

Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur

**zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland
im internationalen Wettbewerb**

Berlin, im Oktober 2004

Inhaltsverzeichnis

Management Summary	3
1. Leitsätze	5
2. Luftverkehrswirtschaft als wesentlicher Leistungsträger der deutschen Volkswirtschaft	9
2.1 Luftverkehr als Beschäftigungsmotor und Standortfaktor	9
2.2 Wachstumsbranche Luftverkehr	10
2.2.1 Luftverkehrsentwicklung weltweit und in Deutschland	10
2.2.2 Luftverkehrsprognose Deutschland	11
2.3 Stellung des deutschen Luftverkehrs im internationalen Wettbewerb	16
2.3.1 Liberalisierung und zunehmender Wettbewerb in Europa	16
2.3.2 Wettbewerb im Interkontinentalverkehr	18
3. Aufgaben der Luftverkehrspolitik	20
3.1 Verantwortlichkeiten im Luftverkehr	20
3.2 Luftverkehrsinfrastruktur	21
3.3 Handlungsbedarf	24
4. Masterplan als Instrument zur koordinierten Entwicklung der Flughafeninfrastruktur	25
4.1 Zieldefinition	25
4.2 Flughafenkonzept als Grundlage des Masterplans	26
4.3 Auswahl der in den Masterplan aufgenommenen Flughäfen	27
4.3.1 Rolle der Flughäfen	27
4.3.2 Auswahl der Flughäfen für den Masterplan	28
4.4. Entwicklungsziele der deutschen Flughäfen	29
4.4.1 Übersicht	29
4.4.2 Betrachtung der Hubflughäfen	32
4.4.3 Betrachtung der weiter ausgewählten Flughäfen	39

Management Summary

Der Luftverkehr in Deutschland trägt wesentlich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bei. Etwa 770.000 Arbeitsplätze sind – direkt und indirekt – durch die Luftverkehrsbranche geschaffen worden. Darüber hinaus sichert der Luftverkehr die internationale Anbindung Deutschlands und bildet somit eine Grundlage für die Exportwirtschaft und den Tourismus.

Der Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur leistet einen Beitrag zur Sicherung und Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland. Sein Ziel ist es, die Infrastruktur an die stetig steigende Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen anzupassen und die Rolle Deutschlands als bedeutende internationale Luftverkehrsdrehscheibe zu stärken.

Mit dem Masterplan werden die bereits im Flughafenkonzept der Bundesregierung beschriebenen Ausbaunotwendigkeiten von Flughäfen mit überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen aktualisiert. Damit greift er das vom Bund und den Ländern bekundete öffentliche Interesse an Ausbauvorhaben der Flughafeninfrastruktur auf. Basis für den Masterplan ist eine gesamtdeutsche Luftverkehrsprognose, die sich auf die Bundesverkehrswegeplanung stützt. Danach werden für 2015 insgesamt 256 Mio. Fluggäste erwartet. Dies entspricht einer Steigerung von 74 Prozent gegenüber 2003.

Der Masterplan konzentriert sich auf die Entwicklung der beiden Hubflughäfen Frankfurt und München sowie weiterer sechs Verkehrsflughäfen im Norden (Hamburg, Hannover), Osten (Berlin), Westen (Düsseldorf, Köln/Bonn) und Süden (Stuttgart). Diese acht Flughäfen decken heute 86 Prozent des Passagieraufkommens in Deutschland ab, im Jahr 2015 werden es voraussichtlich 88 Prozent sein. Die Initiatoren des Masterplans unterstützen insbesondere die Planungen zur Erweiterung der Kapazitäten an den Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt und München.

Verzichtet Deutschland auf den Ausbau seiner wesentlichen Flughäfen, so rechnet die Initiative Luftverkehr, in der Schlüsselakteure der deutschen Luftverkehrswirtschaft als Initiatoren sowie Repräsentanten aus Bund und Ländern vertreten sind, mit einem Verlust von ca. 27 Mio. Passagieren für den deutschen Luftverkehr. Dies führt zu spürbaren gesamtwirtschaftlichen Nachteilen. Insbesondere würden rund 80.000 direkt und indirekt luftverkehrsinduzierte Arbeitsplätze so nicht geschaffen.

Die zunehmende Bedeutung der Allianzen der Fluggesellschaften bewirkt eine weltweit anhaltende Konzentration des Interkontinentalverkehrs auf Drehkreuze. Vor di-

sem Hintergrund hängt die internationale Leistungsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland entscheidend davon ab, dass die Hubflughäfen ihre Funktion uneingeschränkt erfüllen können. Kapazitätsengpässe führen zu Abwanderungen zu benachbarten europäischen Drehkreuzen. Die Beseitigung solcher Engpässe muss daher vordringliche Aufgabe der Luftverkehrspolitik für Deutschland sein. Dabei darf die flächendeckende Bedienung des Mittelstrecken- und Punkt-zu-Punkt-Verkehrs in Deutschland jedoch nicht vernachlässigt werden.

Andere von den Ländern für notwendig erachtete Ausbaumaßnahmen sollen mit dem Masterplan nicht verworfen werden. Diese können aus regionaler Sicht geboten sein, sollten aber stets im Zusammenhang einer Gesamtstandortpolitik gesehen und somit auch länderübergreifend unter Einbeziehung des Bundes aufeinander abgestimmt werden.

Vertreter von Bund und Ländern sollen sich zukünftig auf gemeinsame Leitlinien für ihr luftverkehrspolitisches Handeln verständigen. Basis für diese Leitlinien sind die folgenden Leitsätze. Sie stellen sicher:

- die angemessene Berücksichtigung des Luftverkehrs in einem integrierten Verkehrskonzept,
- die bedarfsgerechte Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zum bestmöglichen Einsatz privater und öffentlicher Mittel,
- die Gewährleistung eines verlässlichen Regulierungsrahmens als Voraussetzung für eine ökonomisch und umweltpolitisch nachhaltige Infrastrukturpolitik und
- ein konzertiertes Vorgehen aller Entscheidungsträger zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland.

Die Initiatoren fordern Bund und Länder auf, das Flughafenkonzept der Bundesregierung auf der Grundlage von Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz unter Berücksichtigung des Masterplans weiterzuentwickeln. Zudem muss der Luftraum grenzüberschreitend in seinen Strukturen und Organisationen so angepasst werden, dass er mit der Entwicklung des Luftverkehrs Schritt halten kann.

1. Leitsätze

Die Initiative Luftverkehr für Deutschland, in der Schlüsselakteure der deutschen Luftverkehrswirtschaft als Initiatoren sowie Repräsentanten von Bund und Ländern vertreten sind, hat es sich zum Ziel gesetzt, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland zu festigen und zu stärken. Ein wichtiger Baustein in diesem Konzept ist der Masterplan zur bedarfsgerechten Entwicklung der Flughafeninfrastruktur.

Die Initiatoren legen im Folgenden ihre Erwartungen an Bund und Länder dar.

Diese Erwartungen konkretisieren sich zunächst in nachfolgenden Leitsätzen, die auch die Basis für den Masterplan darstellen. Es wird angestrebt, dass sich die Vertreter von Bund und Ländern auf der Grundlage dieser Leitsätze auf gemeinsame *Leitlinien* für ihr zukünftiges luftverkehrspolitisches Handeln verständigen.

Angemessene Berücksichtigung des Luftverkehrs in einem integrierten Verkehrskonzept

1. Es gilt als allgemein anerkannt, dass der Luftverkehr in Deutschland auch in Zukunft einer wachsende Nachfrage gegenüberstehen wird, die er nur durch die bedarfsgerechte Entwicklung der Flughafeninfrastruktur bedienen kann.
2. Der Luftverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil in einem integrierten Verkehrskonzept, das den Standort Deutschland stärkt und seine Standortqualität wesentlich verbessert. Daher ist die Berücksichtigung des Luftverkehrs im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans wesentlich für eine kohärente Verkehrspolitik. Vor allem ist der Entwicklungsbedarf für die Verknüpfung der Flughafeninfrastruktur mit Straßen und Schienen im BVWP zu verankern.
3. Insbesondere die Flughäfen, die sich einem zunehmend starken internationalen Wettbewerb ausgesetzt sehen, sollten über integrierte Verkehrssysteme verfügen und intermodal sehr gut angebunden sein. Die landseitige Anbindung der Flughäfen sollte ihrer Bedeutung für den Luftverkehrsstandort Deutschland Rechnung tragen.
4. Die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur ist auch künftig primär die Aufgabe der im Luftverkehr tätigen Unternehmen. Die öffentliche Hand ist – sofern sie nicht Gesellschafterin an einem Flughafen ist – in Bezug auf eine Finan-

zierung insbesondere gefordert, wenn es um die Bereitstellung einer angemessenen landseitigen Anbindung der Flughäfen über Schiene und Straße geht.

Bedarfsgerechte Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zum bestmöglichen Einsatz privater und öffentlicher Mittel

5. Verantwortlicher Umgang mit öffentlichen Mitteln ist Grundbedingung für jedes politische Handeln. Daher muss die Flughafeninfrastruktur so entwickelt werden, dass sie ihre Aufgabe für Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland gesamtwirtschaftlich effizient erfüllen kann.
6. Eine deutschlandweite, auch länderübergreifend koordinierte Strategie zur Entwicklung der Infrastruktur und damit zur Bedienung der Nachfrage ist erforderlich. Dabei erwarten die Initiatoren insbesondere eine stärker koordinierende Rolle des Bundes. Auf diese Weise wird nicht nur der Luftverkehrstandort Deutschland gestärkt, sondern es wird auch Sorge dafür getragen, dass die öffentlichen Mittel effektiv eingebracht werden.
7. Flughäfen tragen zur Entwicklung der Regionen bei. Dem trägt das dezentrale Flughafennetz der Bundesrepublik Deutschland Rechnung. Regionale Ausbaumaßnahmen müssen mit der Gesamtkonzeption (Masterplan) abgestimmt sein.
8. Neue Flugplätze sollen grundsätzlich nicht mehr genehmigt werden, da dies nicht mehr bedarfsgerecht ist. Auch Konversionsprojekte sollten nur dann genehmigt werden, wenn der Bedarf für eine zivile Nutzung und die betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit nachgewiesen werden kann. Dabei bietet es sich an, auf die Luftverkehrsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung zurückzugreifen.
9. Der im Rahmen der Initiative Luftverkehr festgelegte Code of Conduct zur Handhabung von öffentlichen Mitteln im Luftverkehr sollte in den Leitlinien von Bund und Ländern Berücksichtigung finden. Dies gilt insbesondere für die Ablehnung von Betriebssubventionen.

