind von den Auswirkungen der Luftverkehrsteuer besonders betroffen. Diese kleineren Flughäfen besitzen jedoch eine wichtige Bedeutung für die internationale Anbindung der regionalen Wirtschaft.

Auch eine vom Bundesfinanzministerium in Auftrag gegebene Studie zu den Auswirkungen der Luftverkehrsteuer bietet keine Grundlage dafür, an dieser Steuer festzuhalten. Der Bundesrat hat mit seinen Stellungnahmen vom 6. Juli 2012 (Drs.

301/12) die Überprüfung und vom 23. November 2012 (Drs. 688/12) die Abschaffung der Luftverkehrsteuer gefordert.

Vor dem Hintergrund, dass die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland Priorität haben muss, setzen sich die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder entsprechend der letzten Stellungnahme des Bundesrates sowie der Forderung der Verkehrskonferenz vom April 2013 für die Abschaffung der nationalen Luftverkehrsteuer in der jetzigen Form ein. Die Steuer bleibt deutlich hinter ihren Erwartungen zurück, da die Auswirkungen auf die Mobilität und die betroffene Branche in Deutschland in keinem angemessenen Verhältnis zu ihrer Wirksamkeit für einen effektiven Lärm- und Umweltschutz stehen. Hier sind andere, zielsichere Instrumente erforderlich, um gesundheits- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen.

Der Zufluss zusätzlicher Finanzmittel in den Bundeshaushalt steht in einem kritischen Verhältnis zu dem Schaden für die Fluggesellschaften, die Flughafenbetreiber und damit für die gesamte Volkswirtschaft. Solange die Steuer in der jetzigen Form besteht, sind die Finanzmittel zur gezielten Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich des Luftverkehrs zu verwenden. Die Entwicklung von neuer Triebwerkstechnologie, von innovativen Verfahren für Start und Landung wie auch die Erforschung der Folgen des Luftverkehrs für Gesundheit und Klima brauchen eine fundierte wissenschaftliche Grundlage.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder fordern die Bundesregierung auf,

- kurzfristig ein Gesetz zur Abschaffung der Luftverkehrsteuer in der jetzigen Form vorzulegen.
- solange die Steuer in der jetzigen Form besteht, die zusätzlichen Finanzmittel zur gezielten Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich des Luftverkehrs zu verwenden.

1.2. Umsetzung der Anforderungen und Vorgaben der Europäische Agentur für Flugsicherheit

Die Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden: EASA) erfolgte mit VO (EG) 1592/2002. In deren Folge hat die EASA auf Basis der VO (EG) 216/2008 (zuletzt geändert mit VO (EG) 1108/2009) Durchführungsvorschrif-

ten unterschiedlichen Umsetzungsstands erarbeitet. Diese neuen Vorschriften umfassen weite Bereiche der Zuständigkeiten der in Bundesauftragsverwaltung tätigen Länder. So regelt die VO (EU) 1178/2011 (zuletzt geändert mit VO (EU) 290/2012) als Durchführungsbestimmung („Implementing Rule“) zur VO (EU) 216/2008 den gesamten Bereich des fliegenden Personals (u.a. Lizenzierung, Prüfung, Tauglichkeitswesen, Ausbildungseinrichtungen) sowie die Durchführungsbestimmung VO (EU) 965/2012 „Air Operations“ den gesamten Bereich des Flugbetriebs. Für den Bereich „Aerodromes“ wurden bereits „Notices of Proposed Amendments“ (NPA) veröffentlicht und kommentiert, deren Umsetzung in Durchführungsbestimmungen als VO (EU) unmittelbar bevorsteht.

Allein die neuen, spätestens ab 1. Januar 2014 geltenden Vorschriften im Bereich „Aerodromes“ statuieren zahlreiche neue Aufgaben für die Luftfahrtbehörden der Länder, wie beispielsweise die Zertifizierung von Flugplätzen, Flugplatzinspektionen, höhere Anforderungen an die Flugplatzausrüstungen sowie den Flugplatzbetrieb. Dieser Prozess muss 48 Monate nach Inkrafttreten der neuen Regelungen abgeschlossen sein.

Den Durchführungsbestimmungen für alle Bereiche ist gemein, dass sie nicht nur materielle und formelle Anforderungen an den Regelungsgegenstand selbst formulieren, sondern mit „Authority Requirements“, der Forderung nach Qualitätsmanagementsystemen in den Luftfahrtbehörden und regelmäßigem „Reporting“ tief in die Verwaltungsstruktur, die Arbeitsabläufe und die erforderliche Personalausstattung eingreifen.

Es ist folglich von einem prognostizierten Personalmehrbedarf (u.a. „Airport Inspector“, Qualitätsmanager) bei den Landesluftfahrtbehörden (Bremen: 3 Stellen, Hamburg: 4 Stellen, Mecklenburg-Vorpommern: 3 Stellen, Niedersachsen: 6 Stellen, Schleswig-Holstein: 4 Stellen) auszugehen.

Selbst wenn – was unrealistisch ist – die sich daraus ergebenden erheblichen Mehrkosten (ca. 1 Million Euro pro Jahr insgesamt für alle norddeutschen Länder) bei den Luftfahrtbehörden zu leisten wären, stünden die Fachleute in der erforderlichen Anzahl (Bund + 16 Länder) auf dem Arbeitsmarkt auf absehbare Zeit, wenn überhaupt, nur unter extrem schwierigen Bedingungen zur Verfügung. Mit den derzeitigen Strukturen können die Anforderungen der EASA also derzeit gar nicht und zukünftig von den Ländern nur unter schwierigsten Bedingungen und finanziellem Aufwand umgesetzt werden. Es besteht daher großer Anpassungsbedarf.

Zur Lösung der grundsätzlichen Strukturprobleme drängt sich eine gemeinsame Vorgehensweise der Luftfahrtbehörden des Bundes (z.B. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), LBA, BAF, BFU) und der Länder auf, die voraussetzt, dass die unterschiedlichen Behörden eine einheitliche Luftfahrtverwaltung mit einem übergreifendem Qualitätsmanagementsystem und einem gemeinsamen Ressourcenpool darstellen (vgl. hierzu auch Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 04./05. Oktober 2012 zu TOP 8, ebenfalls TOP 7.4 der GKVS März 2013).

Eine solche Vorgehensweise erfordert allerdings einen „Top-Down-Approach“, der nach hiesiger Auffassung allein vom BMVBS initiiert und gesteuert werden kann.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder stellen fest, dass

- die Länder mit der derzeitigen Struktur und der vorhandenen Ressourcenausstattung selbst bei großer Anpassungsbereitschaft die Anforderungen der EASA nicht umfassend erfüllen können.
- selbst im Falle der Mittelverfügbarkeit das erforderliche Personal für den Bund und alle 16 Länder auf dem Arbeitsmarkt derzeit nicht zur Verfügung steht und künftig auch nur unter schwierigsten Bedingungen und nicht in der vorgesehenen Umsetzungszeit rekrutiert werden kann.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder fordern, dass

- der Bund in Abstimmung mit den Ländern ein Konzept für eine in der Außenwirkung gegenüber der EASA einheitliche deutschen Luftverkehrsverwaltung vorlegt, die alle bisherigen Bundes- und Länderluftfahrtbehörden umfasst.
- der Bund im Innenverhältnis zwischen den Bundes- und Länderluftfahrtbehörden ein einheitliches Qualitätsmanagement einführt und ein Konzept für einen gemeinsamen Ressourcenpool entwickelt und umsetzt.

1.3. Zollflugplätze

Die kleineren Flughäfen und Verkehrslandeplätze in Norddeutschland werden aktuell mit weiteren Kostensteigerungen konfrontiert, die auf die Bundesverwaltung zurückgehen. Die Bundesfinanzdirektion reduziert die Anzahl der Zollflugplätze und der besonderen Landeplätze. In der Folge müssen für viele Flüge Einzelbe-

freiungen vom Zollflugplatzzwang beantragt werden, die erhebliche Kosten nach sich ziehen.

