

**Beschluss**  
**des 102. Ordentlichen Landesparteitages**  
**der FDP/DVP Baden-Württemberg**  
**am 5. Januar 2008 in Stuttgart**

## **Luftverkehrskonzept für Baden-Württemberg**

### **Integriertes Luftverkehrskonzept im Generalverkehrsplan verankern**

Die FDP Baden-Württemberg fordert im Rahmen des aktuell neu aufzustellenden Generalverkehrsplans ein integriertes Luftverkehrskonzept für Baden-Württemberg. Ein solches Konzept

- muss die wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs für Baden-Württemberg berücksichtigen;
- darf in seiner Betrachtung nicht an den Landesgrenzen enden, sondern muss die Wechselwirkung mit den Nachbarregionen einbeziehen;
- darf nicht allein auf den Luftverkehr fokussiert sein, sondern muss alle mit dem Luftverkehr in Zusammenhang stehenden Verkehrsströme einbeziehen;
- muss neben der Frage der Erweiterung des Flughafens Stuttgart auch den Entwicklungschancen der Regionalflughäfen Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen sowie des Sonderflughafens in Lahr Rechnung tragen;
- muss in seinen Prognosen für die künftige Entwicklung des Luftverkehrs der Entwicklung der Treibstoffkosten, der Marktentwicklung im Zeichen der zu erwartenden Konsolidierung der Fluggesellschaften und den Auswirkungen verschärfter Klimaschutzanforderungen Rechnung tragen.

### **Überregionale Betrachtung**

Baden-Württemberg ist mit Frankfurt im Norden, München im Osten und Zürich im Süden von drei Drehkreuzen des internationalen Luftverkehrs umgeben. Von diesen Flughäfen gibt es zahlreiche Verbindungen nach Europa und in die ganze Welt. Des weiteren gibt es nahe der Landesgrenzen noch weitere Flughäfen wie z. B. Straßburg, Basel-Mulhouse-Freiburg oder Memmingen. Ein integriertes Flughafenkonzept kann die Wechselwirkungen mit diesen Flughäfen nicht ignorieren und darf nicht an den Landesgrenzen Halt machen. Dabei ist insbesondere die Erreichbarkeit dieser Flughäfen aus Baden-Württemberg auf Straße und Schiene zu berücksichtigen.

### **Verkehrsträgerübergreifende Betrachtung**

Darüber hinaus muss sich ein integriertes Luftverkehrskonzept intensiv mit der Frage befassen, wie sich der Luftverkehr im Gesamtbild der Verkehrsströme entwickelt. Hier spielen insbesondere folgende Faktoren eine Rolle:

- Auswirkungen des Ausbaus europäischer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetze (insbesondere Stuttgart 21, Magistrale Paris-Budapest, Rheintalbahn) auf die Nachfrage im Luftverkehr
- Verhältnis der Kosten des weiteren Ausbaus von Flughäfen im Vergleich zu einem weiteren Ausbau der Hochgeschwindigkeitsnetze
- Kosten für den Parkraum an Flughäfen und die Frage, an welchen Flughäfen insbesondere für preissensible Fluggäste kostengünstiger Parkraum geschaffen werden kann

## **Entwicklung des Stuttgarter Flughafens**

Die Flughafen Stuttgart GmbH geht davon aus, dass der Stuttgarter Flughafen in den nächsten Jahren bezüglich der Flugbewegungen an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird. In einem von der Flughafen-Gesellschaft beauftragten Gutachten wird deutlich, dass der jetzige Flughafen im Jahr 2020 auch ohne Ausbau 14,1 Mio. Passagiere – 4 Mio. mehr als 2006 – abfertigen könnte. Laut Gutachter würden bei einem „bedarfsgerechten“ Ausbau weitere 3,2 Mio. Passagiere den Flughafen nutzen. Ob diese zusätzlichen Fluggäste das vorhergesagte Investitionsvolumen von mindestens 600 Mio. Euro für einen Flughafen ausbau sowie den Einsatz weiterer öffentlicher Mittel für die Begleitinfrastruktur rechtfertigen, bleibt im Gutachten unbeantwortet. Auch die Frage, durch welche Maßnahmen die vermuteten zusätzlichen Passagiere andere Flughäfen im Land nutzen würden oder teilweise auf die Bahn umsteigen würden, bleibt offen. Die FDP begrüßt den Beschluss des Landtags von Baden-Württemberg für ein ergänzendes Gutachten. Die Entscheidung wird erst nach Vorliegen aller relevanter Fakten getroffen. Damit sieht die FDP in dem derzeit vorliegenden Gutachten keine tragfähige Grundlage für eine zweite Start- und Landebahn am Stuttgarter Flughafen und setzt stattdessen auf ein integriertes Luftverkehrskonzept für das ganze Land.