Gewährleistung eines verlässlichen Regulierungsrahmens als Voraussetzung für eine ökonomisch und umweltpolitisch nachhaltige Infrastrukturpolitik

10. Ein klarer rechtlicher Rahmen ermöglicht den Flughafenbetreibern, Fluggesellschaften, Landesregierungen und nachgeordneten Behörden Planungs- und Entscheidungssicherheit für Maßnahmen in der Flughafeninfrastruktur. Die im Rahmen der Initiative Luftverkehr für Deutschland verabschiedeten Maßnahmen zur Erhöhung der Bestandssicherheit, zum Wegfall einzelner Verfahrensschritte sowie zur Beschleunigung von Verfahren und zur Bündelung von Kompetenzen sind erste Schritte in die richtige Richtung.
11. Die Flughäfen sollten fest in den jeweiligen Landesentwicklungsplänen verankert sein. Das Fehlen eines solchen Rahmens erschwert die Planungen und verlängert die Genehmigungsverfahren, weil die Bedarfsbegründung oftmals strittig ist.
12. Die Berücksichtigung der umweltrechtlichen Rahmenbedingungen ist ein Muss für jede Flughafenentwicklung. Entsprechend wird eine langfristige und nachhaltige Entwicklung der Flughäfen ermöglicht, die einen ausgewogenen Interessenausgleich zwischen den wirtschaftlichen Vorteilen und den ökologischen Folgen des Ausbaus der Infrastruktur liefert.
13. Die Entwicklung von Flughäfen kann nur im fairen Ausgleich mit den Anliegern geschehen. Daher ist für das Umfeld der nachfragegerecht expandierenden Flughäfen eine eindeutige Siedlungspolitik erforderlich, in der langfristig notwendige Ausbaumaßnahmen berücksichtigt sind. Auf diese Weise wird den Anrainern von Flughäfen die erforderliche Planungssicherheit gegeben.
14. Die Nachfrage nach Passagier- und Frachtverkehr erfordert eine durchgängige Bereitstellung von Luftverkehrsinfrastruktur. Daher müssen in Deutschland ausreichend Flughafenstandorte mit einer 24-stündigen uneingeschränkten Betriebserlaubnis vorhanden sein.
15. Die Regeln für die deutsche Luftverkehrswirtschaft insbesondere im Sicherheits- und Umweltbereich werden zunehmend über EU-Richtlinien festgeschrieben. Diese haben erheblichen Einfluss auf die nationalen Planungs- und Genehmigungsprozesse. Damit verschärft sich der Wettbewerb um die

beste Interessensvertretung der Mitgliedstaaten auf europäischer Ebene, was die deutsche Administration stärker berücksichtigen sollte.

Konzertiertes Vorgehen aller Entscheidungsträger zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland

16. Das Flughafenkonzept der Bundesregierung stellt die Grundlage für eine gesamtdeutsche Entwicklung der Flughafeninfrastruktur dar. Dieses Flughafenkonzept soll auf Basis des vorliegenden Masterplans weiterentwickelt werden. Der Masterplan konkretisiert das öffentliche Interesse am Umfang der künftigen Flughafeninfrastruktur in Deutschland. Er ist in regelmäßigen Abständen, mindestens alle fünf Jahre, zu aktualisieren.
17. Bei der Entwicklung der Flughafeninfrastruktur sollen alle beteiligten Akteure darauf achten, dass diese in einer abgestimmten Form vorangetrieben wird. Hierbei spielt die länderübergreifende Zusammenarbeit bei der Raumordnung und den Genehmigungsverfahren eine besondere Rolle.
18. Neben der Entwicklung der Flughafeninfrastruktur trägt die Entwicklung einer effizienten Flugsicherungsinfrastruktur zur Sicherung des Luftverkehrsstandortes bei. Daher sollte der Bund durch eine geeignete infrastrukturelle, rechtliche und organisatorische Ausgestaltung der Flugsicherung in Deutschland und Europa dazu beitragen, dass im Luftraum die vorhandenen Kapazitäten optimal genutzt werden können.

2. Luftverkehrswirtschaft als wesentlicher Leistungsträger der deutschen Volkswirtschaft

Der Luftverkehr ist einer der wichtigen Standortfaktoren der deutschen Wirtschaft. Er wirkt technologietreibend und innovationsfördernd; verbindet die exportorientierte deutsche Wirtschaft mit den weltweiten Absatzmärkten, ermöglicht den schnellen Zugang zu Urlaubszielen und ist ein Garant für hochqualifizierte und nachhaltige Beschäftigung. Der Luftverkehr stärkt die deutsche Tourismuswirtschaft sowohl durch die hohe Zahl auf dem Luftweg nach Deutschland kommende Besucher als auch dadurch, dass es von Deutschland aus die Möglichkeit gibt, die Ferienzele der Welt zu erreichen.

2.1 Luftverkehr als Beschäftigungsmotor und Standortfaktor

Der Luftverkehr ist einer der wichtigsten Beschäftigungsmotoren in Deutschland. Während in den vergangenen Jahren in nahezu allen Branchen in Deutschland Arbeitsplätze abgebaut wurden, konnten im Luftverkehr neue, hochqualifizierte und innovationsintensive Jobs aufgebaut werden. Im Zeitraum 1995 bis 2001 hat die Luftverkehrswirtschaft in Deutschland etwa 37.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Heute trägt sie mit rund 270.000 Arbeitsplätzen in Deutschland zur Beschäftigung bei. Insgesamt entstehen durch eine Mio. zusätzliche Fluggäste ca. 1.000 direkte Arbeitsplätze an den Flughäfen und indirekt 2.000 weitere Arbeitsplätze. Die Hubflughäfen Frankfurt und München nehmen durch ihre indirekten und induzierten Effekte sowohl für ihre Standorte aber insbesondere für den Arbeitsmarkt eine herausragende Stellung ein. Bereits die Anzahl der unmittelbar an den Flughäfen Frankfurt und München angesiedelten Arbeitsplätze wird von aktuell ca. 86.000 auf 132.000 im Jahr 2015 und damit um 53 Prozent ansteigen.

Die direkt im Luftverkehrsbereich geschaffenen Arbeitsplätze haben über Multiplikatoreffekte (indirekte und induzierte Wirkungen) zu knapp 500.000 weiteren Arbeitsplätzen im Flughafenumland geführt.¹ Dies entspricht den oben genannten 2.000 indirekten Beschäftigten je eine Millionen Passagiere. Insgesamt hat die Luftverkehrswirtschaft somit 770.000 Arbeitsplätze in Deutschland geschaffen.

¹ Statistisches Bundesamt, Markus Datenbank

In diesen Zahlen sind die Arbeitsplätze nicht enthalten, die durch Unternehmen geschaffen wurden, die sich auf Grund der durch die Flughäfen erzielten Verkehrsgunst in der Region angesiedelt haben (katalytische Effekte). International tätige Unternehmen machen ihre Standortentscheidung zunehmend von der Verfügbarkeit guter Luftverkehrsverbindungen abhängig. Insofern kommt den Flughäfen eine wichtige Rolle bei der Standortentscheidung von Unternehmen zu. Flughäfen tragen somit maßgeblich zur wirtschaftlichen Prosperität ihrer Regionen bei. Die Attraktivität des Standortes Deutschland insgesamt hängt entscheidend von der Qualität des Verkehrsangebotes ab. Im weltweiten Wettbewerb kommt diese Rolle immer mehr dem Luftverkehr zu.

Angesichts der prognostizierten Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen können somit in den nächsten zehn Jahren insgesamt rd. 330.000 direkte und indirekte neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Folglich ist der Luftverkehr ein wichtiger Garant für Beschäftigung.

2.2 Wachstumsbranche Luftverkehr

2.2.1 Luftverkehrsentwicklung weltweit und in Deutschland

Dem zunehmenden Bedürfnis nach Reisen über größere Entfernungen hat die Luftverkehrswirtschaft durch das Angebot von kostengünstigen und wirtschaftlichen Flugverbindungen Rechnung getragen. Einen weiteren Schub hat diese Entwicklung in den letzten Jahren durch den Markteintritt der "low-cost"-Fluggesellschaften erfahren. Dieses Angebot von Flügen mit beschränktem Service und günstigen Preisen ohne flächendeckende Versorgung der Nachfrage hat im Kurz- und Mittelstreckenbereich – sowohl für Geschäfts- als auch Privatreisen – neue Reisemöglichkeiten geschaffen.

Der Weltluftverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten stetig zugenommen. Wurden 1991 noch zwei Mrd. Passagiere auf den Flughäfen in aller Welt abgefertigt, so waren es 2003 bereits 3,5 Mrd. Dies ist ein Wachstum von 75 Prozent oder durchschnittlich 4,8 Prozent pro Jahr. In Europa ist im gleichen Zeitraum der Verkehr von 557 Mio. Passagieren auf 1,1 Mrd. Passagiere angestiegen. Dies ist ein Wachstum von 98 Prozent oder durchschnittlich 5,8 Prozent pro Jahr. Weltweit fanden 1991 52 Mio. Flugbewegungen (Starts und Landungen) an Flughäfen statt, 2003 bereits gut

66 Mio. Für Europa kann ein Wachstum von 11 Mio. Starts und Landungen im Jahr 1991 auf 20 Mio. im Jahr 2003 festgestellt werden.

Die Anzahl der Passagiere in Deutschland hat sich in den letzten 30 Jahren vervierfacht.² Seit Beginn der 90er Jahre stieg die Nachfrage um 80 Prozent. Etwa ein Drittel der Bevölkerung Deutschlands fliegt mindestens einmal im Jahr. Das Luftfrachtaufkommen hat sich letzten 30 Jahren vervierfacht, seit Beginn der 90er Jahre nahm es um 60 Prozent zu. Die deutsche Volkswirtschaft ist mit ihrer starken Exportorientierung zunehmend abhängig vom Luftverkehr. 40 Prozent aller ein- bzw. ausgeführten Güter werden dem Wert nach per Flugzeug transportiert. Jährlich kommen ca. 15-20 Mio. Besucher über den Luftweg nach Deutschland. Damit fördert die Luftverkehrsbranche in erheblichem Maße den Tourismus in Deutschland.

Die Luftverkehrsleistung in Deutschland verteilt sich auf ein flächendeckendes, dezentrales Flughafennetz. Die acht größten Flughäfen Berlin-Tegel, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München und Stuttgart verzeichnen ein Aufkommen von jeweils mehr als fünf Mio. Passagieren. Im Jahr 2003 erzielten sie zusammen ein Aufkommen von ca. 128 Mio. Passagieren und deckten damit 86 Prozent des gewerblichen Passagierluftverkehrs in Deutschland ab.

2.2.2 Luftverkehrsprognose Deutschland

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde erstmals eine gesamtdeutsche Luftverkehrsprognose integriert. Diese Prognose wurde basierend auf den aktuellen Entwicklungen überarbeitet und für die einzelnen Flughäfen detailliert.

Alle Verkehrsmittel, nicht nur der Luftverkehr, wurden bei den Prognosen berücksichtigt. Auf diese Weise sind Auswirkungen auf das Luftverkehrsaufkommen ermittelt worden, die sich ergeben

- aus dem möglichen Ersatz von Kurzstrecken-Flugreisen durch den in zunehmendem Maße ausgebauten Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn,
- aus dem möglichen Ersatz von Zubringerflügen durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn insbesondere bei entsprechender Kooperation der Verkehrsträger ("Intermodalität").

² BMVBW, ITP.

Die detaillierten Annahmen und Methoden können dem Fachgutachten entnommen werden.³ Darüber hinaus werden sie in der Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003 beschrieben.