Im Luftverkehr dürfen aus einem Drittland oder Drittgebiet einfliegende Flugzeuge grundsätzlich nur auf einem sogenannten Zollflugplatz landen. Flugzeuge, die in ein Drittland oder Drittgebiet fliegen möchten, dürfen nur von einem Zollflugplatz starten. Das Bundesministerium der Finanzen kann einen Flugplatz zu einem Zollflugplatz bestimmen, wenn dieser u.a. 2000 - 3000 zollrelevante Flugbewegungen im Kalenderjahr sowie ein hinreichendes Passagier- oder Frachtaufkommen aufweist.

Es gibt zudem die Möglichkeit der Landung auf einem sogenannten besonderen Landeplatz. Das Bundesministerium der Finanzen kann einen Flugplatz als einen besonderen Landeplatz zulassen, wenn er u.a. 50 zollrelevante Flugbewegungen im Kalenderjahr sowie ein hinreichendes Passagier- oder Frachtaufkommen aufweist.

Erfüllt das aus einem Drittland oder Drittgebiet einfliegende bzw. dorthin ausfliegende Luftfahrzeug (oder die damit beförderte Ware) nicht bestimmte Ausnahmen und soll es dennoch auf einem Flugplatz, der kein Zollflugplatz ist, landen bzw. von einem solchen starten, so kann das für den Flugplatz örtlich zuständige Hauptzollamt eine Einzelbefreiung vom Zollflugplatzzwang auf dem Verwaltungsweg erteilen. Dazu ist ein vorheriger schriftlicher Antrag des Flugzeugführers oder der Fluggesellschaft erforderlich, der dann zu einer kostenpflichtigen Abfertigungshandlung der Zollbeamten auf dem Flugplatz führt.

Die Abfertigungshandlung bezieht sich dabei nicht auf die Passagiere, die von außerhalb der EU/Schengen kommen, sondern auf ihr Reisegepäck. Denn bei einem Umsteigen (z.B. Flug aus der Schweiz via Frankfurt nach Sylt) werden die Passagiere und ihr Handgepäck bereits kontrolliert und ggf. zollrechtlich behandelt. Das Reisegepäck wird jedoch nicht ausgesondert und kontrolliert, da sonst das Durchchecken von Passagieren bei Umsteigeverbindungen erschwert würde.

Dieses Problem betrifft mehrere norddeutsche Flugplätze wie beispielsweise Rostock-Laage, Kiel und Sylt. Einigen wurde erst kürzlich der Status des besonderen Landeplatzes aberkannt. Schwierigkeiten bereitet, dass das Potenzial an Umsteigern aus dem außereuropäischen Ausland bzw. Nicht-Schengen-Ländern nicht für jeden einzelnen Flug vorherzusehen ist. Daher müsste für jede Maschine aus potenziellen Umsteige-Flughäfen, mithin für fast jeden gewerblichen Flug, ein gebührenpflichtiger Antrag auf Einzelbefreiung vom Zollflugplatzzwang gestellt wer-

den. Pro Abfertigung wird dann vom Zoll eine Gebühr von rund 100 Euro berechnet. Kostenschuldner gegenüber dem Zoll sind hierfür die Fluggesellschaften, da diese für Passagiere und Gepäck verantwortlich sind. Wenn die Fluggesellschaften versuchen, diese Kosten an die Flugplätze weiterzureichen, werden letztere finanziell überfordert. Im Bundesgebiet sollten gleichwertige Lebensverhältnisse angestrebt werden. Kostensenkungsversuche des Bundesfinanzministeriums dürfen nicht dazu führen, dass die abgelegenen Regionen wie die Inseln noch weiter abgehängt werden. Wo die Zollbeamten vor Ort sind, selbst wenn sie dort andere Hauptaufgaben wahrnehmen, sollten sie auch für die Abfertigung von Flugzeugen eingesetzt werden.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer setzen sich daher gemeinsam dafür ein, dass ohne Auferlegung zusätzlicher Kosten

- die Bundesfinanzverwaltung ihre öffentliche Aufgabe der Zollabfertigung in allen Teilen der Bundesrepublik wahrnimmt, auch an abgelegenen oder kleinen Flugplätzen Norddeutschlands.

2. Luftverkehr und Umwelt

Die Organisation des dezentralen Flughafensystems folgt der Notwendigkeit der Bewahrung bzw. Herstellung möglichst gleicher Voraussetzungen für die wirtschaftlichen Entwicklungen der Regionen in Deutschland. So wird sichergestellt, dass die für die jeweilige Region notwendigen und angemessenen Luftverkehrsverbindungen angeboten werden können, ohne hierfür unangemessen höheren Zeit- und Geldaufwand in Kauf nehmen zu müssen.

Wie sich vor geraumer Zeit ankündigt hat, stehen die Drehkreuzstandorte in Deutschland und Europa schon heute vor kaum überwindbaren Kapazitätsengpässen. Die Aufrechterhaltung des dezentralen Flughafensystems mit seinen norddeutschen Flughäfen gewährleistet auch in Zukunft, dass die erforderlichen Flughafenkapazitäten vorgehalten werden. Dadurch werden die unvermeidbar auftretenden Emissionen des startenden und landenden Luftverkehrs sowie des dort jeweils konzentrierten An- und Abreiseverkehrs auf Straße und Schiene weiträumig in der Fläche verteilt, und die übermäßige Belastung der Anrainer großer Luftdrehkreuze, bei denen sich schon heute deutlich die Grenzen der Akzeptanz äußern, damit vermieden.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder haben in der Vergangenheit bei allen Infrastrukturfragen die luftverkehrswirtschaftlichen und insbesondere die damit zusammen hängenden beschäftigungspolitischen Belange sowie die umweltpolitischen Interessen, dabei wiederum speziell die Belange des Lärmschutzes, angemessen berücksichtigt und werden dies auch in Zukunft tun. Sie stellen sich den derzeitigen und kommenden Herausforderungen, die sich aus den gesellschaftlichen und politischen Rahmensetzungen ergeben. Sie sind sich selbstverständlich ihrer besonderen Verantwortung bewusst, alle Emissionen auf einem zumutbaren Maß entsprechend der rechtlichen Vorgaben zu halten und mit einer restriktiven Aufsicht sicherzustellen. Dies gilt gleichermaßen für die Emissionen von Schadstoffen wie Lärm. Sie werden ihre Erkenntnisse auf diesem Gebiet im Interesse gemeinsamer Verbesserungen ständig austauschen.

Flughäfen erfüllen nicht nur außerordentlich wichtige Funktionen als Einrichtungen der überregionalen und internationalen Verkehrsinfrastruktur, sondern sind auch unverzichtbare Bestandteile der öffentlichen Daseinsvorsorge, des Katastrophenschutzes und anderer wichtiger öffentlicher Interessen. Dies bedingt eine möglichst vierundzwanzigstündige Betriebszeit für alle Verkehrsflughäfen, um Flüge dieser Art auch in Zukunft uneingeschränkt zu ermöglichen.

Die drei Flughäfen Hamburg, Hannover und Bremen weisen in ihren Genehmigungen unterschiedliche Flugbetriebsbeschränkungen auf. Diese Restriktionen sind das Ergebnis einer Abwägung der besonderen Verkehrsfunktionen der Flughäfen als nationale, internationale oder interkontinentale Mobilitätsportale ihrer Regionen mit den Schutzinteressen der betroffenen Anrainer. Für die großen norddeutschen Flughäfen wurden (zum Teil in länderübergreifender Kooperation) Lärmschutzbereiche entsprechend des 2007 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgelegt. Damit genügen die Länder den rechtlichen Anforderungen an den Schutz vor Fluglärm. Über diese rein rechtlichen Vorgaben hinaus haben insbesondere die Flughäfen Hamburg und Hannover durch die freiwilligen Schallschutzprogramme der letzten Jahre bereits frühere oder weitergehende Maßnahmen zur Gewährleistung passiven Schallschutzes durchgeführt.

