

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 02/0153/WP18
Federführende Dienststelle: FB 02 - Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft, Digitalisierung und Europa Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich Datum: 06.04.2022 Verfasser/in: FB 02
<b>Euregionale Luftverkehrskonzeption (SPD-Ratsantrag AT 86/21 – 157/18)</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
27.04.2022	Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft und Regionalentwicklung	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft und Regionalentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

### Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

#### Klimarelevanz

#### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>Positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			x

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>Mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>Positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			x

### Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	Vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input type="checkbox"/>	Nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

## **Euregionale Luftverkehrskonzeption (SPD-Ratsantrag AT 86/21 – 157/18)**

Sorgfältig aufeinander abgestimmte Verkehrskonzepte sind essentieller Bestandteil einer integrierten Mobilitätswende und garantieren somit die Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme. Neben den abgestimmten ÖPNV-Netzen und dem Individualverkehr muss auch der Luftverkehr in diese Konzeption mit einbezogen werden.

In der unmittelbaren Nähe zu Aachen sind mehrere Flughäfen mit unterschiedlicher Ausrichtung angesiedelt. Hierbei handelt es sich um den Flughafen Aachen-Maastricht Airport in Maastricht mit dem Schwerpunkt Passagierflüge, dem Frachtflughafen Lüttich-Bierset, der mit 1,4 Millionen Tonnen Frachtgütern der fünftgrößte Frachtflughafen in Europa ist und den Sportflughafen Merzbrück, der im Rahmen der Entwicklungen im Rheinischen Revier zum Forschungsflughafen entwickelt wird.

Der Ratsantrag der SPD AT 86/21 vom 21.06.2021 beauftragt die Verwaltung, bei den zuständigen Stellen und Ministerien in Nordrhein-Westfalen, Belgien und den Niederlanden auf eine gemeinsame Luftverkehrskonzeption für die Flugplätze Maastricht Aachen Airport, Lüttich-Bierset und den Flugplatz Aachen-Merzbrück hinzuwirken.

Ein erstes gemeinsames Gespräch, organisiert vom Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft, Digitalisierung und Europa, hat am 08. Februar im Rahmen eines Delegationsbesuchs, bestehend aus Vertreter\*innen aus Politik und Verwaltung und den Betreibern des Frachtflughafens in Lüttich stattgefunden. Hintergrund dieses Austauschs waren die Beschwerden zahlreicher Bürger\*innen der Stadt Aachen und der umliegenden Region über die Zunahme des Fluglärms durch startende und landende Frachtflugzeuge. Als Verursacher des Fluglärms wird der expandierende Frachtflughafen Lüttich Bierset vermutet.

In dem Gespräch wurde deutlich, dass ein trinationaler Austausch von den Betreibern des Frachtflughafens Lüttich bis auf weiteres nicht vorgesehen ist. Auch das zuständige Ministerium der Wallonie sieht, soweit es keine rechtlichen Notwendigkeiten gibt, keine Veranlassung den weiteren Ausbau des Flughafens Lüttich-Bierset mit den zuständigen Behörden in Deutschland oder in den Niederlanden abzustimmen.

Die Entwicklung einer euregionalen Luftverkehrskonzeption erscheint in diesem Zusammenhang herausfordernd. Nichtsdestotrotz hat nun ein erster Austausch stattgefunden und das Thema des euregionalen Luftverkehrs konnte auf die Agenda der Bundespolitik gesetzt werden.

Bezogen auf das zentrale Thema des Austauschs, die Bewertung des Fluglärms über den Dächern von Aachen, sieht die bisherige Vorgehensweise folgendermaßen aus: Im Oktober 2021 hat der Stadtrat von Aachen eine Resolution verabschiedet, mit der die Oberbürgermeisterin aufgefordert wurde, sich mit Unterstützung der Landes- und Bundesebene im Rahmen ihrer Beteiligungsmöglichkeiten und auf diplomatischer Ebene gegen den Ausbau des Flughafens Lüttich einzusetzen. Die Resolution wurde dem zuständigen Regionalminister für Flughafenwesen in der Wallonie, Adrien Dolimont und dem Vorsitzenden der Provinz Lüttich, Luc Gillard zugesandt.

In dem oben erwähnten gemeinsamen Austausch, zu dem die Provinz Lüttich eingeladen hatte, wurden in zwei umfassenden Präsentationen die Ausbaupläne zu einem multimodalen Frachtflughafen vorgestellt. Als Ansprechpartner stand auch Nicolas Thisquen, Chef der Sowaer

(Société wallonne des aéroports), der wallonischen Flughafengesellschaft zur Verfügung. Die Sowaer ist unter anderem zuständig für Umweltschutzaspekte am Lütticher Flughafen. 2040 soll der Flughafen Lüttich vergrößert werden, so dass die Frachtkapazitäten fast verdoppelt werden können. Unter anderem siedelt sich aktuell der chinesische Amazon-Konkurrent Alibaba am Flughafen mit eigenen Terminals an. Der Flughafen-Chef Laurent Jossart betonte, dass trotz der Verdopplung der Fracht es keine Verdopplung der Starts und Landungen geben. Derzeit gibt es pro Jahr 40.000 Starts und Landungen, 2040 werden es laut Jossart 65.000 sein. Als Grund nannte er die größeren Flugzeuge, die dann genutzt werden können. Zudem werde das große Logistikunternehmen Fedex seine Flüge schon Ende März von 13.500 auf 11.900 reduzieren, auch samstags und sonntags werde es zukünftig keine Flüge mehr geben. Angesprochen auf die mögliche Konkurrenz durch den Flughafen Aachen-Maastricht wurde klar dargestellt, dass diesem mit seinen geringen Kapazitäten nur wenig Bedeutung zugesprochen wird.