Im Ergebnis wird für ganz Deutschland für das Jahr 2015 ein Aufkommen von 256 Mio. Passagieren prognostiziert, was einem Wachstum von fast 74 Prozent gegenüber 2003 entspricht. Dies bedingt auch ein erhebliches Bewegungswachstum, das für jeden Flughafen deutlich über 30 Prozent liegt. Diese Zahl teilt sich auf die einzelnen Flughäfen auf, wobei in Einzelfällen eine Zuordnung auf die Flughäfen nur bedingt möglich ist. Hier sind Entscheidungen der Fluggesellschaften, insbesondere im sog. "low-cost"-Segment, maßgeblich. Das Gesamtvolumen ist jedoch unabhängig von diesen Entscheidungen als fix anzusehen. Der Wachstumspfad im Vergleich zu den Untersuchungen für den Bundesverkehrswegeplan 2003 ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

Ebenso wurde ein Worst-Case-Szenario berechnet, bei dem keine Erweiterung der Kapazitäten an den Standorten Frankfurt, München, Düsseldorf und Berlin unterstellt wurde.

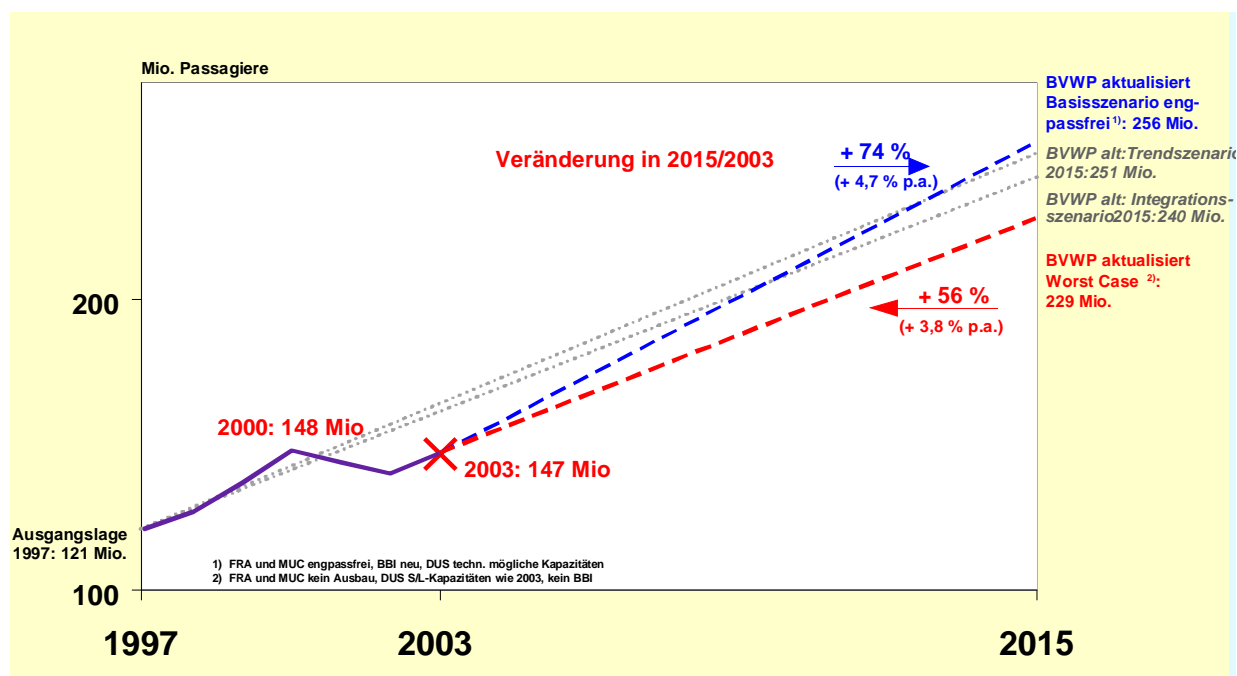


Abb. 1: Wachstum des Luftverkehrs bis 2015

Eine Analyse der Unterschiede zwischen der Prognose für den Bundesverkehrswegeplan 2003 aus dem Jahr 2000 und der nunmehr vorliegenden Aktualisierung zeigt, dass das höhere Aufkommen bei den Passagieren vor allem durch den "low-cost"-

³ Vgl. Intraplan Consult GmbH 2004.

Verkehr und die angenommene Konstanz der realen Luftverkehrspreise bedingt ist. Die terminlichen Unsicherheiten einiger Großprojekte bei den deutschen Flughäfen führen dagegen zu einem Minderverkehr.

Die gleichlaufende Entwicklung des Wachstums an den Hubflughäfen und den Verkehrsflughäfen mit mehr als fünf Mio. Passagieren (jeweils +4,7 Prozent p.a.), die in unten stehender Tabelle zu erkennen ist, ergibt sich aus dem Sondereffekt des Großflughafens BBI und der Kapazitätserweiterung in Düsseldorf. Der Sondereffekt in Berlin begründet sich aus einem vermuteten Nachholbedarf der Hauptstadtregion und den Synergieeffekten eines Single-Airports gegenüber dem bisherigen zersplitterten Flughafenetz für Berlin. Am Flughafen Düsseldorf wurde eine Erweiterung der Flugbetriebskapazität unter Ausnutzung der vollen Kapazität des existierenden Zwei-Bahn-Systems unterstellt, so dass die bisher verdrängte Nachfrage am Standort marktgerecht bedient werden kann. Die "low-cost"-Fluggesellschaften werden einen Wachstumsschub an Flughäfen abseits der Hubs bringen. Hiervon profitiert insbesondere der Flughafen Köln/Bonn, aber auch weitere Flughäfen in der Fläche.

[Mio. PAX]

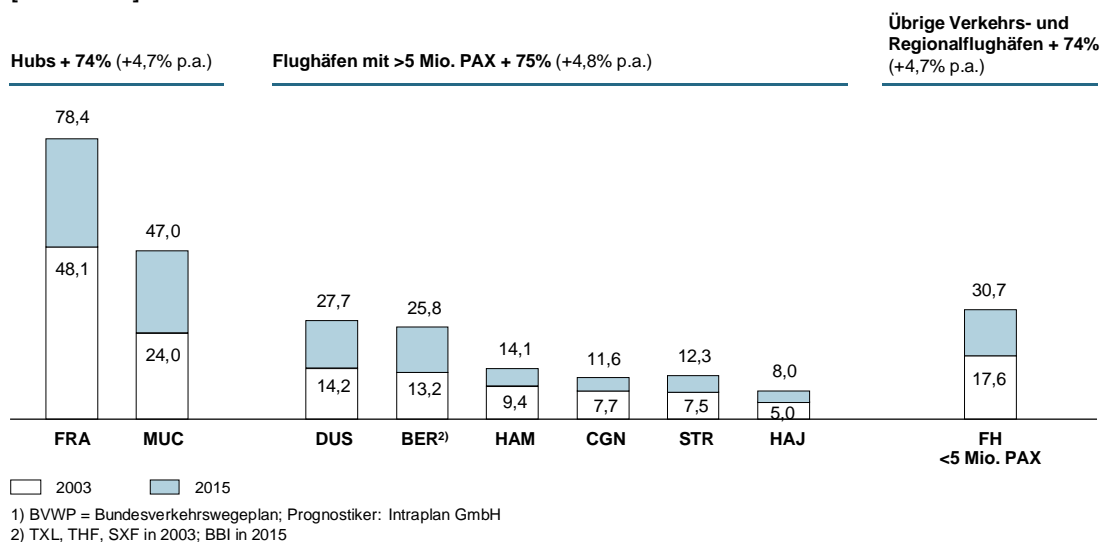


Abb. 2: Luftverkehr an wichtigen deutschen Flughäfen 2003–2015

Die Analyse des Bestandes und der Prognoseergebnisse zeigt, dass – bezogen auf die Entfernung zum nächsten Flughafen – im Linienluftverkehr die Bundesrepublik Deutschland bereits heute gut erschlossen ist. Die Entfernung zum nächsten Flughafen sagt jedoch wenig über die Attraktivität des Angebots der Region im Luftverkehr aus. Denn diese bestimmt sich durch die am Verkehrsaufkommen gewichtete mittlere Reisezeit zu den jeweiligen Zielen der Reisenden. Für die Verkehrsgunst spielen

die kleinen Flughäfen mit nur wenigen Verbindungen damit eine untergeordnete Rolle, weil sie nur einen kleinen Teil der Luftverkehrsnachfrage der Regionen bedienen können. Am höchsten ist die Verkehrsgunst im Einzugsbereich der Interkontinentalflughäfen sowie in den Metropolregionen mit Verkehrsflughäfen, die ein diversifiziertes Luftverkehrsangebot aufweisen. Die Entwicklung der Regionalflughäfen trägt daher nur wenig zur Verbesserung der Verkehrsgunst im Luftverkehr der Regionen bei, weil diese meist nur einzelne Flugstrecken anbieten. Dies zeigt sich auch, wenn man die Einzelergebnisse der größten deutschen Flughäfen zwischen dem Basis- und dem Worst-Case-Szenario in nachfolgender Abbildung vergleicht. Diese Flughäfen haben immer noch 84 Prozent Marktanteil an Verkehrseinheiten, wobei Köln/Bonn und Stuttgart stärker von einer Nichterweiterung der Kapazität an den vier größten deutschen Flughäfen profitieren könnten. Letztlich wird aber der Luftverkehrsstandort Deutschland insgesamt bei einer fehlenden Kapazitätserweiterung der vier Flughäfen stark beschädigt.

[Mio. PAX, 2015]

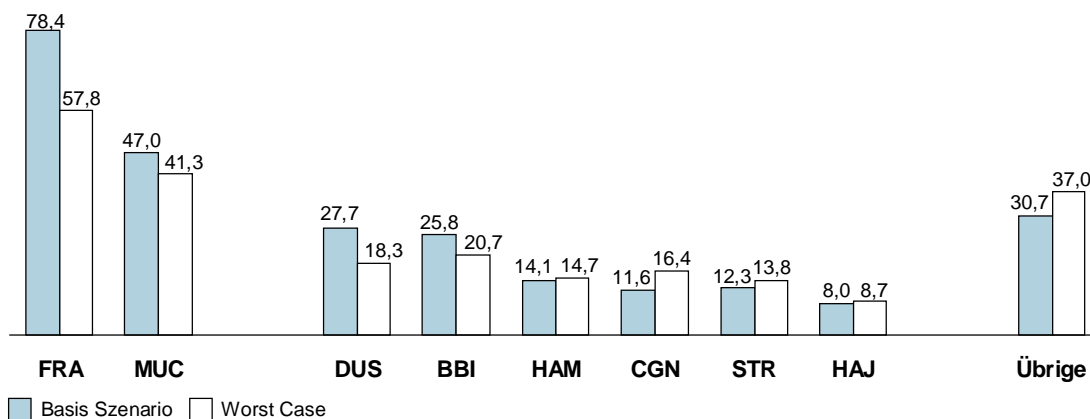


Abb. 3: Vergleich der Flughäfen im Basis- und Worst-Case-Szenario

Zusammengefasst werden die Ergebnisse der Prognose für die beiden Szenarien in nachfolgender Tabelle.

