

Entwurf des Leitprogramms zur Luftfahrt – Zusammenfassung: Luftfahrt auf neuem Kurs

Mit dem Leitprogramm zur Luftfahrt für den Zeitraum 2020 bis 2050 bereitet die Regierung den Weg für einen nachhaltigen Luftfahrtsektor, der die Niederlande auch in Zukunft mit dem Rest der Welt verbindet. Der darin abgesteckte Kurs soll allen Akteuren der Luftverkehrsbranche zur Orientierung dienen. Das Leitprogramm sieht eine Agenda mit klaren Zielen und konkreten Maßnahmen für die kommenden Jahre vor. Auf diese Weise können die Niederlande ihre Stärke ausspielen und sich als Vorreiter in der bevorstehenden weltweiten Wende in der Luftfahrt profilieren.



Veränderter Kontext der Luftfahrt infolge der Coronakrise

Der vorliegende Entwurf des Leitprogramms zur Luftfahrt wurde vor Beginn der globalen COVID-19-Pandemie formuliert. Die Auswirkungen des neuartigen Coronavirus auf die Gesundheit der Menschen überall auf der Welt sind schwerwiegend, ebenso die wirtschaftlichen Konsequenzen. Die Passagierluftfahrt ist größtenteils zum Erliegen gekommen; die Branche befindet sich in einer tiefen Krise. Es ist unklar, wie lange diese Situation noch fort dauert, welchen Schaden der Sektor letztlich nehmen wird und inwiefern und innerhalb welchen Zeitrahmens er sich erholen kann. Im Rahmen der im Leitprogramm formulierten langfristigen strategischen Ziele werden diese Umstände nicht berücksichtigt. Selbstverständlich ergreift die Regierung konkrete Maßnahmen zur Eindämmung der negativen Auswirkungen der Pandemie auf die Luftfahrt; diese werden gesondert bekanntgegeben.

Durch diese Situation hat sich der Kontext des Leitprogramms zur Luftfahrt grundlegend verändert. In nächster Zeit werden Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit sowie wirtschaftliche Maßnahmen im Fokus stehen.

Aber auch in diesem veränderten Kontext bleiben die im vorliegenden Leitprogramm niedergelegten Ziele im Hinblick auf Sicherheit, Verbindungsnetze, Lebensqualität und Klima bestehen. Die Regierung erwartet, dass die langfristigen strategischen Fragen unverändert bleiben, weswegen es trotz der gegenwärtigen Situation angezeigt ist, mit diesem Leitprogramm den Kurs für die Zukunft der Luftfahrt abzustecken.

Der Flugverkehr verbindet die Niederlande mit der Welt. Wir sind viel unterwegs – geschäftlich, im Urlaub und zu Besuch bei Freunden und Verwandten. Auch Frachten können auf dem Luftweg rasch an weit entfernt gelegene Zielorte transportiert werden. Nicht zuletzt dank der Luftfahrt haben sich die Niederlande trotz ihrer geringen Größe zu einer Drehscheibe des Personenverkehrs, des Handels, der Investitionen und des Wissens entwickelt. Darüber hinaus ist die Branche ein wichtiger Arbeitgeber. Auch in der Freizeit spielt die Luftfahrt eine Rolle, beispielsweise beim Segelfliegen, Fallschirmspringen oder Ballonfahren. Neue Technologien ermöglichen außerdem die Entwicklung immer neuer nützlicher Anwendungen, etwa von Drohnen und anderen unbemannten Luftfahrzeugen. Insgesamt trägt die Luftfahrt also in vielerlei Hinsicht zu unserer Lebensqualität und unserem Wohlstand bei.