Zusätzlich zum passiven Schallschutz besteht die Möglichkeit, flankierend Anreize zum Einsatz lärm- und schadstoffarmen Fluggeräts sowie für die zurückhaltende Nutzung der Tagesrand- und Nachtzeiten für die Starts und Landungen über die Gestaltung der Entgeltordnungen der Flughäfen zu schaffen. Die Flughäfen Hamburg und Hannover verfügen bereits über solch gestaffelte Entgeltsysteme, für den Flughafen Bremen wird dies im Sommer 2013 erwartet. Auch zur Umsetzung die-

ser Vorhaben im Interesse gemeinsamer Verbesserungen werden sich die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer künftig ständig austauschen.

Gerade vor dem Hintergrund einer sehr restriktiven Nachtflugregelung am Flughafen Frankfurt/Main und zunehmenden Drucks auf die Flugbeschränkungsregelungen anderer Flughäfen ist es für den norddeutschen Luftverkehrsraum aus luftverkehrspolitischer Sicht dringend erforderlich, über mindestens einen Flughafen zu verfügen, an dem planmäßige Nachtflüge verlässlich stattfinden dürfen. Mit dem Flughafen Hannover verfügt der norddeutsche Luftverkehrsraum über einen solchen Flughafen und es ist im Interesse Norddeutschlands, dass der Flughafen Hannover unter den oben genannten Bedingungen diese international erforderlichen Betriebszeiten auch weiterhin für Passagier- und Frachtverkehre anbietet. Damit würde grundsätzlich der Flughafen Hannover und für Luftfracht auch der Flughafen Schwerin-Parchim die nächtliche Erreichbarkeit für die fünf norddeutschen Länder garantieren. Damit nächtliche Flüge im Falle des Erfordernisses einer Ausweichlandung ebenfalls in Norddeutschland Aufnahme finden, ist es erforderlich, die bestehenden Betriebszeiten- und Flugbeschränkungsregelungen der Flughäfen Hamburg und Bremen nicht weiter zu verschärfen. Für eine wirkungsvolle Lärminderung im sensiblen Nachtzeitraum sind die Ausnahmegenehmigungen von den bestehenden Nachtflugbeschränkungen jedoch auch in Zukunft auf ein zumutbares Maß zu begrenzen.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder stellen fest:

- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder setzen sich weiterhin für den Einklang der wirtschaftlichen Belange und der öffentlichen Verkehrsfunktion mit den Belangen des Umwelt- und insbesondere des Lärmschutzes ein.
- Sie setzen sich dafür ein, für den Flughafen Hannover-Langenhagen eine 24-stündige Betriebszeit ohne weitere Nachtflugbeschränkungen beizubehalten.
- Ferner halten die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder an den bestehenden Betriebszeiten- und Flugbeschränkungsregelungen der Verkehrsflughäfen, insbesondere Hamburg und Bremen, uneingeschränkt fest.

3. Interkontinental- und Europaverbindungen der Norddeutschen Länder

Das von den für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder in Auftrag gegebene Gutachten verdeutlicht die Stärken und Schwächen der Bedienung von Luftverkehrsmobilitätsbedürfnissen der norddeutschen Bevölkerung und Wirtschaft über die lokalen Flughafenstandorte.

Die Gutachter führen aus, dass die Versorgung für den Verkehr von und zu europäischen Destinationen weitgehend über die norddeutschen Standorte gewährleistet sei, aber die Bedürfnisse für interkontinentale Verkehre schlechter befriedigt würden. Zu nennen seien hier die Zielgebiete Asien-Pazifik, Russland, Afrika, Nord-, Mittel- und Südamerika sowie die Karibik. Lediglich am Flughafen Hamburg würden die interkontinentalen Verbindungen nach New York und Dubai angeboten. Zwar böten die drei größeren Flughäfen Bremen, Hannover und Hamburg gute Verbindungen zu Drehkreuzen an, doch erfordere dies einen Umsteigevorgang, der die Reisezeit verlängere und sich damit auf die Erreichbarkeit auswirke, so dass die „Standortlagegunst“ für Norddeutschland im Wettbewerb um Investitionen und Arbeitsplätze mit luftverkehrlich besser erschlossenen Gebieten geringer sei.

Die Gutachter haben zu den Chancen, die sich insbesondere aus der technischen Entwicklung der Fluggeräte ergeben aus Sicht der für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder zutreffend ausgeführt, dass es den norddeutschen Sekundärflughäfen trotz der Liberalisierungstendenzen im internationalen Luftverkehr bisher nicht gelungen sei, in größerer Zahl interkontinentale Luftverkehrsverbindungen einzurichten. Derzeit würden lediglich ab Hamburg Interkontinentalflüge angeboten. Ursache für die geringe Verkehrsanziehungskraft der norddeutschen Flughäfen im Interkontinentalbereich sei der Umstand, dass diese Flughäfen über ein lokales Verkehrsaufkommen verfügten, das nur für wenige Strecken ausreiche und die im Interkontinentalverkehr derzeit eingesetzten Großraumflugzeuge ohne eine Drehkreuzfunktion so nicht wirtschaftlich ausgelastet werden könnten. Vielmehr hätten sich die Chancen der norddeutschen Flughäfen zur Anziehung von Interkontinentalverbindungen mit der Markteinführung der Airbus A380 weiter verschlechtert. Mit einer Basis-Sitzplatzkapazität von etwa 555 Sitzen seien die mit diesem Flugzeug möglichen Kostendegressionseffekte („Economies of Aircraft Size“) erst bei einer zu befördernden Verkehrsmenge erreicht, die allein in Norddeutschland auf absehbare Zeit nicht generierbar erscheine. Stattdessen habe die Einführung des Airbus A380 die nationale und europäische Drehkreuzstruktur weiter gestärkt.

Dies könne sich – so die Gutachter zutreffend – jedoch ändern, wenn die von Airbus geplante Langstreckenmaschine Airbus A350 ab 2013 auf den Markt komme und der Flugzeugtyp Boeing 787 sich wirtschaftlich weiter durchsetze und beide Flugzeugtypen von den im Interkontinentalverkehr tätigen Luftverkehrsunternehmen in größerer Stückzahl auf Fernverkehrstrecken eingesetzt würden. Die Boeing 787 sei ein für den Fernstreckenverkehr konstruiertes Flugzeug, das im Vergleich zu herkömmlichen Flugzeugtypen einen um etwa 20 Prozent verringerten Treibstoffverbrauch aufweise. Ferner sei die Reichweite deutlich größer als die von heute verfügbaren Flugzeugen vergleichbarer Größenordnung. Damit solle dieses Flugzeug trotz seiner im Vergleich zur Airbus A380 deutlich geringeren Passagierkapazität von etwa 200 – 300 Sitzplätzen nach Angaben des Herstellers auch auf Fernstrecken wirtschaftlich zu betreiben sein. Es solle den wirtschaftlichen Betrieb direkter Interkontinentalverbindungen auch auf solchen Strecken ermöglichen, die bisher wirtschaftlich nicht tragfähig waren.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder stimmen mit den Gutachtern in der Einschätzung überein, dass mit der Entwicklung der Boeing 787 und mit der Airbus A350 jeweils ein Flugzeug bereitsteht, das grundsätzlich in der Lage sein wird, die Dominanz von Drehscheibenverkehren im Interkontinentalbereich aufzubrechen und die interkontinentale Direktbedienung verkehrsstarker Sekundärflughäfen in Norddeutschland als Angebotsergänzung zu Drehkreuzverkehren zu ermöglichen. Aufgrund der im Vergleich zur Airbus A380 geringeren Ladekapazität der Boeing 787 und Airbus A350 seien – so die Gutachter hierzu – die realisierbaren Betriebskostendegressionseffekte deutlich geringer als beim Einsatz eines Airbus A380. Allerdings könne der Einsatz der Boeing 787 und des Airbus A350 von bisher (ausschließlich oder zumindest vornehmlich) als Sekundärflughäfen genutzten Flugplätzen für die Luftverkehrsunternehmen aus folgenden Gründen von Interesse sein: Von den Luftverkehrsunternehmen seien für die Nutzung der Drehkreuz-Flughäfen oftmals vergleichsweise hohe Flughafenentgelte zu zahlen. Zudem bringe auch der Betrieb einer internationalen Drehkreuzstruktur für die Fluggesellschaften hohe Kosten mit sich. So ergäben sich teils lange Standzeiten für die auf den Verbindungen des Drehkreuznetzes eingesetzten Flugzeuge. Die Folge sei eine im Vergleich zu Direktverbindungen tendenziell geringere Kapitalnutzung. Hinzu kämen die im Vergleich zu Direktverbindungen höheren Kosten des Zubringerverkehrs, die ihrerseits aus der längeren Gesamtstrecke resultierten. Demgegenüber würden Direktflüge die Reisezeiten und damit auch die Reisekosten verringern.