Flughafen- gruppe	Luftverkehrs- aufkommen 2003 (Mio. PAX)	Luftver- kehrsaufk. 2015 Ba- sisszenario (Mio. PAX) ¹⁾	Zuwachs p.a. (%)	Luftver- kehrsaufk. 2015 Worst Case (Mio. PAX) ²⁾	Zuwachs p.a. (%)
Hubflughäfen	72,1	125,4	4,7	99,1	2,7
Flughäfen mit mehr als 5 Mio. PAX	57,0	99,5	4,8	92,6	4,1
Weitere Ver- kehrs- und Re- gionalflughäfen	17,6	30,7	4,7	37,0	6,4
Summe	146,7	255,6	4,7	228,7	3,8

Tab. 1: Prognose des Luftverkehrsaufkommens

1) FRA und MUC engpassfrei, BBI neu, DUS technisch mögliche Kapazität

2) FRA und MUC kein Ausbau, DUS S/L-Kapazitäten wie 2003, kein BBI

Die in unten stehender Tabelle dargestellten Untersuchungen zeigen, dass bei einem bedarfsgerechten Ausbau der deutschen Flughäfen in der Bilanz des Originär- und Umsteigeraufkommens in Deutschland ein Überschuss von elf Mio. Passagieren in der Zu- und Abwanderungsbilanz zu anderen europäischen Flughäfen auftritt. Bei den Umsteigern wird das ausländische Umsteigeraufkommen vor allem durch die Hubs angezogen. Verzichtet Deutschland auf den Ausbau seiner Flughäfen, so verschlechtert sich diese Bilanz erheblich. In Summe verliert der Standort Deutschland fast 22 Mio. Passagiere an ausländische Flughäfen. Dies entspricht nach derzeitigem Flottenmix in etwa 320.000 Flugbewegungen.⁴ In der nachfolgenden Abbildung werden die Abzugseffekte näher aufgeschlüsselt.

Der Verlust von insgesamt 27 Mio. Passagieren bedeutet, dass gut 80.000 direkte und indirekte Arbeitsplätze am Standort Deutschland nicht geschaffen würden. Darüber hinaus würde die Qualität des Wirtschaftsstandorts Deutschland als Ganzes erhebliche Einbußen erfahren.

⁴ Neben dem in der Tabelle 2 dargestellten Verlust von ca. 22 Mio. Passagieren durch Abwanderungseffekte steht für ca. 5 Mio. Passagiere ein adäquates Luftverkehrsangebot nicht mehr zur Verfügung.

	2003	Prognose 2015 Basisszenario engpassfrei ¹⁾	Prognose 2015 Worst Case ²⁾	Differenz 2015 Worst Case – Basisszenario (Mio. Paxe)
	(Mio. Paxe)	(Mio. Paxe)	(Mio. Paxe)	
Abwanderung dt. Originäraufkommen zu ausländischen Flughäfen	-2,3	-4,7	- 6,9	- 2,2
Abwanderung ausländische Originäraufkommen zu dt. Flughäfen	2,0	4,1	2,4	- 1,7
Bilanz Originäraufkommen	-0,3	- 0,6	- 4,5	- 3,9
Abwanderung dt. Umsteigeaufkommen zu ausländischen Hubs	-9,3	- 21,2	- 28,9	- 7,7
Abwanderung ausländische Umsteigeaufkommen zu dt. Flughäfen	14,1	32,6	22,3	- 10,3
Bilanz Umsteigeaufkommen	4,8	11,4	- 6,6	- 18,0
Gesamtbilanz	4,5	10,8	- 11,1	- 21,9

1) FRA und MUC engpassfrei, BBI neu, DUS technisch mögliche Kapazitäten

2) FRA und MUC kein Ausbaus, DUS S/L-Kapazitäten wie 2003, kein BBI

Tab. 2: Bilanz der Abzugseffekte bei Nichtrealisierung der Kapazitätserweiterungen

2.3 Stellung des deutschen Luftverkehrs im internationalen Wettbewerb

Deutschland steht am Anfang des 21. Jahrhunderts vor tiefgreifenden gesellschaftlichen und ökonomischen Veränderungen. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, müssen die Stärken des Landes weiter entwickelt und für die Zukunft gesichert werden.

2.3.1 Liberalisierung und zunehmender Wettbewerb in Europa

Das dezentrale deutsche Flughafennetz hat dazu beigetragen, die Regionen Deutschlands mit wichtigen Wirtschaftszentren und Urlaubsregionen zu verknüpfen. Hierbei hat sich eine Arbeitsteilung zwischen den großen Hubflughäfen Frankfurt und München, ihren weltweiten Verbindungen und den weiteren Flughäfen in Deutschland ergeben. Letztere konzentrieren sich auf die Strecken mit einem aufkommenstarken Originärverkehr sowie auf die Anbindung an internationale Drehkreuze. Dagegen haben die Hubflughäfen sich im internationalen Wettbewerb um die Umsteigemärkte etabliert.

Die an den deutschen Hubs beheimatete Lufthansa gehört zu den führenden Netzfluggesellschaften Europas und ist die tragende Fluggesellschaft der Star Alliance. Die Rolle Deutschlands als bedeutender Quellmarkt für Urlaubsreisen war die Grund-

lage dafür, dass sich in Deutschland einige große Ferienfluggesellschaften etablieren konnten. Nach Umsetzung des dritten Liberalisierungspaketes der EU im Luftverkehr wurde das Flugangebot – sowohl von deutschen als auch von europäischen Fluggesellschaften – deutlich ausgebaut. In der Fläche wurden zahlreiche neue Tagesrandverbindungen eingerichtet. Auf bestehenden Verbindungen wurde auf den mittleren und größeren Flughäfen das Angebot zusätzlich durch Frequenzerhöhungen verdichtet. Die Liberalisierung der Vertriebswege hat zusätzlichen Wettbewerb erzeugt.

Im Ergebnis hat die Liberalisierung des Luftverkehrs im Europaverkehr bis Ende der 90er Jahre zu einer Ausweitung des Angebotes in der Fläche geführt. Die Verkehrsrückgänge als Folge des 11. September haben zu Stagnation bzw. sogar teilweiser Angebotsreduzierung geführt. Mittlerweile hat der Verkehr wieder angezogen. 2004 ist der Luftverkehr auf seinen alten Wachstumspfad zurückgekehrt und die deutschen Flughäfen verzeichnen teilweise neue Rekordaufkommen. Damit verschärfen sich die vorhandenen Kapazitätsengpässe wieder in besonderem Maße.

In dieser Phase hat sich mit dem Markteintritt der "low-cost"-Carrier (LCC) die Marktsituation erheblich verändert. Diese machen ihre Standortentscheidungen in vielen Fällen von Zugeständnissen der Flughäfen bei den Entgelten und/oder Marketingunterstützung abhängig. Dies hat dazu geführt, dass LCCs sich, neben betrieblichen Aspekten, auf bisher nicht oder kaum an das Luftverkehrsnetz angebundene Flughäfen niedergelassen haben. Durch die äußerst günstigen Tarife der "low-cost"-Anbieter hat sich der Einzugsbereich der Flughäfen in diesem Segment erheblich ausgeweitet. Im Ergebnis wurde im größeren Maße neue Luftverkehrsnachfrage auf Kurz- und Mittelstreckenrelationen geschaffen bzw. verlagert. Hierdurch hat sich der Wettbewerb zwischen einzelnen Flughäfen deutlich verschärft. Die bereits durch Stagnation in der Verkehrsentwicklung beeinträchtigte wirtschaftliche Situation einzelner Flughäfen hat sich weiter verschlechtert. Marktrehebungen lassen vermuten, dass etwa 60 Prozent der mittels LCC im Punkt-zu-Punkt-Verkehr beförderten Passagiere anderweitig – auch zu anderen Zeiten – traditionelle Linien- oder Ferienflugangebote in Anspruch genommen hätten. In der neuesten Entwicklung kombinieren einzelne Airlines das "low-cost"-Konzept mit touristischem Verkehr (Veranstaltungsverkehr) und dem klassischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Alles dies ist zugleich eine große neue Herausforderung für die traditionellen Fluggesellschaften. Von einzelnen Routen haben die "low-cost"-Carrier bereits die etablierten Anbieter verdrängt.

2.3.2 Wettbewerb im Interkontinentalverkehr

Wesentliches Ergebnis der Liberalisierung im europäischen Luftverkehr war zugleich, dass die nationalen Fluggesellschaften uneingeschränkt Passagiere im sog.

6.-Freiheitsverkehr über ihre jeweiligen Hubflughäfen (Ausland-/ Auslandumsteiger) leiten konnten. Diese erweiterten Marktzugangsmöglichkeiten haben die Bildung von Allianzen gefördert. Durch ihr gebündeltes Angebot konnten die Allianz-Fluggesellschaften ihre Marktstellung erheblich ausbauen und überproportional am Europa-Europa, Europa-Interkontinental sowie Interkontinental-Interkontinental Umsteigeverkehr partizipieren. In der Folge kam es auf den großen Hubs zu einem überdurchschnittlichen Verkehrswachstum. Die Einbindung der vergleichsweise aufkommensschwachen osteuropäischen Verkehrsströme wurde effizient ermöglicht.

Die wichtige Rolle der Hubflughäfen für die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland lässt sich auch daran ablesen, dass über die Drehkreuze Frankfurt und München im Jahr 2003 fünfmal so viele Fluggäste zu interkontinentalen Zielen flogen wie von allen anderen Flughäfen Deutschlands im Direktverkehr zusammen.⁵ Weltweit hatten die Top-50-Flughäfen 2003 einen Marktanteil von 46 Prozent.⁶ Sie wachsen im Vergleich zu den anderen Flughäfen überproportional, was sich in den Zahlen für die neun größten Flughäfen deutlich widerspiegelt: deren Marktanteil unter den Top 50-Flughäfen stieg zwischen 2001 und 2003 von 30 auf 34 Prozent, bis 2008 wird für sie ein Marktanteil von 38 Prozent prognostiziert.⁷

Auf Grund ihrer zentralen Lage in Europa sowie ihrer globalen Angebotsqualität ergibt sich eine Chance zur Partizipation an weiterem überproportionalen Wachstum mit entsprechenden Folgewirkungen auf Arbeitsplätze und den Wirtschaftsstandort.

In den zurückliegenden Jahren hat sich der Wettbewerb zwischen den Allianzen bzw. zwischen den von ihnen angeflogenen Hubflughäfen weiter deutlich verschärft. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich die Erlössituation der Luftverkehrsgesellschaften u.a. durch vorübergehend stagnierende Nachfrage in Folge unerwarteter einschneidender Entwicklungen sowie durch Markteintritt der "low-cost"-Fluggesellschaften drastisch verschlechtert hat. Die Fluggesellschaften versuchen ihre Wettbewerbsfähigkeit u.a. durch Kostensenkungsprogramme und effizienzsteigernde Maßnahmen

⁵ Unter Interkontinentalverkehr werden alle Flugstrecken mit einem Ziel außerhalb Europas verstanden, also z.B. auch Ziele in Nordafrika. Vgl. Intraplan Consult GmbH: Luftverkehrsprognose Deutschland, 2004.

⁶ Vgl. ACI: World Data, 2003.

im operativen Bereich zu verbessern. Der letzte Aspekt ist insbesondere für Fluggesellschaften mit komplexen Netzstrukturen (Hubsysteme) von existenzieller Bedeutung. Die Routenwahl des Passagiers wird neben Kriterien wie Preis, Service und tageszeitlicher Lage der Flüge, insbesondere durch die in den Computerreservierungssystemen vorgegebene Darstellungshierarchie nach Gesamtreisezeiten (von Quell- bis Endzielflughafen) bestimmt. Denn für einen Passagier gibt es keine Präferenzen – z.B. hinsichtlich einer Flugstrecke von Berlin nach New York über Frankfurt, Paris, Amsterdam oder London. Eine kurze Umsteigezeit auf dem Hubflughafen ist in jedem Fall ein entscheidendes Wettbewerbskriterium. Um kurze Umsteigezeiten sicherzustellen sind – neben ausreichender und effizienter Infrastruktur im Terminal – ausreichende Start- und Landekapazitäten unverzichtbar. Nur so können möglichst viele Flüge in der Zu- und Abbringerwelle zeitnah zu Umsteigerelationen verknüpft werden.