Als Perspektive für den Flughafen Stuttgart wollen wir den Schwerpunkt auf ein qualitatives statt ein rein quantitatives Wachstum setzen. Dazu halten wir es für dringend erforderlich, dass sich die Gesellschafter (Land Baden-Württemberg und Landeshauptstadt Stuttgart) dafür einsetzen, dass höherwertige Flugdienste wie z. B. die Relation Stuttgart-Dubai (typische internationale Mittellangstrecke) nicht länger politisch blockiert bleiben. Der Flughafen Stuttgart hat das Potential, durch einige solche hochwertige Verbindungen die Attraktivität und die Erträge zu steigern, ohne die Anzahl der Flugbewegungen weiter zu erhöhen.

## **Entwicklung der weiteren Flughäfen im Land**

Im Rahmen eines landesweiten Konzepts ist an die weitere Ertüchtigung der existierenden Regionalflughäfen zu denken. Dafür bietet sich insbesondere der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden an. Er ist mit ca. einer Million Fluggästen im Jahr 2007 schon heute der zweitgrößte Regionalflughafen Deutschlands, hat aber trotzdem noch erhebliche freie Kapazitäten und arbeitet als Tochter des Stuttgarter Flughafens betrieblich profitabel. Durch eine verbesserte Verkehrsanbindung auf Straße und Schiene könnte der Flughafen noch dynamischer weiterwachsen und so einen Teil des Drucks vom Stuttgarter Flughafen nehmen. Dazu fordern wir:

- einen direkten Autobahnanschluss des Flughafens an die nahe A5,
- eine verbesserte Nahverkehrsanbindung mit Bus und Stadtbahn,
- eine Schienenanbindung des Flughafens an die Rheintalbahn über eine kurze Stichstrecke. Dadurch könnten einzelne bisher in Karlsruhe endende Regional- und Fernverkehrszüge zum Flughafen verlängert werden und für eine umweltschonende Verkehrsanbindung sorgen.

Auch der Regionalflughafen in Friedrichshafen und der Sonderflughafen in Lahr haben noch Entwicklungspotenzial, beide können aber Stuttgart nicht wesentlich entlasten. Eine Ausweisung weiterer Flughäfen im Land halten wir für kontraproduktiv, da sich nur durch eine Konzentration auf wenige Flughäfen die notwendigen Investitionen (Verkehrsanbindung, Flugzeug-Wartungsanlagen) rechtfertigen lassen. Es dient nicht zuletzt der Flug- und Betriebssicherheit, wenn man sich auf größere Flughäfen konzentriert.

## **Umweltwirkungen des Luftverkehrs**

Insgesamt ist die Akzeptanz des Luftverkehrs bei den Bürgern nur sicherzustellen, wenn der Schutz der Menschen und der Umwelt vor den Lärm- und Schadstoffemissionen des Luftverkehrs im Rahmen des Möglichen gewährleistet wird. Die FDP setzt sich daher für die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger bei der Mineralölsteuer und der CO<sub>2</sub> ein. Die Einführung einer Besteuerung von Flugbetriebsstoff und die Verpflichtung zur CO<sub>2</sub>-Minderung ist weltweit, mindestens aber europaweit geboten. Ob in einem ersten Schritt alle den europäischen Luftraum (European Single Sky) nutzenden Luftverkehrsgesellschaften einbezogen werden können, ohne dass die daraus resultierenden Probleme wie Erfassung, Zuordnung und Abrechnung überhand nehmen, ist zu prüfen. Eine Diskriminierung der deutschen bzw. EU-Fluggesellschaften ist aber auszuschließen.