Die fünf für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder werden sich vor dem Hintergrund der gutachterlichen Stellungnahme dafür einsetzen, dass luftverkehrspolitisch die notwendigen Rahmenbedingungen für neue außereuropäische Verbindungen geschaffen werden. Ohne die einen solchen Rahmen setzenden Verkehrsrechte können die weiteren interkontinentalen Zielgebiete für Norddeutschland nicht erschlossen werden, da nur durch bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittstaaten interkontinentale Anbindungen ermöglicht werden. Diese Verbindungen lassen den Einsatz der genannten neuen Flugzeugtypen besonders sinnvoll erscheinen. Zwar sind die Abkommen die Grundvoraussetzung für die Durchführung entsprechender Verkehre an den deutschen Flughäfen, allerdings regeln sie zunächst nur die Anzahl der Ziele in Deutschland und dem Partnerland. Die Frage, auf welchem Flughafen die außereuropäischen Airlines wie oft landen dürfen ist hingegen eine Frage diverser Zusatzabkommen. Daher werden sich die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder aktiv in die konkreten Verhandlungen über die Verkehrsrechte und deren Ausgestaltung einbringen.

Neben den außereuropäischen Destinationen haben die Gutachter die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder darauf hingewiesen, dass auch innereuropäisch wichtige Verbindungen nicht oder nur unzureichend angeboten werden. Genannt werden u.a. die Destinationen Athen, Dublin und Rom. Diese für den norddeutschen Wirtschaftsstandort wichtigen Ergänzungsbedarfe zum insgesamt guten norddeutschen Angebot erkennen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder an und werden sich für eine bedarfsgerechte und eigenwirtschaftliche Verbesserung des Angebots einsetzen.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder machen sich die wiedergegebenen Gutachteraussagen insoweit zu eigen und ziehen daraus den Schluss, die Flughafenunternehmen bei der Akquise von weiteren Verbindungen des norddeutschen Raums mit wichtigen europäischen Destinationen und bei der Schaffung weiterer, für den norddeutschen Wirtschaftsstandort wichtigen Verbindungen in das außereuropäische Ausland zu unterstützen. Um Akquisitionsbemühungen zum Erfolg zu führen, besteht die Anforderung aus luftverkehrspolitischer Sicht in einer stärkeren länderübergreifenden Perspektive und Datenaufbereitung, um die Wirtschaftskraft des gesamten Raumes stärker zu illustrieren. Es wird u.a. eine Akzentuierung des internationalen Standortmarketings angestrebt.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder erkennen die wirtschaftspolitische Notwendigkeit an, sich für eine bessere internationale Anbindung des norddeutschen Raums zu engagieren und werden sich für folgende Maßnahmen einsetzen:

- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder unterstützen die Akquise der Flughäfen bezüglich noch fehlender Direktverbindungen zu europäischen und vor allem außereuropäischen Zielen.
- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder engagieren sich gemeinsam für bilaterale Luftverkehrsrechte und die erforderlichen Zusatzabkommen, um darauf hinzuwirken, dass die Bundesrepublik Deutschland sich für die bedarfsgerechte Gewährung solcher Rechte an norddeutschen Flughäfen einsetzt.

4. Tourismus/Marketing

Wachstumschancen für das Norddeutsche Luftverkehrssystem bestehen hinsichtlich des Inbound-Tourismus und hier speziell hinsichtlich Küsten-, aber auch Messe- und Städtetourismus sowie beim Kreuzfahrttourismus. Die norddeutschen Küstenländer verfügen mit der Nord- und Ostsee, den Welterbestädten und der Metropolregion Hamburg über eine auch im internationalen Vergleich hohe Attraktivität. Damit besteht für die internationalen Verkehrsflughäfen ein besonders großes Potenzial, um in Europa aber auch außerhalb Europas signifikante Steigerungen des Inbound-Tourismus zu generieren. Darüber hinaus profitieren die Inselflughäfen Sylt und Heringsdorf von diesem Potenzial.

Gerade auf dem Sektor des internationalen Tourismus hat Norddeutschland gegenüber vielen anderen deutschen Regionen erheblichen Nachholbedarf. Es gilt deshalb ein gemeinsames Anforderungsprofil zu entwickeln, um eine Steigerung des internationalen Inbound-Tourismus herbeizuführen. Dies kann nur unter Ausnutzung der auch international bedeutenden touristischen Standortfaktoren des gesamten norddeutschen Raums gelingen. Es wäre deshalb begrüßenswert, ein gezieltes Destinationsmarketing mit einer stärkeren länderübergreifenden Promotion der touristischen Attraktivität und Wirtschaftskraft zu entwickeln, welches bis zum gemeinsamen Auftritt von Tourismusinstituten, Behörden und Flughäfen bei Messen führen kann (z. B. Promotion des Küsten-, Städte und Messetourismus). Insbesondere auf internationalen Messen, Veranstaltungen und bei politisch begleiteten Unternehmerdelegationen, die im Ausland stattfinden, ist es zur Stärkung

des Luftfahrtstandortes Norddeutschland notwendig, den norddeutschen Raum als gemeinsame Tourismusdestination international zu vermarkten. Darüber hinaus ist die aktive Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern sowie ggf. mit dem Hotelgewerbe zu verstärken, um neben lokalen Besonderheiten auch die Attraktivität Norddeutschlands insgesamt für deren Produktgestaltung anzubieten. Dabei geht es darum, die flugaffinen Quellmärkte gezielt anzusprechen. Diesbezüglich wird gerade im Bereich des Interkontinentalverkehrs noch Potenzial gesehen.

Von besonderer Bedeutung ist weiterhin, dass Reisen mit Kreuzfahrtschiffen zunehmend beliebter werden und dies zu einem wachsenden Faktor für den Tourismusstandort Norddeutschland führt. Die norddeutschen Häfen, die von Kreuzfahrtschiffen angesteuert werden, verzeichnen einen signifikanten Anstieg der Schiffsanläufe. Die Kreuzfahrtbranche erlebt in den letzten Jahren einen regelrechten Boom. Für den Luftverkehr ergeben sich Chancen von diesem wachsenden Kreuzfahrtreisemarkt zu profitieren, wenn die Kreuzfahrten in den norddeutschen Häfen beginnen und enden, die Schiffe die Seehäfen also nicht nur im Rahmen der Kreuzfahrt anlaufen, sondern die Reisenden dort an bzw. von Bord gehen. Die An- und Abreise zu den Kreuzschiffahrten könnte dann mit dem Flugzeug erfolgen, wobei dafür Linienflüge und für größere Gruppen von Reisenden auch Charterflüge, genutzt werden können. Voraussetzung für die Generierung von Luftverkehrsaufkommen in diesem Segment ist die Positionierung eines Hafens als Ausgangsort für Kreuzfahrtreisen. Städte, die sowohl über einen Flughafen als auch über einen Hafen verfügen, die idealerweise wiederum nicht sehr weit voneinander entfernt sind, besitzen daher Vorteile. Es gilt daher, die relevanten Reiseveranstalter, Reedereien, Flughäfen und Tourismuspartner zu einer gezielten Zusammenarbeit zu bewegen und zu unterstützen.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder stellen vor dem dargestellten Hintergrund fest:

- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder wirken darauf hin, dass in der internationalen Standortwerbung der Luftfahrtstandort Norddeutschland im Hinblick auf internationalen Tourismus deutlicher beworben wird.
- Zur Erschließung weiterer luftverkehrlicher Potenziale aufgrund des wachsenden Kreuzschiffahrtsreisemarktes unterstützen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder die Zusammenarbeit im Standortmarketing der Beteiligten.