Sind diese Voraussetzungen in Zukunft in Deutschland nicht mehr erfüllt, droht Gefahr, dass Verkehre auf andere europäische Hubflughäfen ausweichen. Die internationale Leistungsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland hängt also entscheidend davon ab, dass die Hubflughäfen ihre Funktion uneingeschränkt erfüllen können. Andernfalls werden die in Deutschland tätigen Allianzen ihr Angebot nicht mehr marktkonform weiterentwickeln können. Dies führt zu einer generellen Verschlechterung der Angebotssituation (auch) für die Fluggäste aus dem deutschen Raum.

Generell dürfte sich der Wettbewerb im internationalen Verkehr mit Drittstaaten (Nicht-EU-Verkehr) zukünftig verschärfen, weil als Folge des Urteils des Europäischen Gerichtshofs alle EU-Fluggesellschaften von jedem Flughafen der EU in jedes beliebige Drittland fliegen können, sofern dieses hierzu die Verkehrsrechte erteilt.⁸ Insofern kann eine Dezentralisierung auch des Interkontinentalverkehrs nicht ausgeschlossen werden. Hiervon profitieren neben aufkommensstarken deutschen Flughäfen in der Fläche allerdings auch die Hubflughäfen Frankfurt und München, weil neue Verkehre aus der Fläche anderer Länder über sie gebündelt und von dort weiterverteilt werden könnten, wenn ausreichend Kapazität vorhanden ist.

⁷ Vgl. BCG: Airports – Dawn of a new Era 2004.

⁸ Vgl. Urteile des EuGH vom 5. November 2002 in den Rechtssachen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98 zu den bilateralen Luftverkehrsabkommen Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Finnlands, Luxemburgs, Österreichs, Schwedens (sog. "Open-Skies"-Abkommen) und des Vereinigten Königreichs mit den USA.

3. Aufgaben der Luftverkehrspolitik

3.1 Verantwortlichkeiten im Luftverkehr

Der Flughafenausbau und -betrieb liegt in Deutschland überwiegend in regionaler Verantwortung. Die Aufsicht über die Verkehrsflughäfen durch die Bundesländer ist Bundesauftragsverwaltung. Deshalb gelten die Grundsätze der Bundesauftragsverwaltung nach Artikel 85 des Grundgesetzes.

Die Länder beaufsichtigen gemäß Art. 87 d in Verbindung mit § 31 LuftVG die Flugplätze im Rahmen der Auftragsverwaltung. Dies bedeutet, dass die Länder nicht nur die Wahrnehmungskompetenz, sondern auch die Sachkompetenz solange innehaben, wie der Bund nicht durch Weisung eingreift. Das Gesetz berücksichtigt dabei die größere Sachnähe der Länder. In diesen Bereich greift der Bund nur mit größter Zurückhaltung ein – und nur, wenn eine unabdingbare Erfordernis besteht.

Die Bundesaufsicht verpflichtet den Bund, behaupteten Rechtsverstößen nachzugehen. Insoweit könnten Rechtsverstöße durch ein Land eine Weisung des Bundes erforderlich machen.

Aus dem Grundsatz des bundesfreundlichen Verhaltens und aus dem Prinzip des kooperativen Föderalismus folgt im Rahmen von Artikel 85 GG eine Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme.

Zwischen Bund und Ländern besteht daher eine Kooperation. Während die Länder als Genehmigungsbehörde für die Flughafenentwicklung im engeren Sinne verantwortlich sind, übernimmt der Bund die Koordinierung dieser Planungen aus überregionaler Sicht und sorgt für die erforderlichen Fernverkehrsverbindungen. Bund und Länder haben aus übergreifender Sicht der Gesamtverkehrswegeplanung insbesondere auf eine Engpassbeseitigung bei Mobilitätsketten hinzuwirken. Fallen Maßnahmen dazu in die alleinige Verantwortung des Flugplatzbetreibers, ist das Aufzeigen festgestellter Engpässe für sich allein schon als Aufforderung an die Gesellschafter und Flughafenunternehmer zu werten, die Umsetzung solcher Maßnahmen anzugehen.

3.2 Luftverkehrsinfrastruktur

Deutschland verfügt entsprechend der aktuellen Flugplatzliste des BMVBW⁹ über insgesamt 37 Flugplätze mit Linien- und/oder Ferienflugverkehr (siehe folgende Abbildung).



Abb. 4: Flughäfen in Deutschland sowie angrenzende Nachbarflughäfen
Legende: Große Kreise markieren eine Verkehrsleistung von über 5 Mio. PAX-Äquivalenten, kleine eine Verkehrsleistung kleiner 5 Mio. Hierbei gilt: 1 t Fracht = 10 PAX.

Damit weist es eine Flughafendichte auf, die ansonsten nur in Ländern gegeben ist, in denen die geografischen Gegebenheiten (Insellage, Gebirge) den Einsatz des Flugzeugs auch auf Kurzstrecken erfordern. Derzeit erreichen 64 Prozent der Einwohner den nächstgelegenen Flughafen innerhalb einer Stunde, 95 Prozent innerhalb von 90 Minuten. Folgende Abbildung veranschaulicht die Situation in Deutschland.

⁹ Stand: 13. Mai 2003

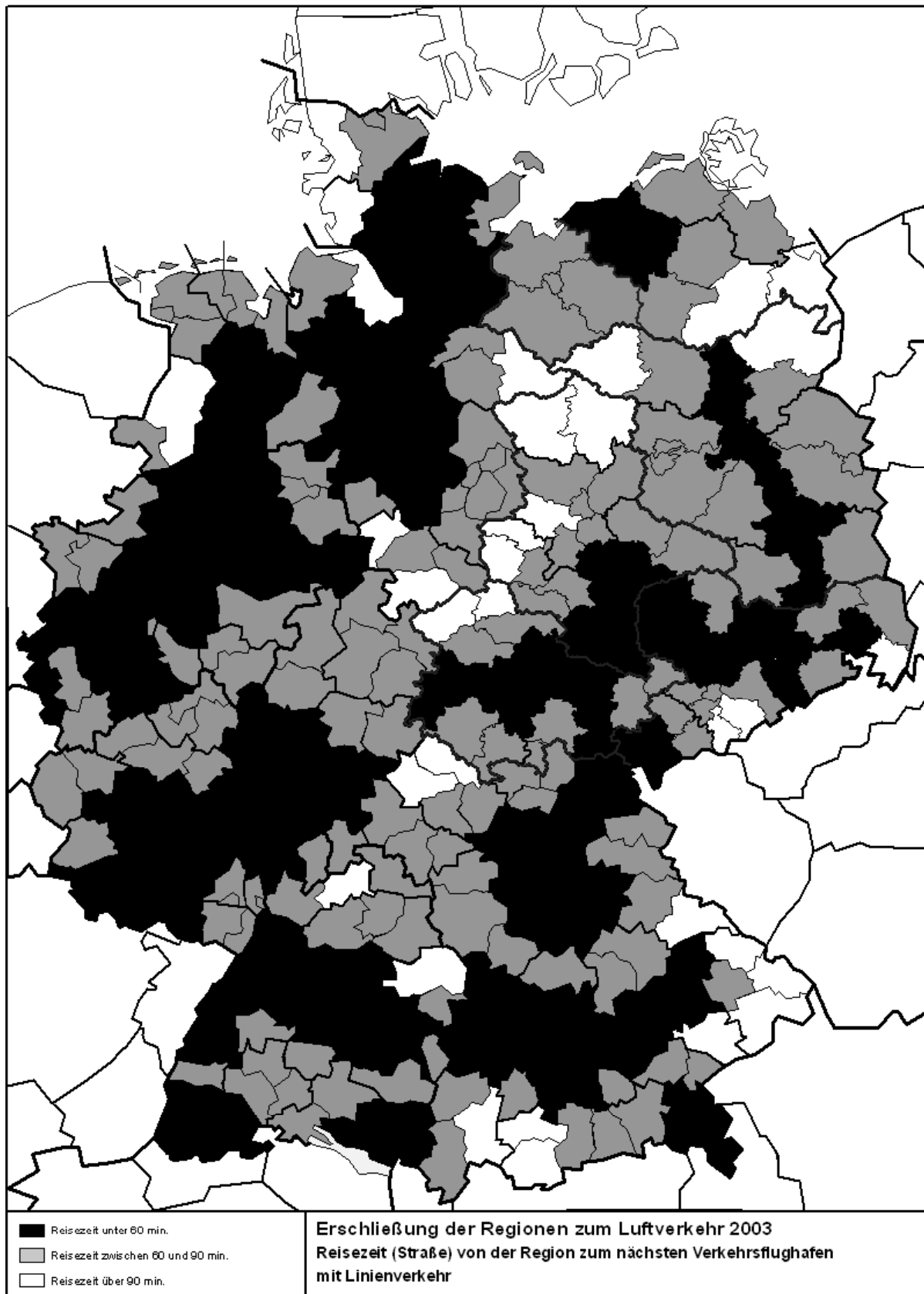


Abb. 5: Erreichbarkeit des nächstgelegenen Verkehrsflughafen je Kreisregion

Da die aufkommenstarken Regionen alle über einen Flughafen verfügen, kann ein Großteil der Reisenden den nächstgelegenen Flughafen sogar in kürzerer Zeit erreichen.

Das Passagieraufkommen der 37 genannten Flughäfen differiert erheblich. Einige dieser Flughäfen sind wegen des Fehlens der "kritischen Größe" betriebswirtschaftlich nicht profitabel. Eine Studie im Auftrag der EU-Kommission¹⁰ schätzt, dass die kritische Größe, ab der ein kostendeckender Flughafenbetrieb möglich ist, bei 500.000 bis 2 Millionen Pax-Äquivalenten¹¹ liegt. Ebenso argumentiert der Ausschuss der Regionen der EU. Auch betriebswirtschaftliche Erfahrungen sprechen hierfür.

Allerdings haben viele Regionalflughäfen eine volkswirtschaftliche und strukturpolitische Bedeutung. Durch sie sollen Standortnachteile zumindest teilweise ausgeglichen und die Ansiedlung von Industrie und damit das Schaffen von Arbeitsplätzen überhaupt möglich gemacht werden.

Durchaus mit dem Ziel einer Wirtschaftsförderung ist in den letzten Jahren die Anzahl der Flughäfen durch Konversionsprojekte ehemaliger Militärflughäfen erweitert worden. Die positive volkswirtschaftliche Wirkung konnte sich hier jedoch nicht immer entfalten. Denn einige dieser Flughäfen liegen in der Nähe zu bereits bestehenden Flughäfen. Wenn sich auf diesen neuen Flughäfen mangels ausreichender Nachfrage vor Ort nahezu ausschließlich "low-cost"-Fluggesellschaften mit deutlich erweitertem Einzugsbereich infolge günstiger Tarife ansiedeln, bleibt dies aufgrund des tarifbedingt erweiterten LCC-Einzugsgebietes nicht ohne Auswirkung auf die Nachfrageentwicklung der betroffenen Nachbarflughäfen. Es drohen Einstellungen von Flugdiensten über die Kannibalisierung der Nachfrage.