Minister Adrein Dolimont formulierte in seinem Antwortschreiben zur übersandten Ratsresolution: Bezogen auf die Lärmbelastung bewegen sich die Betreiber des Lütticher Flughafens auf einer rechtlichen Basis. Flugzeuge, die den Flughafen Lüttich ansteuern, befinden sich über Aachen in einer Höhe von 9000 Fuß (ca. 3000 m). Damit ginge von diesen nur eine geringe Belästigung aus. Er hat darauf hingewiesen, dass aktuell ein Verfahren zur Erneuerung der Betriebserlaubnis des Flughafens läuft, Ende des 1. Quartals (Ende März) beginnt das öffentliche Anhörungsverfahren. Die Anmerkungen und Kommentare, die anlässlich der im Februar 2021 organisierten öffentlichen Informationsveranstaltung auch von Anwohnern aus der Region Aachen erfolgten, wurden bereits in die Auswirkungsstudie aufgenommen.

Das aktuelle Verfahren wird begleitet von einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Ob bei dieser Prüfung die deutschen Kommunen eingebunden werden müssen, wird in Anwendung des Espoo-Übereinkommens geprüft.

Eine Anfrage beim Bundesamt für Flugsicherung hat ergeben, dass die Anflugrouten der Flughäfen nur Ideallinien sind, die tatsächliche Anflug- und Abfluglinien werden unmittelbar mit dem Tower abgestimmt und sind abhängig von den meteorologischen Rahmenbedingungen. Daher können auch die vorgeschriebenen Flughöhen schon mal unterschritten werden. Tatsächlich wird aus Kostengründen auch immer versucht, die kürzeste Route zu nehmen. Auffallend in Aachen ist, dass besonders nachts die Stadt direkt überflogen wird. Ein Austausch mit der Gemeinde Vaals hat ergeben, dass es in den Niederlanden bereits ein Nachtflugverbot für Frachtmaschinen gibt und damit die Frequenz in der Nacht in Aachen steigt. Ein nächtliches Überflugverbot für Aachen ist, laut Bundesamt für Flugsicherung, theoretisch denkbar, hier gibt es Beispiele aus Frankfurt. Nach Rücksprache mit der Verwaltung hat das Bundesamt unsere Anfrage an die Deutsche Flugsicherung weitergeleitet, diese können genauere Aussagen über die Zahl der An- und Abflüge machen. Am 01.04.2022 teilte die Deutsche Flugsicherheit mit, dass über Aachen eine Luftverkehrsstraße verläuft, die die Anflüge zu einem Übergabepunkt an der deutsch-belgischen Grenze führt. Die Anflüge werden im Raum Aachen im Sinkflug an die belgischen Kollegen übergeben. Auch ein Teil der Abflüge überfliegt den Raum Aachen, diese befinden sich aber in aller Regel deutlich höher als die Anflüge.

Auch An- und Abflüge von/nach Köln überqueren den Bereich Aachen, auch hier sind die Anflüge tiefer als die Abflüge. Flüge von nach Düsseldorf überfliegen den Bereich Aachen nur sehr vereinzelt, darüber hinaus kann es zu Überflügen durch Flüge in Reiseflughöhen kommen und einige Flüge im Sinkflug zu weiter entfernten Flugplätzen in Belgien und Deutschland, hier sind die Flughöhen jedoch noch entsprechend hoch. In der Anlage befindet sich eine Auswertung der jeweiligen Flugbewegungen.

Auch in Belgien und den Niederlanden setzt man sich mit den Belastungen durch den zunehmenden Flugverkehr auseinander. Die Gemeinde Riemst (B) hat eine gemeinsame Initiative zur Erstellung eines Rechtsgutachtens zum Flughafen Lüttich ins Leben gerufen. Mehrere Kommunen aus Südlimburg haben sich der Initiative bereits angeschlossen. Ziel ist es, ein Anwaltsbüro aus Antwerpen mit der Erstellung eines Rechtsgutachtens zum weiteren Ausbau des Flughafens zu beauftragen und damit zu klären, welche rechtlichen Mittel zur Verfügung stehen. Darüber hinaus erhofft man sich mit der Beauftragung der Kanzlei eine bessere Kommunikation mit den Betreibern des Flughafens zu den Beteiligungsmöglichkeiten beim weiteren Ausbau des Flughafens. Auch die Stadt Aachen und die Städteregion Aachen wurden angefragt, sich an der Initiative zu beteiligen. Das weitere Vorgehen wird aktuell geklärt.

Die Diskussion um die zunehmende Lärmbelästigung durch den Flugverkehr zeigt, wie komplex die Organisation von Flugverkehr im trinationalen Raum ist. Gleichzeitig wird deutlich, dass die o.g. Flughäfen völlig unterschiedliche Zielsetzungen verfolgen und sich in ihrer Entwicklung bestenfalls ergänzen können. Der Austausch mit den Betreibern des Flughafens Lüttich wird zum Anlass genommen, das Thema in die verkehrspolitischen Gremien auf Landes- und Bundesebene zu bringen um von dort aus eine Abstimmung anzustreben.

Der Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft, Digitalisierung und Europa ist zunächst wegen seiner Zuständigkeit im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit dem Ratsantrag 'Euregionale Luftverkehrskonzeption' betraut worden. Unmittelbare Einflussmöglichkeiten auf den internationalen Flugverkehr, der auf Basis zwischenstaatlicher Vereinbarungen geregelt ist, hat die Stadt Aachen allerdings nicht. Hinsichtlich der Lärmemissionen besteht ein Austausch mit dem Fachbereich Klima und Umwelt, der seinerseits ebenfalls keine direkte formale Einflussmöglichkeit hat. Dies wäre ggf. dann anders, wenn eine formelle Beteiligung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen muss.