Im letzten Leitprogramm zur Luftfahrt aus dem Jahr 2009 stand noch das Wachstum des Luftverkehrssektors im Vordergrund. Diese Strategie hat sich als erfolgreich erwiesen. Trotz ihrer geringen Größe verfügen die Niederlande über ein besonders engmaschiges Netz aus Verbindungen in alle Welt. Für unsere offene Wirtschaft ist dies ein wichtiger Faktor. Seit einigen Jahren können die Kapazitäten der europäischen Flughäfen und des europäischen Luftraums indes mit der steigenden Nachfrage nicht mehr Schritt halten. Das Verkehrsaufkommen steigt stetig an, und diese Entwicklung dürfte sich fortsetzen, sobald sich die Wirtschaft wieder erholt hat. Zugleich kommen immer neue Luftraumnutzer wie Drohnen, Elektroflugzeuge und Flugautos hinzu. Dies bietet zwar neue Chancen, geht aber auch mit neuen Herausforderungen einher, etwa der Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs. Hier kann die Automatisierung eine positive Rolle spielen, sie erhöht aber zugleich die Gefahr technischer Probleme und von Cyberkriminalität.

Natürlich hat der Flugverkehr auch negative Auswirkungen. Durch Fluglärm werden die Anwohner sowohl tagsüber als auch nachts gestört, und auch die gesundheitliche Belastung durch (Ultra-)Feinstaub und die Risiken des Flugverkehrs geben Anlass zur Besorgnis. Darüber hinaus stellt der Stickstoffausstoß ein Problem für die Umwelt dar. Verschiedene Interessenträger, darunter Anwohner, Unternehmen und Bürgerinitiativen, fordern mehr Mitsprache bei der Beschlussfassung über Luftfahrtangelegenheiten ein.

Außerdem kann der Flächenbedarf der Luftfahrt mit anderen Aufgaben kollidieren, für die Raum benötigt wird – z. B. Wohnungsbau, unternehmerisches Handeln und Energiewende. Seit dem letzten Luftfahrtleitprogramm sind internationale Klimaziele vereinbart worden: allgemein 2015 auf der UN-Klimakonferenz in Paris und spezifisch für den Luftverkehr im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). All diese Entwicklungen haben Einfluss auf die Herausforderungen, vor denen die Luftfahrt steht.

Der Luftverkehr ist seit je eine sehr innovative Branche, wodurch ein Teil seiner negativen Auswirkungen kompensiert wird – die Flugzeuge werden immer sparsamer, leiser und sauberer. Allerdings könnte die Zahl der Flugbewegungen künftig wieder rasant ansteigen, wodurch auch die Treibhausgasemissionen zunehmen, die in hohem Maße für den Klimawandel verantwortlich sind.

1.1 Auf der Suche nach einem neuen Verhältnis

Intelligent und nachhaltig – so lauten die Kernbegriffe des Leitprogramms, wobei die Sicherheit nach wie vor oberste Priorität hat. So steht es auch im 2017 geschlossenen Koalitionsvertrag der Regierung. Ein funktionsfähiger Flughafen Amsterdam-Schiphol mit einem erfolgreich operierenden Home-Carrier ist für die Wirtschaft und die Standortattraktivität der Niederlande unverzichtbar. Die Regierung legt großen Wert auf eine zukunftsfähige Luftfahrtbranche. Darum muss der Luftverkehrssektor die Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren. Im Zuge der künftigen Entwicklung der Luftfahrt müssen die nachteiligen Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umwelt gemindert werden. Innerhalb dieser Rahmenbedingungen kann die Luftfahrt weiter wachsen.

Die Regierung hat erklärt, dass Qualität im Rahmen der Luftfahrtpolitik oberste Priorität haben soll (Schreiben an das Abgeordnetenhaus vom 5. Juli 2019). Es muss ein neues Verhältnis zwischen der Qualität des Lebensumfelds und der Qualität des Netzes internationaler Verbindungen gefunden werden. Hierzu bedarf es klarer Vereinbarungen, unmissverständlicher Vorschriften und einer strengen Kontrolle. Uneingeschränktes Wachstum ist in der heutigen Zeit keine Option mehr. Vor diesem Hintergrund wird die Regierung auf der Grundlage der gesellschaftlichen Interessen klare Rahmenbedingungen formulieren. Damit soll das gegenseitige Vertrauen zwischen allen beteiligten Akteuren gefördert werden. Diese Kursänderung entspricht der Empfehlung des Rats für Raum, Umwelt und Infrastruktur (2019).