Gleichzeitig wird durch derartige Projekte das Dilemma im deutschen Flughafennetz nicht beseitigt. Es liegt darin, dass einerseits auf vielen Flughäfen ausreichend Kapazitätsreserven vorhanden sind, andererseits jedoch insbesondere die größeren Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Das Problem lässt sich nicht durch marktwidrige steuernde Eingriffe der Industrie oder des Staates lösen, weil Nachfrage grundsätzlich nicht von belasteten zu weniger belasteten Flughäfen lenkbar ist. Dies gilt auch für den Frachtbereich, da der planmäßige Fracht-Linienverkehr größtenteils ein Koppelprodukt von Nurfracht und Beiladefracht auf Passagiermaschinen ist.

¹⁰ Vgl. Cranfield-University 2002: Study on Competition between Airports and the Application of State Aid Rules.

¹¹ 1 t Fracht = 10 PAX.

3.3 Handlungsbedarf

Insbesondere durch Markteintritt der "low-cost"-Fluggesellschaften, wie auch durch eine zu erwartende Öffnung der Drittmärkte, die im Interkontinentalbereich den Markteintritt kostengünstig operierender Fluggesellschaften begünstigt, wird der Wettbewerbsdruck im Luftverkehr weiter zunehmen. Die Luftverkehrsindustrie ist gefordert, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, indem sie kostengünstig produziert und ein leistungsfähiges und nutzergerechtes Produkt anbietet. Aufgabe der Politik wird sein, dafür Sorge zu tragen, dass eine leistungsfähige Flughafeninfrastruktur vorgehalten wird, die den Anforderungen der Zukunft gerecht wird.

Dazu gehört, dass die Flughäfen gut an das Schienen- und Straßennetz angebunden sind. Größere Flughäfen werden insbesondere an das Hochgeschwindigkeitssnetz der Bahn angebunden sein müssen. Vielerorts sind hierzu die infrastrukturellen Voraussetzungen bereits gegeben bzw. in der Umsetzungs- oder Planungsphase. Zusätzlich wird die Bahn ihre Reisezeit auf zahlreichen Strecken jedoch weiter erheblich verkürzen müssen, wenn die intermodale Verknüpfung, zu der auch eine integrierte Verkaufs- und Angebotsdarstellung gehört, erfolgreich am Markt umgesetzt werden soll.

Die Luftverkehrswirtschaft in Deutschland benötigt eine langfristige Planungssicherheit für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Nur so kann sie gezielt und effektiv ihre Finanzmittel richtig investieren und die Standorte entwickeln, die für das erwartete Nachfragewachstum keine hinreichenden Kapazitäten aufweisen. Neben der Erweiterung der Flughäfen zählt hierzu auch die Entwicklung der Flugsicherungsinfrastruktur und der Ressourcenvorhaltung der Fluggesellschaften.

Um die weitere Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu sichern, sollten die Bundesregierung und die Länder die bereits im Flughafenkonzept aufgegriffene Aufgabenbeschreibung einer besseren koordinierten Planung konkretisieren. Dabei gilt es sicherzustellen, dass dringende Ausbaumaßnahmen auf bereits heute hochbelasteten bzw. in wenigen Jahren an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stößenden Flughäfen zügig umgesetzt werden. **Der Erhalt der vorhandenen tragfähigen Substanz und die Steigerung ihrer Effizienz haben dabei klaren Vorrang vor dem Neubau von Flughäfen bzw. weiteren Konversionsprojekten. Dies ist auch im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs mit dem Ziel der Einhaltung eines effektiven Umweltschutzes.**

4. Masterplan als Instrument zur koordinierten Entwicklung der Flughafeninfrastruktur

4.1 Zieldefinition

Ziel des Masterplans zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur ist es, einen Beitrag zur Sicherung und Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland zu leisten. Mit dem Masterplan soll der Infrastrukturbedarf an die stetig steigende Binnennachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen angepasst und die Rolle Deutschlands als bedeutende Luftverkehrsdrehscheibe gestärkt werden.

Die Planung von Ausbauprojekten und die Antragstellung für die erforderlichen luftrechtlichen Zulassungsverfahren weist das Luftrecht den Flughafenunternehmen zu. Für die sachgerechte Wahrnehmung dieser Aufgaben benötigen diese entsprechende Planungs- und Rechtssicherheit, die auf bundesrechtlicher Ebene insbesondere gewährleistet werden kann u.a. durch

- Vereinfachung und Konkretisierung der einschlägigen Fachgesetze, insbesondere des luftrechtlichen Fachplanungsrechts,
- Konkretisierung der rahmensetzenden Raumordnungsvorschriften,
- Präzisierung der Umweltschutzanforderungen,
- Entwicklung eines integrierten Verkehrswegekonzeptes zur optimalen Verknüpfung und Nutzung aller Verkehrsmittel.

Insofern appellieren die Industrievertreter an die öffentliche Hand, die neben ihrer Rolle als Eigentümerin von Infrastruktur auch eine regulative Rolle und im Falle des Bundes die der Gesamtkoordinierung innehat, diese koordinierende Rolle verstärkt wahrzunehmen. Dabei muss sie eine Balance sowohl zwischen widerstreitenden Flächennutzungen bei Flughäfen und deren Umfeld als auch zwischen dem Nutzen eines Flughafens und dessen Erweiterung sowie den Folgen für die Umweltschaffen. Hierzu muss auch die verbindliche Umsetzung von raumordnerischen Vorgaben auf landes- und regionalplanerischer Ebene dienen (Festlegung von Ausbauzielen, Schutzzonen und Vorranggebieten in Landes- und Regionalplänen).

Zweck des Masterplans ist die Konkretisierung der bereits im Flughafenkonzept beschriebenen Notwendigkeit der leistungsfähigen Entwicklung der deutschen Flughafeninfrastruktur. Insoweit greift er das vom Bund und den Ländern bekundete diesbezügliche öffentliche Interesse auf. Der Masterplan soll insbesondere dazu beitragen, dass die für den Luftverkehrsstandort Deutschland wesentlichen Ausbauprojekte

der Flughafeninfrastruktur, einschließlich der erforderlichen Einbindung der Flughäfen in die öffentliche Verkehrs- und Versorgungsnetze, rechtzeitig erkannt und die Umsetzung dieser Vorhaben ziel- und zeitgerecht eingeleitet werden kann. Der Masterplan soll eine Grundlage bilden, auf dessen Basis das Flughafenkonzept der Bundesregierung verbindlich weiterentwickelt wird. Dieses Konzept gründet sich auf Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz im Einvernehmen zwischen Bund und Ländern.

Aus der Sicht der Initiatoren ist für die weitere Entwicklung der Flughafeninfrastruktur insbesondere die Beseitigung von Kapazitätsengpässen an den großen deutschen Flughäfen und die Gewährleistung der flächendeckenden Bedienung des Mittelstrecken-/Punkt-zu-Punkt-Verkehrs von tragender Bedeutung. Hieraus ist allerdings nicht abzuleiten, dass im Masterplan nicht ausdrücklich erwähnte Vorhaben keine volkswirtschaftliche Bedeutung aufweisen.

Der strategische Rahmen des Masterplans wird regelmäßig überprüft. Dabei werden sowohl die erwartete Nachfrage als auch umweltpolitische Aspekte berücksichtigt. Diese Überprüfung erfolgt mindestens alle fünf Jahre und immer spätestens im Zusammenhang mit der Erstellung neuer Bundesverkehrswegepläne, die in Bezug auf den Luftverkehr mit dem Masterplan abgestimmt werden.

4.2 Flughafenkonzept als Grundlage des Masterplans

Die Ausgangslage und die weitere Gestaltung ihrer Luftverkehrspolitik hat die Bundesregierung bereits im Jahr 2000 im Flughafenkonzept dargestellt. Dieses Flughafenkonzept enthält nicht nur eine Analyse der Situation des dezentralen deutschen Flughafenetzes Ende der 90er Jahre. Es stellt in einem Aktionsplan auch Maßnahmen vor, die der Weiterentwicklung des Luftverkehrs im Rahmen eines effizienten und umweltschonenden Gesamtverkehrssystems Rechnung tragen. Es zieht aus der absehbaren Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland den Schluss, dass eine Erweiterung der Luftraum- und Flughafenkapazitäten notwendig ist, um die Bedeutung des Standortes Deutschland im europäischen und globalen Luftverkehr zu erhalten.

Das Flughafenkonzept bildet somit die Grundlage für den "Masterplan Flughäfen". Dieser Masterplan hat die Aufgabe, die größeren Ausbaunotwendigkeiten zu konkretisieren. Damit greift der Masterplan das vom Bund und den Ländern bekundete öf-

fentliche Interesse an ausgewiesenen Ausbauprojekten der Flughafeninfrastruktur auf. Hierdurch werden andere Ausbaumaßnahmen, die von den Ländern für notwendig erachtet werden, nicht verworfen. Diese können aus regionaler Sicht geboten sein, sollten aber stets im Zusammenhang einer Gesamtstandortpolitik gesehen und somit auch länderübergreifend unter Einbeziehung des Bundes aufeinander abgestimmt werden.

4.3 Auswahl der in den Masterplan aufgenommenen Flughäfen

4.3.1 Rolle der Flughäfen

Zielsetzung der Politik ist es, in allen Regionen eine hohe Verkehrsgunst durch ausreichende Integration in das Luftverkehrsnetz zu erzielen. Wegen zu geringer Nachfrage lässt sich allerdings ein umfassendes Streckenangebot auf Flughäfen mit weniger aufkommensstarkem Einzugsgebiet betriebswirtschaftlich nicht realisieren. Eine Anbindung an große Hubflughäfen, über die Ziele weltweit erschlossen werden, ist in diesem Fall von hoher Bedeutung. Grundsätzlich kann man daher unterscheiden zwischen Hubflughäfen als zentrale Drehscheibe des Luftverkehrs und Flughäfen, die im Wesentlichen eigenständige Routen, einschließlich der Verbindungen zu den Hubflughäfen, aufweisen.

Hub – Flughäfen

In Deutschland kommt den Flughäfen Frankfurt und München die Rolle von Hubflughäfen zu. Beide Drehkreuze sind für den Luftverkehrsstandort Deutschland von überragender Bedeutung, da sie die umfassende Verknüpfung Deutschlands mit der Welt sicherstellen. Beide Flughäfen sind wichtige Knoten im weltweiten Luftverkehrsnetz mit einer erheblichen Anzahl von Ausland – Ausland Umsteigern. Diese Funktion hat in den letzten Jahren im Zuge der Liberalisierung des Luftverkehrs und anhaltender Globalisierungstendenzen enorm an Bedeutung gewonnen.

Die Erhaltung und Weiterentwicklung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland hängt in hohem Maße davon ab, dass diese beiden Flughäfen bedarfsgerecht ausgebaut werden. Sonst wird der Umsteigerverkehr über andere europäische Hubs abfließen.

Derzeit ist nicht erkennbar, dass weiteren Flughäfen in Deutschland in absehbarer Zeit eine umfassendere Rolle als Umsteigeflughafen zukommen könnte. Im Fracht-

bereich nimmt derzeit zusätzlich neben Frankfurt und München der Flughafen Köln/Bonn eine zentrale Drehscheibenfunktion ein.