5. Luftseitige Versorgung von Offshore-Windenergieanlagen

Neben vielen dezentralen Erzeugungsstandorten für erneuerbare Energien ist es für das Gelingen der deutschen Energiewende unerlässlich, Windenergie in der Nord- und Ostsee zu nutzen. In Deutschland wird nach Auffassung der Gutachter bis 2030 die Errichtung von Anlagen mit 30 bis 45 Gigawatt Offshore-Windenergieleistungen erwartet. Der schwerpunktmäßige Ausbau der Offshore-Windenergienutzung erfolgt in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ). In der AWZ ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) für die Genehmigung, auch von Hubschraubersonderlandeplätzen (HSLP), zuständig. Innerhalb der 12-Seemeilen-Zone ist ein Ausbau der Windenergienutzung überwiegend nicht verträglich. Für die Erprobung der Offshore-Windenergienutzung haben die zuständigen Behörden der Länder Eignungsgebiete festgelegt. In Niedersachsen sind dies beispielsweise die Gebiete Riffgat und Nordergründe. Hier wurden auch bereits Genehmigungen für HSLP erteilt. Mit Inbetriebnahme dieser in der 12-Seemeilen-Zone liegenden HSLP müssen die zuständigen Luftfahrtbehörden in der Lage sein, diese Plätze luftrechtlich abzunehmen und zukünftig vor Ort zu beaufsichtigen. Hier sollte in enger Zusammenarbeit mit dem BSH, dem BMVBS und den zuständigen Landesluftfahrtbehörden ein Konzept für die Abnahme und die luftverkehrliche Überwachung erarbeitet und rechtzeitig umgesetzt werden.

Ein potenzielles Geschäftsfeld für küstennahe Flugplätze ist die Funktion als Service-Standort für die vor der deutschen Nord- und Ostseeküste entstehenden Offshore-Windparks (OWP). Die Installation, Ausstattung, Wartung und Instandhaltung sowie der Rückbau dieser Anlagen bilden das Marktpotenzial für die küstennahen norddeutschen Flugplätze in der OWP-Logistik. Nach den Logistikkonzepten der OWP-Betreiber dienen die Flugplätze und die dort angesiedelten Helikopter-Dienste dem Personen- und Einzelteiltransport, der Schulung von Offshore-Personal und der Einbindung in ein Notfall-Rettungssystem. Um der Funktion als Servicestandort gerecht zu werden, sollte der Flugplatz in unmittelbarer Küstennähe liegen um eine möglichst kurze Flugzeit zu gewährleisten, da ein Transport auf dem Land- als deutlich kostengünstiger gegenüber dem Luftweg angenommen werden kann. Günstig wäre die Nähe zu einem Hafen hinsichtlich einer gemeinsamen Ersatzteillagerung sowie im Hinblick auf eine landseitige Versorgungsvariante mit kombiniertem Einsatz von Schiffen und Hubschraubern. Zudem müssen Konflikte mit dem Tourismus vermieden werden. Basierend auf diesen Kriterien sind im Gutachten die potenziellen in Frage kommenden Flugplätze für die luftseitige Versorgung von Offshore-Windparks dargestellt. Es sollte allerdings auch da-

von ausgegangen werden, dass die OWP-Betreiber unabhängig von einem an der Küste liegenden Flugplatz in unmittelbarer Nähe zu ihrem Logistik-Standort einen neuen HSLP beantragen können. In beiden Fällen sind die zuständigen Luftfahrtbehörden involviert und sollten den OWP-Betreibern beratend zur Seite stehen.

Inwieweit sich für die einzelnen Standorte Potenziale aus der Offshore-Windindustrie ergeben bzw. welcher Bedarf seitens der Offshore-Windindustrie besteht, könnte Gegenstand weiterer Untersuchungen werden. Ausgewählte küstennahe Flugplätze sollten auf die Anforderungen der Offshore – Windindustrie vorbereitet sein.

Im Bereich von Offshore-Windparks liegen in Deutschland, im Vergleich zum diesbezüglich wesentlich erprobteren Onshore-Bereich, noch relativ wenige Erfahrungen vor. Bestimmte rechtliche Vorgaben und Standards beispielsweise für den Anflug in Windparks oder die Gewährleistung des Brandschutzes und Rettungsdienstes für den luftverkehrlichen Bereich müssen erst noch entwickelt werden. Hieraus ergibt sich sowohl für die Betreiber der Offshore-Windparks als auch für die Hubschrauberunternehmen und für die Flugplätze, an denen sich die relevanten Unternehmen ansiedeln wollen, ein hoher Beratungs- und Abstimmungsbedarf mit den zuständigen Behörden. Beispielhaft sei hier auch die Entwicklung von Rettungskonzepten genannt.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder

- bekennen sich zu einer bedarfsgerechten Flugplatzinfrastruktur für die Offshore-Windindustrie und werden die OWP-Betreiber in luftverkehrlichen Angelegenheiten unterstützen und
- bieten an, sich in enger Zusammenarbeit mit dem BSH, dem BMVBS und den zuständigen Landesluftfahrtbehörden an der Erarbeitung eines Konzeptes für die Abnahme und die luftverkehrliche Überwachung von Offshore-HSLP zu beteiligen.

6. Projekt „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder teilen die Einschätzung der Gutachter zu den Risiken, die sich für den ganzen

norddeutschen Luftverkehrsstandort aus der Realisierung des Projektes „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“ langfristig ergeben könnten.

Seit Jahrzehnten wird immer wieder über den Bau und Betrieb eines neuen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen diskutiert, der den bisherigen Flughafen Hamburg am Standort Fuhlsbüttel ersetzen könnte. Der Flughafen Hamburg würde nach Realisierung des Flughafens in Kaltenkirchen geschlossen werden. Eine für das Vorhaben erforderliche Fläche in Kaltenkirchen befindet sich bereits im Eigentum der Flughafen Hamburg GmbH. Begründet wird die angebliche Notwendigkeit dieses Projektes vor allem mit befürchteten Kapazitätsengpässen des Hamburger Flughafens, insbesondere im Bereich der luftseitigen Infrastruktur. Aufgrund seiner Innenstadtlage verfügt der Flughafen nur über eng begrenzte Möglichkeiten, seine Verkehrskapazität in diesem Bereich signifikant zu erhöhen.

Der Flughafen Hamburg zählt zu den deutschen Großflughäfen. 2012 war er mit einer Gesamtabfertigungsleistung von rund 13,7 Mio. Fluggästen der fünftgrößte Flughafen Deutschlands und verzeichnete damit das größte Passagieraufkommen aller norddeutschen Flughäfen. Sein Luftverkehrsangebot konzentriert sich auf den inländischen und innereuropäischen Kurz- und Mittelstreckenluftverkehr. Die Abschätzung des künftigen Luftverkehrsaufkommens im norddeutschen Flughafensystem – so die Gutachter – hat ergeben, dass die Kapazität des Hamburger Flughafens am Standort Fuhlsbüttel auf viele Jahre ausreichen wird, die Verkehrsnachfrage weitgehend engpassfrei zu bewältigen. Engpässe wird es allenfalls zu wenigen Spitzenlastzeiten geben.