Sie lässt sich jedoch nicht von heute auf morgen realisieren. Der vorliegende Entwurf des Leitprogramms zur Luftfahrt sieht eine langfristig angelegte Strategie vor, die die Richtung vorgibt und neue Perspektiven eröffnet. Es wird dargelegt, welche Herausforderungen wir bewältigen müssen und welchen Kurs die Regierung einschlagen wird. In manchen Fällen bedeutet dies eine Weiterführung der bisherigen Politik, in anderen jedoch müssen zunächst geeignete Instrumente entwickelt werden.

Letzteres gilt beispielsweise für die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Klimawandel und eine besser auf das subjektive Empfinden abgestimmte Strategie zur Lärmbekämpfung. Damit effektive Maßnahmen ergriffen werden können, müssen hierfür geeignete Partizipationsstrukturen geschaffen werden. Gespräche mit den Interessenträgern sind unverzichtbar, damit anschließend unter Berücksichtigung ihrer Beiträge eine neue Strategie beschlossen werden kann.

Da manche Entscheidungsverfahren mehrere Jahre in Anspruch nehmen können, soll für den Flughafen Schiphol vorab eine Verordnung geändert werden. Dies schafft Klarheit für die Anwohner wie auch den Luftverkehrssektor und ermöglicht es dem Flughafen Schiphol, die notwendigen Untersuchungen frühzeitig und mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen und die für die Beschlussfassung notwendigen Verfahrensschritte einzuleiten. Wenn frühzeitig eine Perspektive für die kommenden Jahre und den weiteren Zeithorizont vorliegt, kann der Luftverkehrssektor die notwendigen Investitionen in die Sicherheit, Innovationen und Nachhaltigkeit vornehmen.

Kurzfristig werden die neuen Vorschriften für den Flughafen Schiphol in einer ersten Änderung der Flughafenverkehrsverordnung (Luchthavenverkeersbesluit) niedergelegt. Mittelfristig kann der Sektor auf der Grundlage der Rahmenvorgaben und Voraussetzungen des Leitprogramms für die Luftfahrt Raum für Wachstum schaffen.

Im vorliegenden Programm erläutert die Regierung ihr Leitbild für ein neues Gleichgewicht in der Luftfahrt bis zum Jahr 2050. In die Erstellung dieses Leitbilds flossen die Eingaben aus einem umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren, verschiedene Gutachten, die hierfür erstellte Umweltverträglichkeitsstudie (Royal HaskoningDHV et al., 2020a) und wissenschaftliche Erkenntnisse ein. Im Beteiligungsverfahren wurden vor Ort Gespräche über den Luftverkehrssektor geführt, Untersuchungen zur gesellschaftlichen Akzeptanz der Pläne durchgeführt und die Stellungnahmen gesellschaftlicher Organisationen und anderer Interessenträger berücksichtigt.

Auf der Grundlage all dieser Beiträge wurde insbesondere auf die Folgen der geplanten Beschlüsse und Maßnahmen für Fluggäste, Anwohner und Unternehmen eingegangen. Außerdem wurde geprüft, ob man die Luftverkehrsbranche als eine von vielen Branchen bzw. den Luftverkehr als einen von mehreren Verkehrsträgern ansehen kann. Weitere wichtige Aspekte waren die

Durchführbarkeit und Kontrollierbarkeit der geplanten Maßnahmen sowie die Konkretisierung des Qualitätsbegriffs.

Bei der vorliegenden Fassung des Leitprogramms zur Luftfahrt handelt es sich um einen Entwurf, zu dem die Öffentlichkeit Stellung nehmen kann. Die eingereichten Stellungnahmen werden dann geprüft und bei der Ausformulierung der endgültigen Fassung des Leitprogramms, das die Regierung 2020 vorlegen will, berücksichtigt.

1.2 Öffentliche Interessen im Mittelpunkt

Das Leitprogramm zur Luftfahrt 2020–2050 orientiert sich an den folgenden Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals/SDGs), die 2015 von den Vereinten Nationen verabschiedet wurden: Gesundheit (SDG 3), Energie (SDG 7), nachhaltiges Wirtschaftswachstum (SDG 8), Infrastruktur und Innovation (SDG 9), Klimaschutz (SDG 13), biologische Vielfalt (SDG 15) und Partnerschaften (SDG 17).