Weitere Flughäfen

Die weiteren Flughäfen unterscheiden sich im Wesentlichen in der Höhe und der Struktur des Verkehrsaufkommens. Da die Verkehrsnachfrage auch in Zukunft in allen Regionen Deutschlands weiter wachsen wird, muss auch auf diesen Flughäfen die Infrastruktur dem steigenden Bedarf angepasst werden. Darüber hinaus gibt es Flughäfen, die zukünftig eine Entlastungsfunktion für kapazitätsbeengte Flughäfen übernehmen könnten.

4.3.2 Auswahl der Flughäfen für den Masterplan

Das derzeitige Flughafennetzwerk in Deutschland muss zukunftsfähig bleiben, damit es insbesondere auch im internationalen Rahmen eine nachhaltige Entwicklung sicher stellt. Das setzt voraus, dass die Flughäfen durch einen nachfragegerechten Ausbau ihrer Kapazitäten weiter entwickelt werden.

Neben den internationalen Verkehrsflughäfen tragen auch die in der Fläche gestreuten Regionalflughäfen zum Erfolg des deutschen Flughafennetzes bei. Sie sichern die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung dünner besiedelter Regionen.

Daher sollte dafür Sorge getragen werden, dass diese Flughäfen auch zukünftig die ihnen zugewiesene Rolle als Standortfaktoren für ihre Region erfüllen können.

Notwendige Ausbaumaßnahmen für alle Flughäfen sind in Anhang 5 zum Flughafenkonzept beschrieben. In den Masterplan werden die Flughäfen aufgenommen, die die Einbindung Deutschlands in den wachsenden globalen Luftverkehr sicherstellen und bei denen insbesondere auch im Zuge zu erwartender Ausbaunotwendigkeiten in verstärktem Maße Aspekte übergeordneter Bundespolitik zu beachten sind. Das gilt z.B. für die Anbindung der Flughäfen an überregionale Straßen- und Schienennetze.

Wie schon beschrieben könnten im Laufe der nächsten Dekade in Folge fortschreitender Liberalisierung der Drittstaatenverkehre neben den Hubflughäfen auch Flughäfen in der Fläche Direktangebote zu interkontinentalen Zielen erhalten, so dass diese Flughäfen eine Ausweitung ihrer Einzugsgebiete erfahren. Reibungsloser Zu- und Abbringerverkehr setzt gute Integration in die Verkehrsnetze am Boden voraus.

Im Masterplan sind daher neben den Hubflughäfen vorsorglich die Flughäfen aufgenommen, für die auf Grund ihres Verkehrsvolumens vorrangig mit einer Ausweitung u.a. auch von Langstreckendiensten zu rechnen ist. Dies ist insbesondere für Flughäfen mit einem Aufkommen von über 5 Mio. Passagieren der Fall. Mit dem Kriterium eines Passagieraufkommens von über 5 Mio. kann zudem gewährleistet werden, dass die erfassten Flughäfen auch den weitaus größten Teil der Luftverkehrsnachfrage in Deutschland abdecken: 2003 sind dies 86 Prozent und 2015 – laut Luftverkehrsprognose – sogar schon 88 Prozent aller Fluggäste in Deutschland.

Aus heutiger Sicht erfüllen neben Frankfurt und München die Flughäfen Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Köln/Bonn, Stuttgart und Hannover diese Kriterien. Sollte die aktuelle Entwicklung es erfordern, kann die Auswahl der in den Masterplan aufgenommenen Flughäfen angepasst werden.

Derzeit ist noch nicht abzusehen, wie sich der "low-cost"-Verkehr langfristig entwickelt. Zentrale LCC-Flughäfen könnten auch eine überregionale Funktion erhalten und wären dann in den Masterplan aufzunehmen.

4.4. Entwicklungsziele der deutschen Flughäfen

4.4.1 Übersicht

Das bewährte deutsche Flughafennetzwerk muss durch einen nachfragegerechten Ausbau der Kapazitäten für alle Funktionen eines Flughafens weiter entwickelt werden. Dabei soll eine weitere Integration mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße angestrebt werden. Neue Technologien zur Steigerung der Kapazitäten der Start- und Landebahnsysteme und des dazugehörigen Luftraums sollen genutzt werden. Um wetterbedingte Verspätungen zu vermindern, sollten an stark belasteten Flughäfen moderne meteorologische Messsysteme eingesetzt werden.

Bund, Länder und Gemeinden werden aufgefordert, den "Masterplan Flughäfen" umzusetzen. Bei der Weiterentwicklung der europäischen Flughafen- und Luftverkehrspolitik soll die Bundesregierung die im Masterplan formulierten Ziele einbringen und nachdrücklich vertreten.

Eine bedarfsgerechte Anpassung der Flughafeninfrastruktur erfordert kontinuierliche Investitionen der Flughäfen. Dies spiegelt sich in der Anlageinvestitionssumme der deutschen Verkehrsflughäfen von 5,7 Mrd. EUR für den Zeitraum 1998 bis 2002 wider, die z. B. für Terminalerweiterungen und -neubauten, Start- und Lande-

bahnverlängerungen, Vorfelderweiterungen, zusätzliche Parkflächen, den Bau von Luftfrachtanlagen und Verbesserungen der Schienenanbindung durch Regional- und Fernbahnanschlüsse aufgebracht wurde. Im kommenden Jahrzehnt sind für einen bedarfsgerechten Ausbau der Flughäfen in Deutschland Investitionen von über 15 Mrd. Euro in die Flugplatzinfrastruktur erforderlich. Allein Fraport als Betreiberin des Flughafens Frankfurt wird für den Ausbau 3,3 Mrd. EUR investieren. Hinzu kommen weitere Investitionen der am Flughafen ansässigen Unternehmen wie der Lufthansa oder der DFS. Die Entwicklung der Infrastruktur muss nach dem gemeinsamen Verständnis der Luftverkehrsunternehmen zu Kosten erfolgen, die internationalen Benchmarks standhalten.

Die in den letzten Jahrzehnten stetigen Wachstumsraten des Luftverkehrs von durchschnittlich 5-6 Prozent haben zur Ausschöpfung der Kapazitätsreserven vieler deutscher Verkehrsflughäfen geführt. Vor allem im Vorfeldbereich und bei der Fluggastabfertigung zeigten sich in den letzten Jahren Kapazitätsprobleme, denen vielerorts durch Erweiterungen der Infrastruktur oder geplante Ausbaumaßnahmen begegnet wird. Ähnliches gilt für die vorhandenen Start- und Landebahnen sowie Rollbahnsysteme. Ohne erweiternde bauliche Maßnahmen bei den größten deutschen Flughäfen wird die Lücke zwischen Bedarfsanforderungen und verfügbaren Leistungsangeboten stetig größer.

Flughäfen, die weder über die Schiene noch über die Straße ausreichend angebunden sind, entsprechen nicht den Anforderungen an ein modernes, intermodales Gesamtverkehrssystem. Wichtig ist sowohl eine engpassfreie landseitige Anbindung für den Individualverkehr als auch eine hinreichende Verknüpfung (hohe Taktfrequenz) mit dem öffentlichen Nahverkehr (Bus, Straßen- und/oder U/S-Bahn). Insbesondere die Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Bahn über IC/ICE-Trassen hat für die interkontinental operierenden Flughäfen eine hohe Bedeutung. Hierfür sind die entsprechenden Mittel bereitzustellen. Dies gilt in besonderem Maße für die Auswahl der kurzfristig zu realisierenden Projekte im Rahmen der Bundesschienenwege- und Bundesfernstraßenausbaugesetze. Angesichts der besonderen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Flughäfen für den Exportstandort Deutschland sollten die notwendigen Erschließungsvorhaben als "gesetzte Projekte" in die Ausbaugesetze übernommen oder zumindest mit einem deutlichen Bewertungszuschlag im Vergleich zu sonstigen Bundesverkehrswegeausbauprojekten versehen werden.

Grundsätzlich ist hierzu allerdings anzumerken, dass selbst unter optimistischen Bedingungen z.B. am Flughafen Frankfurt maximal fünf Prozent der heutigen Bewegungen auf die Schiene verlagerbar sind.¹²

In der nachfolgenden Tabelle werden die Eckdaten der im Masterplan betrachteten Flughäfen zusammengefasst. Unter dem Einzugsgebiet werden die Einwohner verstanden, die innerhalb von 60 Minuten den Flughafen erreichen könnten. Unter dem Potenzial PAX werden entsprechend die Passagiere zusammengefasst, die innerhalb eines Umkreises von 60 Minuten um den Flughafen ihre Reise beginnen bzw. beenden, unabhängig davon, welchen Flughafen sie tatsächlich benutzen.

	FRA	MUC	BER/BBI	DUS	HAM	HAJ	CGN	STR
Einzugsgebiet (Mio. Pers.; 2003) in der 60-Minuten-Isochrone	5,8	2,9	3,9	5,9	2,7	2,2	2,8	4,6
Potenzial PAX (Mio.; 2003) in der 60-Minuten-Isochrone	15,0	11,0	30,2	12,7	8,0	3,9	13,4	6,4
PAX (2003)	48,1	24,0	13,2	14,2	9,4	5,0	7,7	7,5
Fracht (Tsd. t, 2003)	1650,0	247,0	40,0	45,0	78,0	15,0	530,0	27,0
Bewegungen (Tsd., 2003)	459	356	215	186	149	86	153	149
Flugdestinationen (2003)	300	220	130	135	100	70	90	100
Beschäftigte (2003)	63000	23000	13000	13000	13000	6000	11000	8000
Potenzial PAX (Mio; 2015) in der 60-Minuten-Isochrone	24,4	19,0	20,0	22,1	12,4	6,6	21,8	10,7
PAX (2015)	78,4	47,0	25,8	27,7	14,1	8,0	11,6	12,3

Tab. 3: Eckdaten der im Masterplan betrachteten Flughäfen¹³

¹² Vgl. Intraplan Consult GmbH: Fluggastprognose 2015 für den Flughafen Frankfurt/Main unter Berücksichtigung der Wirkungen der "Transeuropäischen Netze" 1999. Gutachten im Auftrag der FAG, begleitet von der Mediationsgruppe.

¹³ Das sinkende Passagierpotenzial in Berlin erklärt sich durch die Berechnungsmethodik Intraplans. Hier wurden für das Jahr 2003 die 60-Minuten-Einzugsbereiche jeweils für die Flughäfen Schönefeld, Tempelhof und Tegel zugrunde gelegt, für das Jahr 2003 nur noch der 60-Minuten-Einzugsbereich um den dann einzigen Hauptstadtflughafen BBI.

4.4.2 Betrachtung der Hubflughäfen

a. Frankfurt Main (FRA)

Netzanbindung

Der Flughafen Frankfurt (FRA) verfügt mit dem Fernbahnhof an der ICE -Strecke Köln-Rhein-Main, dem Regionalbahnhof und den Cargo-Bahnhof in der CargoCity Süd über drei Anschlüsse an das regionale und überregionale Schienennetz. Durch diese sehr gute Anbindung kann der Flughafen sein Einzugsgebiet ausweiten und so insbesondere auch Kurzstreckenflüge zu den nahe gelegenen Ballungsräumen auf die Schiene verlagern. Der Flughafen wird derzeit täglich von über 170 ICE/IC Zügen angefahren.

