

## **Kohärente Flughafenpolitik der Großregion als Chance für soziale Gerechtigkeit, nachhaltigen Steuergeldeinsatz und Klimaschutz.**

Regionale Wirtschaftskraft stärken dank Konzentration auf  
„Findel-Großregion“ als SaarLorLux-Flughafen

Die jüngste Entwicklung im Verkehrsmarkt, die neue Zielsetzung des EU-Parlaments zum Klimaschutz und der sorgsame sowie sozial gerechte Einsatz von Steuermitteln veranlassen den IPR zu einer Neuausrichtung seiner Empfehlung zu den Flughäfen in der Großregion.

Der IPR empfiehlt den Regierungen der Großregion:

1. Stopp des unkoordinierten Weiterbetriebs der untereinander konkurrierenden Flughäfen von Saarbrücken, Metz-Nancy-Lorraine, Hahn, Luxemburg, Lüttich und Charleroi.
2. Die Großregion und speziell ihr Kernraum SaarLorLux brauchen eine Konzentration des Flugverkehrs auf eine starke und attraktive Infrastruktur und nicht sechs Flughafen-Standorte, deren wirtschaftliches Überleben rein von öffentlichen Subventionen abhängt.
3. Luxemburg-Findel soll angesichts der hohen Zentralität Luxemburgs mit Funktionen von europäischer Bedeutung die Funktion als Flughafen der Großregion übernehmen.
4. Die Regierungen der Großregion stellen ihre Flughafen-Subventionen und Beihilfen für die übrigen Flughäfen umgehend ein und tragen den Vorgaben des EU-Parlamentes zum Klimaschutz und den Vorgaben der EU-Kommission Rechnung.
5. Freiwerdende Finanzmittel fließen in regionale Verkehrsentwicklung, insbesondere in die Anbindung des Luxemburger Flughafens und weitere Angebote im öffentlichen Verkehr
6. Für unrentable Flughafen-Standorte entwickeln die regionalen Regierungen abgestimmte Konversionskonzepte gemeinsam mit Bürgern vor Ort: Neuansiedlung von Gewerbebetrieben, Erneuerbare Energien, Tagungs-, Veranstaltungs- und Freizeistätten

Der IPR unterstreicht, dass wertvolle Steuermittel nicht mehr länger in den absurden Parallelbetrieb von Flughäfen für die Minderheit der Flugreisenden fließen dürfen. Vielmehr müssen Gelder stärker jene Verkehrsträger fördern, die der Mehrheit der Reisenden dienen und die das Klima schonen.

### **Begründung:**

#### **Verkehrsgeographisch:**

- Die Nachfrage im Luftverkehr ist auf ein geringes Teilsegment der Bevölkerungsanteil limitiert mit wenigen beruflichen Reisen mit Zielen im Kurz- und Mittelstreckenbereich sowie saisonalen Privat-/Urlaubsreisen auf Mittel- und Fernstrecken.
- Großregion-Flughäfen bieten ausschließlich Destinationen im Kurz- und Mittelstreckenbereich an. Umweltfreundliche Alternativen im Hochgeschwindigkeitsverkehr sind weitgehend schon vorhanden. Abgesehen von einzelnen Nischen-Angeboten müssen Reisende für klassische Flugziele auf benachbarte Großflughäfen ausweichen.
- Die verkehrliche Anbindung der meisten Flughäfen der Großregion ist nicht zufriedenstellend: Sie liegen abseits von den Siedlungsschwerpunkten. Zubringerstraßen sind zum Teil unzureichend ausgebaut. Anreisezeiten stehen in Konkurrenz zur Fahrt zu den Großflughäfen in Frankfurt und Paris. Die ÖPNV-Anbindung ist unzureichend, insbesondere in den Abendstunden.

Schienenverkehr gibt es zu *keinem* der Flughäfen der Großregion, ist jedoch in Luxemburg per Trambahnbindung in Bau.

- Frachtverkehr spielt nur in Luxemburg eine Rolle. Die Bedeutung reicht jedoch nicht an jene der Logistik-Hubs benachbarter Großflughäfen heran.

#### **Wirtschaftlich:**

- Kauf- und Wirtschaftskraft aus der Großregion fließt ab, insbesondere durch Urlaubsflüge. Sie sind mitunter schädlich für die regionale Wirtschaft.
- Großregion-Flughäfen hängen am Tropf der einzelnen Regierungen, um wirtschaftlich zu überleben: Neben direkten Beihilfen fließen zusätzlich Gelder, um einzelne Fluglinien zu bewegen, diese Standorte zu bedienen. – Umgerechnet je Fluggast liegen die Subventionen beispielsweise aus der Landeskasse des Saarlandes für Ensheim bei ca. 25 € je Flugticket; rein auf den Linienflugverkehr gerechnet sogar bei fast 40 €.
- Start- und Landegebühren können bei weitem nicht die Ausgaben für die Infrastruktur der Großregion-Flughäfen decken.
- Eine tragfähige Ausstattung an Handel und Gewerbe mit Einnahmen, die außerhalb des direkten Fluggeschäftes zur Stützung beitragen bietet keiner der Großregion-Flughäfen.
- Die Steuerbefreiung im Flugverkehr bei Mehrwertsteuer (internationaler Verkehr) und Kerosin verschärft den Klimawandel und verzerrt den Wettbewerb im Verkehrsmarkt.

#### **Technisch:**

- Die Technik der Großregion-Flughäfen ist sehr unterschiedlich (Länge Landebahn, sicherheitstechnische Ausrüstung). Sie entsprechen nicht der tatsächlichen Nutzung (z. B. Überdimensionierung in Metz-Nancy-Lorraine oder zu kurze Landebahn in Saarbrücken)
- Bei schlechter Witterung wie Nebel, meiden Piloten einen Teil der Flughäfen, z. B. Saarbrücken

#### **Ökologisch und sozial:**

- Flugverkehr ist der Verkehrsträger mit der größten Emissionsproblematik. Neben der Höhe an Schadgas-Emissionen wirkt auch die Direkt-Einleitung in sensible Schichten der Atmosphäre
- Lärm aus dem Flugverkehr belästigt nicht nur Anwohner, sondern ist als Gesundheitsgefahr anerkannt.
- Im Winterbetrieb bedarf es weiterer Betriebsmittel zur Enteisung/Frostschutz, die neben der Kohlenwasserstoff-Belastung Grundwasser und andere Teilbereiche der Biosphäre gefährden
- Stickoxide aus dem Flug- und Straßenverkehr tragen zur Überdüngung bei und reduzieren die Biodiversität
- Flugverkehr spielt nur bei einer Minderheit der Bevölkerung eine Rolle, erhält jedoch unverhältnismäßig hohe Subventionen und Steuervorteile. Die größere Nutzergruppe hat der öffentliche Verkehr sowie Rad-/Fußverkehr bei unverhältnismäßig geringem Einsatz von Steuergeld.

#### **Unterstützt von folgenden Mitgliedern im Klimaschutzbündnis Saar:**



Verantwortlich: Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Saarland - Dr. Werner Ried - saarland@vcd.org