Im Mittelpunkt des Leitprogramms stehen vier öffentliche Interessen der Niederlande:

1. Sicherheit in der Luft und am Boden
2. Gute Verkehrsverbindungen
3. Attraktives und gesundes Lebensumfeld
4. Nachhaltigkeit

1. Sicherheit

Oberstes Ziel ist die Gewährleistung der Sicherheit in der Luft und am Boden, also sowohl der Fluggäste und der Crews als auch der Anwohner. Entwicklungen in der Luftfahrt dürfen nicht auf Kosten der Sicherheit gehen. Darum führt der Staat selbst die Regie über das integrierte Sicherheitsmanagement im niederländischen Luftverkehr. Bevor wichtige Beschlüsse gefasst werden können, die wesentliche Änderungen im Luftverkehr nach sich ziehen, muss zunächst eine unabhängige Sicherheitsanalyse durchgeführt werden, in der die möglichen Folgen für die Sicherheit untersucht werden. Dies betrifft beispielsweise Entscheidungen über die Zahl der Flugbewegungen, die Flugstrecken und die Art des Flugverkehrs. Den Auftrag zur Durchführung einer Sicherheitsanalyse für die Zivilflughäfen erteilt der Minister für Infrastruktur und Wasserwirtschaft.

Die Automatisierung bietet Chancen für sichere und effiziente Prozesse in der Luftfahrt, birgt aber auch neue Gefahren, beispielsweise im Zusammenhang mit Cyberkriminalität, Terrorismus und technischen Störungen. Die Regierung arbeitet mit der Branche zusammen, um die Luftfahrt vor diesen Gefahren zu schützen.

2. Verkehrsverbindungen

Die Niederlande sind auf gute Verbindungen mit wichtigen Bestimmungsorten weltweit angewiesen. Gleichzeitig muss der Luftraum nach modernen, effizienten und nachhaltigen Gesichtspunkten organisiert sein. Die Regierung will darum dem Flugverkehr, der den wichtigsten Beitrag zur niederländischen Wirtschaft und Beschäftigung leistet, weitestmöglich Vorrang einräumen. Hierzu entwickelt die Regierung einen Strategierahmen zur Netzqualität, wobei sie zunächst prüft, inwiefern sich die Netzqualität mit dem bereits zur Verfügung stehenden Instrumentarium festigen lässt. Außerdem wird, soweit erforderlich und möglich, eine Anpassung der EU-Rahmenbedingungen angestrebt.

3. Gesundes Lebensumfeld

Der Luftverkehrssektor kann sich nur dann weiter entwickeln, wenn die gesundheitsschädigenden Auswirkungen des Flugverkehrs verringert werden. Die Regierung prüft, wie die Messungen und Berechnungen des Fluglärms verbessert werden und einander mehr verstärken können. Außerdem wird genauer untersucht, welche Aspekte des Fluglärms für die tatsächlich empfundenen Störungen durch den Flugverkehr maßgeblich sind, damit gezieltere Gegenmaßnahmen getroffen werden können. Das muss für jeden Zivilflughafen einzeln festgestellt und in den jeweiligen Flughafenverordnungen niedergelegt werden. Darüber hinaus muss der Luftfahrtsektor auch einen Beitrag zur Realisierung der im Luftqualitätspakt festgelegten Ziele leisten (Schreiben an das Abgeordnetenhaus, 13. Januar 2020). In diesem Pakt haben Behörden aller Verwaltungsebenen Vereinbarungen zur Verbesserung der Luftqualität getroffen.

Die Regierung legt Wert darauf, dass die Qualität des Lebensumfelds und der Natur (insbesondere bezüglich der Stickstoffdeposition) in flughafennahen Regionen verbessert wird. Die Pläne zur raumordnerischen Gestaltung werden im Nationalen Leitbild zur Raumordnungs- und Umweltpolitik (Nationale Omgevingsvisie/NOVI) niedergelegt. In Zusammenarbeit mit den Provinzen und Gemeinden untersucht die Regierung, ob die Instrumente des Raumordnungs- und Umweltgesetzes dazu geeignet sind, dass die Raumnutzung durch die Luftfahrt und Aufgaben in Bereichen wie Wohnen und Wirtschaft sowie aufgrund der Energiewende besser aufeinander abgestimmt werden können.