Die Realisierung des Projekts „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“ würde – so die Gutachter zutreffend – bedeuten, dass für eine langfristig kontinuierlich stark ansteigende Passagierentwicklung ausreichende Kapazität vorgehalten werden könnte. Allerdings bestehe an einer solchen Entwicklung schon allein wegen der „Nordwanderung“ des Flughafens nach Kaltenkirchen erhebliche Zweifel, da diese Verlagerung im Kontext der Konkurrenzbeziehungen zwischen den norddeutschen Verkehrsflughäfen zu betrachten sei. Hauptkonkurrenten des Hamburger Flughafens seien die Flughäfen Berlin, Bremen und Hannover sowie – in begrenztem Umfang – Lübeck und der dänische Flughafen Billund. Eine Nordwanderung des Flughafens Hamburg würde seine Wettbewerbsposition gegenüber Hannover verschlechtern und gegenüber den anderen Flughäfen kaum verbessern. Zum einen wurde darauf hingewiesen, dass sich die Anfahrtswege und notwendigen Anreisezeiten aus dem südlichen Hamburger Umland und auch aus Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und auch dem Großraum Berlin durch die Nord-

verschiebung des Flughafens verlängern würden. Zum anderen sei Schleswig-Holstein bereits heute weitgehend auf die Nutzung des Hamburger Flughafens angewiesen. Die Flughäfen Billund und Lübeck stellten für Flugreisende aufgrund ihres begrenzten Flugangebotes nur in Randbereichen eine echte Alternative zur Nutzung des Flughafens Hamburg dar. Eine Nordverschiebung werde also diesbezüglich kaum neue Verkehrspotenziale eröffnen. Insgesamt – so bilanzieren die Gutachter – würde die Nordverlagerung des Flughafens also die weitere verkehrliche Entwicklung in Hamburg hemmen oder sogar negativ beeinflussen.

Sowohl das Kurz- und Mittelstreckenflugangebot als auch das potenzielle Zubringernetz würden entsprechend langsamer wachsen. Beides würde unter sonst gleichen Umständen die Chance für Hamburg verschlechtern, auf absehbare Zeit zusätzliche direkte Interkontinentalverkehre zu akquirieren. Interkontinentalverkehre seien allerdings für den gesamten norddeutschen Wirtschaftsstandort ein wichtiger Faktor. Als einziger norddeutscher Flughafen verfüge Hamburg derzeit über solche Interkontinentalverkehre. Der Flughafen versuche zudem seit langem weitere Langstreckenflugverkehre anzuziehen. Bisher erscheine das am Hamburger Flughafen generierbare lokale Verkehrsaufkommen den im Fernverkehr tätigen Luftverkehrsunternehmen offensichtlich nicht attraktiv genug, um weitere Interkontinentalstrecken aufzubauen. Dies könne sich ändern, wenn erstens mit der weiteren allgemeinen Einkommensentwicklung im Großraum Hamburg zusätzliches originäres Luftverkehrsaufkommen generiert werde, und sich zweitens die neuen Flugzeugmuster B 787 und A 350 am Markt durchsetzen (vgl. hierzu IV.3.).

Die genannten Folgen der Realisierung des Projekts würden sich – so die Gutachter – für ganz Norddeutschland negativ bemerkbar machen. Allerdings wären die Teilregionen in jeweils unterschiedlichem Ausmaß betroffen: Während der Großraum Hannover über das ICE-Angebot der Deutschen Bahn direkt an den Flughafen Frankfurt/Main angeschlossen sei und seine interkontinentale Erreichbarkeit aufgrund der kurzen Bahnreisezeit von etwa 2,5 Stunden von und nach Frankfurt/Main nur begrenzt beeinträchtigt wäre, würden Bahnreisende sowohl ab Bremen Hbf. als auch ab Hamburg Hbf. jeweils 4 – 5 Stunden benötigen, um den Frankfurter Flughafen zu erreichen. Noch schlechter stelle sich die Situation für Schleswig Holstein aufgrund der räumlichen Lage dar. Die Gutachter weisen daher darauf hin, dass bei Verwirklichung des Projekts „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“ ein Zielkonflikt entsteht: Zwar würden sich für lange Zeit keine Kapazitätsengpässe ergeben, allerdings würden auch keine zusätzlichen direkten Interkontinentalverbindungen etabliert. Daher machen die Gutachter darauf aufmerk-

sam, dass Kapazitätsengpässe für den norddeutschen Raum auch vermieden werden könnten, indem man keinen neuen Flughafen errichtet, sondern die zum Teil erheblichen Kapazitätsreserven der Flughäfen Hamburg, Bremen, Hannover und Lübeck ausnutzt.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder stimmen mit der gutachterlichen Stellungnahme überein, dass eine Alternative zum Verkehrsflughafen in Kaltenkirchen unzweifelhaft darin besteht, die vorhandene luftseitige Infrastruktur des Flughafens Hamburg weiter zu optimieren, die landseitige Abwicklung der Passagierströme durch ein umfangreiches Schienenverkehrsangebot und eine gute Straßeninfrastruktur sicher zu stellen und ggf. bedarfsgerecht anzupassen, die ungenutzten Kapazitäten der übrigen norddeutschen Flughäfen als Entlastungsreserve für Hamburg zu gegebener Zeit zu nutzen. Dabei käme (vorbehaltlich vorhandener Akzeptanz des Marktes) der räumlich am nächsten liegende Flughafen Lübeck als Ausweichoption in Betracht. Zudem gäbe es mit Hannover-Langenhagen noch einen weiteren Flughafen mit vorhandener Kapazität, der als weitere Ausweichoption für den Flughafen Hamburg in Betracht kommen könnte.

Im Übrigen haben sich die Bedingungen für den Neubau eines „Groß- und Ersatzflughafens Kaltenkirchen“ seit den 1960er Jahren, in denen das Vorhaben intensiv verfolgt wurde, in wichtigen Punkten deutlich verändert: In die Infrastruktur des Flughafens Hamburg wurde und wird erheblich investiert. Mit dem Flughafen Berlin-Brandenburg wird die Luftfahrtinfrastruktur um einen neuen und leistungsstarken Flughafen erweitert. Die Akzeptanz von Infrastrukturgroßvorhaben hat in der Bevölkerung abgenommen. Die wirtschaftlichen, insbesondere die finanzwirtschaftlichen, Rahmenbedingungen für Großinvestitionen sind auf absehbare Zeit sehr schwierig geworden.

Weitere Nachteile könnten sich durch die Realisierung eines Flughafens in Kaltenkirchen ergeben, wenn sich die Lufthansa-Technik als einer der großen Arbeitgeber Hamburgs der Nordwanderung des Flughafens nicht anschließen und stattdessen an einen anderen Standort außerhalb Norddeutschlands abwandern würde.

Mit der Empfehlung, das Projekt „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“ nicht mehr zu verfolgen, ist keine Notwendigkeit zur Veräußerung der im Eigentum der Flughafen Hamburg GmbH stehenden Grundstücke in Kaltenkirchen verbunden.

Diese Grundstücke werden im Eigentum der Flughafen Hamburg GmbH verbleiben.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder ziehen aus den dargestellten Gründen folgende Schlüsse aus der gutachterlichen Stellungnahme zum Projekt „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“:

- Das Projekt „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“ soll nicht mehr weiter verfolgt werden.
- Kapazitätsengpässe am Flughafen Hamburg sind nicht zu erwarten. Im Übrigen kann die Kapazität durch Optimierung der luftseitigen Infrastruktur erhöht werden. Bei der landseitigen Abwicklung der Passagierströme sollten Schienenverkehrsangebot und Straßeninfrastruktur zum Flughafen Hamburg ggf. bedarfsgerecht angepasst werden.
- Wenn sich Engpässe insbesondere zu Spitzenzeiten am Flughafen Hamburg absehen lassen, werden Kooperationen mit anderen norddeutschen Flughäfen angestrebt.