4. Nachhaltigkeit

Für die Luftfahrtbranche wurde ein ehrgeiziges Klimakonzept formuliert, mit dem die Regierung im weiteren Verlauf an das Ziel der EU und des nationalen Klimapakts (als Umsetzung des Pariser Übereinkommens) einer weitgehenden Klimaneutralität bis 2050 anknüpfen will. Zu diesem Zweck versuchen die Niederlande, auf europäischer Ebene und im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO eine Verschärfung der Klimaziele zu erreichen. Vor diesem Hintergrund setzen sie bereits jetzt die Vereinbarungen aus dem – bislang erst im Entwurf vorliegenden – Pakt für Nachhaltigkeit im Luftverkehr (Akkoord Duurzame Luchtvaart) um. Das Ziel besteht darin, die CO₂-Emissionen der Luftfahrt in den Niederlanden bis 2030 auf den Stand von 2005, bis 2050 auf die Hälfte des Standes von 2005 und bis 2070 auf null zu senken. Wenn auf internationaler Ebene strengere Vereinbarungen getroffen werden, werden auch die Niederlande ihre nationalen Ziele entsprechend anpassen.

Die vier öffentlichen Interessen beeinflussen sich gegenseitig und haben in mehrerlei Hinsicht Folgen für die Kapazität. So hängt beispielsweise der Spielraum für die Zahl der Flugbewegungen in den Niederlanden nicht zuletzt von den Klimaschutzzielen ab. Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung hat die Regierung die voraussichtlichen Auswirkungen der Klimaschutzvereinbarungen aus dem geplanten Pakt für Nachhaltigkeit im Luftverkehr untersucht (Schreiben an das Abgeordnetenhaus, 27. März 2019). Da es sich hierbei um eine relativ neue Strategie zur Erreichung der Klimaschutzziele handelt, gibt es auch noch viele Ungewissheiten, sowohl hinsichtlich möglicher Ansätze als auch in Bezug auf die Auswirkungen der erforderlichen Maßnahmen. Die Strategische Umweltprüfung hat ergeben, dass die Vereinbarungen aus dem Pakt für Nachhaltigkeit im Luftverkehr realisierbar sind. In einem optimistischen Szenario ergibt sich dadurch Raum für ein gemäßigttes Wachstum des Luftverkehrs. Inzwischen hat der Sektor Maßnahmen zur Förderung der Nachhaltigkeit in Angriff genommen; es zeichnen sich bereits erste konkrete Ergebnisse ab.

Inwiefern sich der mögliche Kapazitätsmangel auf das Verbindungsnetz der Niederlande auswirkt, hängt auch vom eventuellen Wachstum bei Transitflughäfen in den Nachbarländern ab. Angesichts der großen Bedeutung guter Verkehrsverbindungen wird die Regierung die Folgen des Kapazitätsmangels sorgfältig im Blick behalten. Fluggesellschaften können nur dann genügend Wachstumsspielraum erhalten, wenn sie ab 2030 mindestens zu 14 % erneuerbares Kerosin einsetzen. Auch nachhaltige Technologien wie Elektro- und Hybridflugzeuge sollen hierbei eine Rolle spielen. Hier bieten sich gute Chancen für die niederländische Luftfahrtindustrie und andere Branchen, wobei internationale Zusammenarbeit unerlässlich ist.

Es gibt auch einen Zusammenhang zwischen der Zahl der Flugbewegungen und der Gesundheit. Wenn trotz steigendem Flugverkehrsaufkommen der Fluglärm und die Emissionen insgesamt abnehmen, wird sich das positiv auf die menschliche Gesundheit auswirken.

Nachhaltigkeit und Gesundheit stehen also in Wechselwirkung miteinander; welche Folgen sich daraus im Einzelnen ergeben, hängt von den technologischen Entwicklungen ab. So verursachen Elektroflugzeuge weniger Lärm; wenn aber viele kleine Elektroflugzeuge oder Drohnen einige wenige herkömmliche Flugzeuge ersetzen, kann das wiederum zu mehr Störungen und größeren Sicherheitsrisiken führen. Ebenso ist Flugzeugtreibstoff, der besser für das Klima ist, nicht unbedingt auch besser für die Luftqualität.

1.3 Flexibilität bei der Herangehensweise

Angesichts der vielen ungewissen Entwicklungen hat sich die Regierung für einen flexiblen Ansatz bei der Herangehensweise entschieden. Das bedeutet, dass mit Blick auf die langfristigen Ziele jeweils nur Vereinbarungen für einige Jahre getroffen werden, wobei dann regelmäßig überprüft wird, ob diese Ziele erreicht werden können oder ob eine Kursänderung erforderlich ist. Die Regierung wird auf der Grundlage der gesellschaftlichen Interessen klare Rahmenbedingungen für

das weitere Wachstum formulieren und somit die in der Luft und am Boden verfügbare Kapazität definieren.

Ein Teil des erwarteten Anstiegs der Nachfrage nach internationalen Verkehrsleistungen kann bewältigt werden, indem die verschiedenen Flughäfen ihre Kapazitäten besser aufeinander abstimmen. Außerdem will die Regierung auf eine intensivere Nutzung des internationalen Eisenbahnverkehrs sowie des Fernbusverkehrs hinwirken, unter anderem durch einen besseren Anschluss an den Flugverkehr. In diesem Zusammenhang wird untersucht, welche Investitionen in die Flughäfen sowie in das Straßen- und das Schienennetz notwendig sind und wie sie finanziert werden können.

Eine Neueinteilung des Luftraums ermöglicht eine effizientere Nutzung durch die gewerbliche und militärische Luftfahrt, Hilfsdienste und die allgemeine Luftfahrt. Dabei wird auch der Entwicklung von Drohnen für den Personen- und Gütertransport Rechnung getragen.

Die Regierung hat sich gegen den Bau eines Flughafens im Meer entschieden und wird auch keine Untersuchungen hierzu in die Wege leiten. Es werden jedoch Rahmenbedingungen für Akteure formuliert, die entsprechende Untersuchungen durchführen wollen. Die Flächenausweisung für eine neue Start- und Landebahn für den Flughafen Schiphol bleibt bestehen. Nach Abschluss aller relevanten Untersuchungen wird die Regierung spätestens 2021 eine Entscheidung über diese Flächenausweisung treffen.

1.4 Innovation in der Luftfahrt

Innovation ist der Schlüssel zum Erfolg. Die Zukunft wird möglicherweise neue Verkehrsträger bringen, es werden neue Mobilitätsanbieter auf den Markt kommen und Online-Plattformen entstehen, die Mobilität als Dienstleistung anbieten. Derartige Anbieter können auch in der Luftfahrt bereits in kurzer Zeit eine wichtige Rolle spielen.

Innovationen bieten Chancen für die niederländische Luftfahrtindustrie und andere Branchen, weshalb die Regierung eine Innovationsstrategie erarbeitet.

Die Einführung von Drohnen und anderen autonomen Luftfahrzeugen wie Flugautos geht mit nützlichen Einsatzmöglichkeiten einher. Senkrecht startende und landende Flugzeuge können einen Teil der heutigen Nachteile des Flugverkehrs ausräumen. Die Regierung will unbemannten Luftfahrzeugen Möglichkeiten eröffnen und die Entwicklung innovativer Technologien und Dienstleistungen unterstützen. Dabei müssen jedoch die Sicherheit gewährleistet und mögliche Störungen im Auge behalten werden.

Zukünftige Entwicklungen erfordern eine hohe Anpassungsfähigkeit der etablierten Akteure im Luftverkehrssektor. Die Behörden stehen beispielsweise vor der Frage, wie sich Datenschutz, Cybersicherheit und der Schutz der Privatsphäre gewährleisten lassen. Eine schnelle und offene digitale Infrastruktur ist für alle Beteiligten von großer Bedeutung.

Der Sektor muss sich jedoch nicht nur auf neue Arten des Flugverkehrs einstellen, sondern er steht auch vor der Aufgabe, den Flugverkehr sauberer, leiser und sparsamer zu machen. Hier können beispielsweise Biokerosin oder der Einsatz von Elektromotoren eine Rolle spielen. Die ersten Prototypen elektrisch betriebener Kurzstreckenflugzeuge wurden bereits vorgestellt. Vor allem in den folgenden vier Bereichen besteht ein hoher Innovationsbedarf:

1. Navigations- und Kommunikationstechnologie
2. Effizientere und leisere Motoren und Flugzeuge
3. Erneuerbare Treibstoffe
4. Elektro- und Hybridflugzeuge

1.5 Der Staat: Regie und Letztverantwortung

Die Regie über die Entwicklung der Luftfahrt und die Wahrung der öffentlichen Interessen liegt in Händen der Regierung, die unter anderem die Normen für die Sicherheit sowie die Lärm- und Schadstoffemissionen für den Luftverkehr festsetzt.