7. Kooperationen der Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder erkennen das Ergebnis der gutachterlichen Stellungnahme hinsichtlich der Notwendigkeit einer länderübergreifenden Kooperation von Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden in der im Folgenden spezifizierten Intensität an:

Auf Länderebene bestehen jeweils eigene ministerielle Luftverkehrsreferate in den zuständigen Landesbehörden. Diese sind für die Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen und genehmigungsrechtlicher Verfahren auf Landesebene zuständig. Die Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden der Länder arbeiten in Bundesauftragsverwaltung. Aufgrund der Sicherheitsrelevanz bestehen besonders hohe Qualitätsanforderungen an die Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben. Dies erfordert eine angemessene Personalausstattung mit entsprechender Fachkompetenz. Schon heute bestehen deshalb erhebliche Personalbedarfe.

Angesichts der sich in den vergangenen Jahren abzeichnenden Entwicklungen in der Rechtsfortbildung der luftrechtlichen Vorschriften, insbesondere der absehbaren Folgen bei der Umsetzung der angekündigten Reform des Luftrechts durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), wird es in den nächsten Jahren

erforderlich sein, einen regelmäßigen Austausch der in den fünf norddeutschen Ländern zuständigen Referenten und der in den Flächenländern vorhandenen Leitungen der Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden zu etablieren (vgl. hierzu Kapitel IV.1.2.). Diesbezüglich ist zum fachlichen Austausch und zur Fortentwicklung der Zusammenarbeit der fünf norddeutschen Landesverwaltungen eine regelmäßig stattfindende „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“ einzurichten.

Als aktuell geeignete Einzelthemen für eine kooperative Zusammenarbeit können exemplarisch die Themen „Umsetzung der Verfahrensanforderungen durch die EASA“ sowie „Schaffung des Gebührenrechts für die Luftfahrtverwaltungen“ genannt werden.

Die EASA entwickelt gemeinsame Sicherheits- und Umweltstandards mit dem Ziel der Einführung harmonisierter europaweiter Standards. Diese werden die an die Luftverkehrsbehörden der Länder gestellten fachlichen Anforderungen in Bezug auf Kompetenzen und Arbeitsaufwand künftig signifikant erhöhen und ausweiten. Die fünf norddeutschen Landesbehörden werden sich bei der Umsetzung um einheitliche Standards sowie gleichförmige Verwaltungsverfahren und -strukturen in der zu gründenden „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“ bemühen.

Die Gesetzgebungskompetenz zur Festsetzung der Gebühren der Luftfahrtverwaltung soll vom Bund auf die Länder übertragen werden, wobei eine einheitliche Gebührengesetzgebung im gesamten norddeutschen Wirtschaftsraum anzustreben wäre. Auch für dieses Thema würde die „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“ einen einheitlichen Gesetzgebungsvorschlag erarbeiten.

Als zweite Kooperationsstufe wurde von den Gutachtern die Etablierung sog. Kompetenzzentren empfohlen. Hiermit ist die Bündelung von Kompetenzen zu bestimmten Einzelthemen und -bereichen an einem oder zwei Standorten im norddeutschen Raum gemeint. Die Freie und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein haben sich darauf verständigt, die luftrechtlichen Zuverlässigkeitsüberprüfungen in der Hamburgischen Luftsicherheitsbehörde zentral für beide Länder durchzuführen. Die „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“ soll prüfen, inwieweit die Bündelung weiterer Aufgabenfelder der Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden durch derartige Kooperationen möglich und sinnvoll ist. Für die Schaffung von Kompetenzzentren eignen sich insbesondere verwaltungsbezogene und gutachterliche Tätigkeitsfelder, für die lokales „Know-How“ von nachrangiger Bedeutung ist.

Eine denkbare Zusammenlegung der fünf Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden wird aufgrund der enormen Flächenausdehnung der fünf norddeutschen Länder nicht verfolgt. Die Zentralisierung – so zutreffend die Gutachter – der gesamten Luftverkehrsbehörden der Länder würde denjenigen Aufgabenbereichen nicht gerecht, die ein hohes Maß an Ortskenntnis und/oder Kenntnisse über lokale Rahmenbedingungen erfordern. Von den Gutachtern wird jedoch auch als sinnvoll erachtet, eine enge Kooperation von Luftverkehrsbehörden einzelner Länder, die aufgrund ihrer Nähe zueinander und aufgrund der länderübergreifenden Bedeutung von Flughafenstandorten für die Erreichbarkeit des jeweils anderen Landes eine wichtige Rolle spielen, aufzubauen. Denkbar wäre beispielsweise die Fortführung der o.g. Kooperation zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg. In dieser Weise könnten weitere Kooperationen in Aufgabenfeldern entwickelt werden, die bei gleichzeitiger Beibehaltung von Außenstellen an den bisherigen lokalen Standorten der Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden, eine zentrale und ortsungebundene Abarbeitung zuließen.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder wirken darauf hin, dass die Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden wie folgt enger kooperieren:

- Es wird eine „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“ auf Dauer eingerichtet, die regelmäßig, u.a. zum fachlichen Austausch, tagt und mögliche Kooperationsfelder, z.B. mögliche Kooperationen bei der Umsetzung der neuen Verfahrensanforderungen durch die EASA sowie bei der angekündigten Übertragung der Gesetzgebungskompetenz für das Gebührenrecht der Luftfahrtverwaltung prüft und bewertet.
- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder beauftragen die „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“, der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer über die Prüfergebnisse zu berichten, Vorschläge zur Fortentwicklung des vorliegenden Norddeutschen Luftverkehrskonzepts zu erarbeiten und zur Abstimmung zu stellen.
- Die „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“ soll prüfen, inwieweit die Zusammenlegung von Aufgabenfeldern der Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden möglich und sinnvoll ist.

V. Fazit

Das vorliegende Konzept ist der Beginn eines kontinuierlichen Prozesses der Kooperation und des fachlichen Austauschs der fünf norddeutschen Länder, insbesondere in luftverkehrspolitischer Hinsicht, aber auch bei der Luftfahrt- und Luftsicherheitsverwaltung der Länder. Dabei wird die neu zu gründende Länderarbeitsgruppe der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer regelmäßig über die folgenden Forderungen, Positionen und Festlegungen berichten:

1. Flughafenkonzept des Bundes

Zum Flughafenkonzept des Bundes stellen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder fest:

- Im föderalen und durch die zwei Drehkreuzstandorte Frankfurt und München besonders geprägten Flughafensystem soll der Stellenwert des norddeutschen Luftverkehrs durch eine starke Zusammenarbeit der norddeutschen Partner weiterentwickelt und im gesamtdeutschen Kontext verstärkt werden.
- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer treten insbesondere bei der Überarbeitung des Flughafenkonzepts des Bundes für die Gewährleistung international erforderlicher, wettbewerbsfähiger Betriebszeiten mit der grundlegenden Notwendigkeit von Nachtflügen im globalen wirtschaftlichen Umfeld ein. Dabei ist das besondere Schutzbedürfnis der Bevölkerung in der Nacht mit hoher Priorität zu berücksichtigen. Gesundheitsgefährdender und unzumutbarer Fluglärm ist auch weiterhin durch eine restriktive Aufsicht zu verhindern. Die bestehenden Betriebszeiten an den norddeutschen Flughäfen dürfen aus luftverkehrspolitischer Sicht nicht verkürzt werden. Es ist im Interesse Norddeutschlands, dass der Flughafen Hannover seine aus internationaler Sicht erforderlichen Betriebszeiten auch weiterhin für Passagier- und Frachtverkehre anbietet.
- Eine Beurteilung von Verkehrsinfrastruktur nach rein betriebswirtschaftlicher Sichtweise lehnen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder ab. Die Kriterien „regionale Wirtschaftsförderung“, „bessere Erreichbarkeit von wenig erschlossenen bzw. peripheren Gebieten“, „Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit“ und der „Marktnähe der Region“ sowie touristische Aspekte sind bei der Gesamtbetrachtung von Infrastrukturmaßnahmen im Einzelfall anzuerkennen.

- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer setzen sich bei der Überarbeitung des Flughafenkonzeptes des Bundes dafür ein, dass neben den für Passagier- und Frachtverkehren zweifelsfrei wichtigen Flughäfen auch Flugplätze mit Sonderfunktionen (Nutzung für Werksverkehr, Luftfahrtindustrie oder Forschung) betrachtet werden, deren Existenz und Funktionsfähigkeit für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtig und von hohem Interesse sind.

2. Norddeutsche Luftverkehrsinfrastruktur

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder stellen hierzu Folgendes fest:

- Die Flughäfen Norddeutschlands weisen derzeit keine ernsthaften Kapazitätsengpässe auf. Bis mindestens 2030 sind solche auch nicht zu erwarten.
- Es wird davon ausgegangen, dass zukünftige Konversionsprojekte zur zivilen Nach- oder Mitnutzung eines militärischen Flughafens auch in absehbarer Zukunft ohne Bedeutung sein werden.
- Der Ausschöpfung vorhandener Kapazitäten an den Flughäfen ist Vorrang vor Flughafenneubau- und Konversionsprojekten einzuräumen.

3. Entwicklung des Norddeutschen Luftverkehrsstandorts

Luftverkehrsteuer

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder fordern die Bundesregierung auf,

- kurzfristig ein Gesetz zur Abschaffung der Luftverkehrsteuer in der jetzigen Form vorzulegen.
- solange die Steuer in der jetzigen Form besteht, die zusätzlichen Finanzmittel zur gezielten Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich des Luftverkehrs zu verwenden.

Umsetzung der Anforderungen und Vorgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder stellen fest, dass

- die Länder mit der derzeitigen Struktur und der vorhandenen Ressourcenausstattung selbst bei großer Anpassungsbereitschaft die Anforderungen der EASA nicht umfassend erfüllen können.
- dass selbst im Falle der Mittelverfügbarkeit das erforderliche Personal für den Bund und alle 16 Länder auf dem Arbeitsmarkt derzeit nicht zur Verfügung steht und künftig auch nur unter schwierigsten Bedingungen und nicht in der vorgesehenen Umsetzungszeit rekrutiert werden kann.

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder fordern, dass

- der Bund in Abstimmung mit den Ländern ein Konzept für eine, in der Außenwirkung gegenüber der EASA, einheitliche deutsche Luftverkehrsverwaltung vorlegt, die alle bisherigen Bundes- und Länderluftfahrtbehörden umfasst.
- der Bund im Innenverhältnis zwischen den Bundes- und Länderluftfahrtbehörden ein einheitliches Qualitätsmanagement einführt und ein Konzept für einen gemeinsamen Ressourcenpool entwickelt und umsetzt.

Zollflugplätze

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Küstenländer setzen sich gemeinsam dafür ein, dass ohne Auferlegung zusätzlicher Kosten

- die Bundesfinanzverwaltung ihre öffentliche Aufgabe der Zollabfertigung in allen Teilen der Bundesrepublik wahrnimmt, auch an abgelegenen oder kleinen Flugplätzen Norddeutschlands.

Luftverkehr und Umwelt

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder stellen fest:

- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder setzen sich weiterhin für den Einklang der wirtschaftlichen Belange und der öffentlichen Verkehrsfunktion mit den Belangen des Umwelt- und insbesondere des Lärmschutzes ein.
- Sie setzen sich dafür ein, für den Flughafen Hannover-Langenhagen eine 24-stündige Betriebszeit ohne weitere Nachtflugbeschränkungen beizubehalten.
- Ferner halten die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder an den bestehenden Betriebszeiten- und Flugbeschränkungsregelungen der Verkehrsflughäfen, insbesondere Hamburg und Bremen, uneingeschränkt fest.

Interkontinental- und Europaverbindungen der Norddeutschen Länder

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder erkennen die wirtschaftspolitische Notwendigkeit an, sich für eine bessere internationale Anbindung des norddeutschen Raums zu engagieren und werden sich für folgende Maßnahmen einsetzen:

- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder unterstützen die Akquise der Flughäfen bezüglich noch fehlender Direktverbindungen zu europäischen und vor allem außereuropäischen Zielen.
- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder engagieren sich gemeinsam für bilaterale Luftverkehrsrechte und die erforderlichen Zusatzabkommen, um darauf hinzuwirken, dass die Bundesrepublik Deutschland sich für die bedarfsgerechte Gewährung solcher Rechte an den norddeutschen Flughäfen einsetzt.

Tourismus/Marketing

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder stellen fest:

- Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder wirken darauf hin, dass in der internationalen Standortwerbung der Luftfahrtstandort Norddeutschland im Hinblick auf internationalen Tourismus deutlicher beworben wird.

- Zur Erschließung weiterer luftverkehrlicher Potenziale aufgrund des wachsenden Kreuzschifffahrtsreisemarktes unterstützen die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der norddeutschen Länder die Zusammenarbeit im Standortmarketing der Beteiligten.

Luftseitige Versorgung von Offshore-Windenergieanlagen

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder

- bekennen sich zu einer bedarfsgerechten Flugplatzinfrastruktur für die Offshore-Windindustrie und werden die OWP-Betreiber in luftverkehrlichen Angelegenheiten unterstützen und
- bieten an, sich in enger Zusammenarbeit mit dem BSH, dem BMVBS und den zuständigen Landesluftfahrtbehörden an der Erarbeitung eines Konzeptes für die Abnahme und die luftverkehrliche Überwachung von Offshore-HSLP zu beteiligen.

Projekt „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“

Die für Luftverkehrspolitik zuständigen Ressorts der fünf norddeutschen Länder ziehen aus den dargestellten Gründen folgende Schlüsse aus der gutachterlichen Stellungnahme zum Projekt „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“:

- Das Projekt „Groß- und Ersatzflughafen Kaltenkirchen“ soll nicht mehr weiter verfolgt werden.
- Kapazitätsengpässe am Flughafen Hamburg sind nicht zu erwarten. Im Übrigen kann die Kapazität durch Optimierung der luftseitigen Infrastruktur erhöht werden. Bei der landseitigen Abwicklung der Passagierströme sollten Schienenverkehrsangebot und Straßeninfrastruktur zum Flughafen Hamburg ggf. bedarfsgerecht angepasst werden.
- Wenn sich Engpässe insbesondere zu Spitzenzeiten am Flughafen Hamburg absehen lassen, werden Kooperationen mit anderen norddeutschen Flughäfen angestrebt.

Kooperationen der Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden

Die norddeutschen Länder wirken darauf hin, dass die Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden wie folgt enger kooperieren:

- Es wird eine „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“ auf Dauer eingerichtet, die regelmäßig u.a. zum fachlichen Austausch tagt und mögliche Kooperationsfelder z.B. mögliche Kooperationen bei der Umsetzung der neuen Verfahrensanforderungen durch die EASA sowie bei der angekündigten Übertragung der Gesetzgebungskompetenz für das Gebührenrecht der Luftfahrtverwaltung prüft und bewertet.
- Die norddeutschen Länder beauftragen die „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“, der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer über die Prüfergebnisse zu berichten, Vorschläge zur Fortentwicklung des vorliegenden Norddeutschen Luftverkehrskonzept zu erarbeiten und zur Abstimmung zu stellen.
- Die „Länderarbeitsgruppe Luftverkehr“ soll prüfen, inwieweit die Zusammenlegung von Aufgabenfeldern der Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden möglich und sinnvoll ist.