Die Realisierung der in diesem Programm niedergelegten Ziele bringt neue Aufgaben für die Branche und eine veränderte Rolle des Staates mit sich. In der aktuellen Legislaturperiode werden die ersten Schritte zur Umsetzung des Leitprogramms unternommen. Es wird Sache künftiger

Regierungen sein, über die weitere Konkretisierung sowie die damit einhergehenden langfristigen finanziellen Implikationen zu entscheiden. Dabei muss auch spezifisch der Situation der Luftfahrt infolge der Coronakrise Rechnung getragen werden. Der Luftverkehrsbranche kommt bei der Realisierung der langfristigen Ziele eine wichtige Rolle zu. So muss die Branche grundsätzlich selbst für die Finanzierung der hierzu erforderlichen Maßnahmen aufkommen. Ein Beispiel hierfür ist der Einsatz erneuerbarer Treibstoffe, damit die Klimaschutzziele erreicht werden können. Der Staat bleibt für die Durchführung öffentlicher Aufgaben verantwortlich und trägt somit auch die Kosten für die entsprechenden spezifischen Maßnahmen. Dazu gehören beispielsweise die Sicherung der Flughäfen und deren landseitige Erschließung zur Gewährleistung der Konnektivität.

Da die meisten Aufgaben in diesem Bereich von nationalem Interesse sind, sieht es die Regierung als ihre Aufgabe an, auf nationaler Ebene die Regie zu übernehmen, wobei Interessenträger wie Anwohner, Fluggesellschaften, Behörden und gesellschaftliche Organisationen einbezogen werden. Bei der Ausgestaltung der Beteiligung der Öffentlichkeit an der künftigen Entwicklung der Regionalflughäfen folgt die Regierung den Empfehlungen, die aus einem Versuch mit dem Flughafen Eindhoven hervorgegangen sind. Mitte 2020 wird die Regierung auf der Grundlage der Evaluierung des Schiphol-Beratungsgremiums für Raumordnung und Umwelt (Omgevingsraad Schiphol/ORS) und der im Leitprogramm zur Luftfahrt formulierten Rahmenbedingungen entscheiden, wie sich die Beratungen mit den Interessenträgern in Sachen Flughafen Schiphol zukunftsorientiert gestalten lassen.

1.5.1 Karibische Niederlande

Für die karibischen Teile des Königreichs der Niederlande ist der Luftverkehr eine Lebensader, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung gewährleistet. Im vorliegenden Programm wird konkret der Erreichbarkeit der Inseln Bonaire, Sint Eustatius und Saba Aufmerksamkeit gewidmet.

1.5.2 Verhältnis zur Militärluftfahrt

Das Leitprogramm zur Luftfahrt bezieht sich vorrangig auf die künftigen Entwicklungen im Zivilluftverkehr. Wenn darin von der Luftfahrt, dem Luftverkehr oder Flughäfen gesprochen wird, ist immer der zivile Bereich gemeint; andernfalls wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es um die Militärluftfahrt geht. Die Militärluftfahrt hat die folgenden verfassungsmäßigen Aufgaben:

- Gewährleistung der nationalen Sicherheit;
- Überwachung des niederländischen Luftraums und Zuständigkeitsgebiets;
- internationale Einsätze bei Konflikten;
- Bekämpfung des Terrorismus und anderer künftiger Bedrohungen.

Innerhalb des Reichs ist das Verteidigungsministerium als Nutzer der Militärluftfahrt für deren Regelung und Verwaltung zuständig. Im Leitprogramm zur Luftfahrt werden die Entwicklungen in der Militärluftfahrt nur berücksichtigt, soweit sie die Neueinrichtung des niederländischen Luftraums berühren.