Der Flughafen Frankfurt Main ist im Luftverkehr eine zentrale Drehscheibe. Er verfügt über eines der dichtesten Netze im Luftverkehr in Europa. Durch die angebotene Mindestumsteigezeit von 45 Minuten¹⁴ bietet der Flughafen eine Vielfalt von Umsteigerverbindungen mit kurzen Reisezeiten. Er hat damit einen strategischen Vorteil gegenüber den wichtigsten europäischen Konkurrenz hubs, der – genauso wie für München – allerdings die in Bezug auf den Transatlantikverkehr geografisch nachteilige Lage Deutschlands im Luftverkehr und den signifikanten Nachteil Frankfurts hinsichtlich des Bewegungseckwerts¹⁵ nicht kompensiert.

Im Straßennetz liegt der Flughafen am Frankfurter Kreuz, dem Verknüpfungspunkt der zwei meistbefahrenen und wichtigsten deutschen bzw. europäischen Fernautobahnen, der BAB A5 (E451) und der BAB A3 (E35/ E42). Damit ist er in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung sehr gut an den Verkehrsträger "Straße" angeschlossen. Mit der BAB A60 (E 42) und A67 (E 35) sowie den Bundesstraßen B43, B44 und B486 verfügt der Flughafen über weitere Bundesfernstraßen, über die der motorisierte Individualverkehr zum Flughafen geleitet werden kann.

Kapazitätsziele (Landseite/Luftseite)

Der Flughafen Frankfurt Main ist der größte Verkehrsflughafen in Kontinentaleuropa und zentrales Drehkreuz der Star Alliance, der weltweit führenden Allianz von Fluggesellschaften.

¹⁴ Nach Berechnungen von Intraplan würde eine Verlängerung der Mindestumsteigezeit um 15 Minuten in Frankfurt zu einem Passagierverlust von ca. 3,5 Mio. im Jahr 2015 führen.

¹⁵ Unter Bewegungseckwert wird die stündliche Anzahl an Flugbewegungen verstanden, die von den Fluggesellschaften geplant werden kann.

Der Flughafen verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen mit einer Länge von 4.000 m sowie einer reinen Startbahn mit einer Länge von 4.000 m. Die Passagierabfertigung erfolgt über die Terminals 1 und 2, die eine Kapazität von 56 Mio. Passagieren haben. Die Terminals sind über ein Passagier-Transport-System miteinander verbunden. Zusätzlich verfügt der Flughafen mit den Bereichen CargoCity Nord und CargoCity Süd über große Frachtbereiche, in denen das Frachtaufkommen abgefertigt wird. Die Kapazitätsreserve dieser Frachtbereiche liegt bei ca. 2,7 Mio. Tonnen p.a. Der Flughafen operiert seit Jahren an der Kapazitätsgrenze der Start- und Landbahnen. Gegenwärtig kann er 80/81 koordinierbare Bewegungen pro Stunde abwickeln. Durch eine intensive Zusammenarbeit zwischen Flughafenbetreiber, der Deutschen Flugsicherung (DFS) und den Fluggesellschaften bei der Optimierung der Verkehrsabläufe besteht das Ziel, diesen Wert auf 84 Bewegungen pro Stunde anzuheben. Damit wäre bei Ausnutzung aller technisch denkbaren Steuerungsmaßnahmen ein Jahresvolumen von rund 500.000 Bewegungen pro Jahr möglich. Entsprechend könnten zwischen 55 und 60 Mio. Passagiere über das vorhandene Bahnsystem befördert werden.

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main ist eines der strategisch bedeutendsten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Bundesrepublik Deutschland. Es besteht ein nationales Interesse an diesem Ausbau. Er dient dazu, die Stellung des Landes im internationalen Luftverkehr zu erhalten und auszubauen.

Kapazitätsziel für den Flughafen Frankfurt Main ist die Bereitstellung von ausreichend Infrastruktur in den einzelnen Bereichen des Flughafens, einschließlich der landseitigen Anbindung, um den prognostizierten Verkehr abwickeln zu können. Hierzu zählt insbesondere der Ausbau des Start- und Landebahnsystems auf eine Kapazität von 120 koordinierbaren Bewegungen pro Stunde. Soll der Luftverkehr Standort Deutschland seine Bedeutung behalten, muss der Flughafen seine führende Stellung im kontinentaleuropäischen Vergleich aufrecht erhalten. Darüber hinaus soll die intermodale Anbindung des Flughafens stärker ausgenutzt werden, um mehr Verkehr auf die Schiene lenken zu können.

Maßnahmen

Die Initiative Luftverkehr unterstützt daher die Planungen zum Ausbau des Flughafens auf eine Kapazität von 120 Bewegungen pro Stunde durch eine weitere Landebahn. Ebenso sind der Ausbau der Terminalinfrastruktur, der Infrastruktur für die

Frachtabfertigung und für die Wartung, insbesondere für das neue Großraumflugzeug A380, und der Ausbau der landseitigen Infrastruktur zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmengen Voraussetzung für den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens. Der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main soll die Ergebnisse der Mediation berücksichtigen. Die entsprechenden Genehmigungsverfahren und alle weiteren Schritte zur Erweiterung des Flughafens sind zügig und mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen.

Im Schienenverkehr ist der weitere Ausbau der intermodalen Anbindung des Flughafens Frankfurts eine sinnvolle Ergänzung zur Reduzierung von vermeidbarem Kurzstrecken-Luftverkehr. Regionale Anbindungsmaßnahmen zur Flankierung der Ausbaupläne sollen gemäß den im Bundesverkehrswegeplan dokumentierten Maßnahmen erfolgen. Daher sind die im Bundesverkehrswegeplan abgebildeten Aus- und Neubaumaßnahmen der Hochgeschwindigkeitsstrecken Rhein-Main – Rhein-Neckar und Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt von hoher Bedeutung für die Flughafenbindung und sollten von Bund und Ländern entsprechend den verfügbaren Finanzmitteln gefördert werden. Das geplante Terminal 3 sollte ebenfalls leistungsfähig und attraktiv angebunden werden. Im Nahverkehr soll weiterhin durch die intensivere Nutzung der vorhandenen Schienennetze durch S-Bahn und Regionalzüge sowie den Bau der Regionaltangente West, dem Ausbau der Strecke Hanau – Gelnhausen und der nordmainischen Strecke Frankfurt – Maintal – Hanau als neue S-Bahn-Strecke im Rhein-Main-Gebiet die Anbindung des Flughafens an das öffentliche Schienenverkehrsnetz verbessert werden. Damit kann der motorisierte Individualverkehr in der Region zum Flughafen reduziert werden. Einen Rahmen bildet das einvernehmlich von dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt am Main, der Region, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der DB AG entwickelte und verabschiedete Konzept "Frankfurt RheinMain plus".

Das übergeordnete Straßenverkehrsnetz im weiteren Flughafenbereich muss auch vor dem Hintergrund eines stetig wachsenden Personen- und Güterverkehrs auf den BAB A3 und BAB A5 ausgebaut werden. Von großer Bedeutung für den Ausbau der landseitigen Anbindung des Flughafens sind daher die im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehenen Neu- und Ausbaumaßnahmen:

- A3 AD Mönchhof – AS Frankfurt Flughafen
- A3 AK Wiesbaden – AD Mönchhof
- A3 AS Frankfurt Flughafen – AK Frankfurt
- A5 AS Friedberg – AK Bad Homburg
- A5 AK Bad Homburg – AK Nordwestkreuz Frankfurt
- A5 Nordwestkreuz Frankfurt – Westkreuz Frankfurt
- A60 AD Mainz – AD Rüsselsheim
- A67 AD Mönchhof – AD Rüsselsheim
- B486 OU Mörfelden
- B 486 OU Dreieich – Offenthal.

Diese Maßnahmen sollen von Bund und Ländern im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel vorrangig umgesetzt werden. Hinzu kommen die Maßnahmen zur besseren Erschließung des Flughafens im Nahbereich, zu denen die Anpassung der Kelterbacher Spange der B43 und der Ausbau der BAB A5 zwischen dem AK Frankfurt und der AS Zeppelinheim einschließlich der Anschlussstelle zählen. Diese Maßnahmen sollen im Verbund mit dem Flughafen durchgeführt werden.

b. München (MUC)

Netzanbindung

Der Flughafen München ist der zweitgrößte Luftverkehrsstandort in Deutschland bezüglich des Luftverkehrsaufkommens mit einer besonders ausgeprägten Umsteigefunktion im europäischen Verkehr. Durch die angebotene Mindestumsteigezeit von 30 Minuten (innerhalb des Terminals 2) bzw. 35 Minuten (innerhalb des Terminals 1) bietet der Flughafen eine Vielfalt von Umsteigeverbindungen mit kurzen Reisezeiten. Er hat damit europaweit einen einzigartigen Wettbewerbsvorteil gegenüber allen anderen globalen Anbietern und erreicht insbesondere im europäischen und interkontinentalen Umsteigeverkehr einen strategischen Vorteil. Überproportionales Wachstum im Vergleich zu alternativen europäischen Hubs ist die Folge.

Der Flughafen ist über zwei S-Bahnlinien an den Hauptbahnhof und die Innenstadt von München angebunden. Beide Linien verkehren ganztags im 20-Minuten-Takt, so dass alle zehn Minuten eine Verbindung stadteinwärts besteht. Eine direkte Anbindung an das überregionale Schienennetz existiert gegenwärtig nicht. Hier ist ein Umsteigen an den Bahnhöfen München-Ostbahnhof und München-Hauptbahnhof erforderlich.

Im Straßennetz ist der Flughafen über die BAB A92 München-Deggendorf an das überörtliche Straßennetz – BAB A9 München-Nürnberg, BAB A8 München-Salzburg bzw. München-Stuttgart – angeschlossen.

Kapazitätsziele (Landseite/Luftseite)

Der Flughafen verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen mit einer Länge von 4.000 m. Die Passagierabfertigung erfolgt über die Terminals 1 und 2, die eine nominelle Kapazität von mehr als 40 Mio. Passagieren haben. Die Terminals sind durch ein Bauwerk, in dem auch der zentrale S-Bahnhof integriert ist, verbunden.

Gegenwärtig sind für den Flughafen München bis zu 88 Bewegungen pro Stunde koordiniert. Bei Ausschöpfung aller Optimierungspotenziale soll der Eckwert auf knapp über 90 Bewegungen pro Stunde maximal angehoben werden. Damit wird das Leistungsvermögen des vorhandenen Bahnsystems seine ultimative Kapazitätsgrenze erreichen, Engpasssituationen und signifikante Qualitätseinbußen durch unakzeptable Verspätungen sind die Folge.

Insgesamt wäre ein Jahresvolumen von rund 450.000 Bewegungen pro Jahr möglich. Entsprechend könnten bei einer Zunahme des Passagieraufkommens pro Bewegungen rund 40 Mio. Passagiere über das vorhandene Bahnsystem abgewickelt werden. Die Frachtkapazitäten des Flughafens liegen gegenwärtig bei etwa 660.000 t p.a. und können auf eine Mio. t p.a. erweitert werden.

Die vorhandenen Kapazitäten werden nicht ausreichen, um die in der Prognose aufgezeigte Verkehrsnachfrage zu decken. Nach gegenwärtiger Wachstumserwartung ist bereits 2008 mit einer Sättigung des jetzigen Systems zu rechnen. Die Notwendigkeit des Baus einer weiteren Start- und Landebahn am Flughafen München ist vor diesem Hintergrund absehbar. Diesbezügliche Planungsverfahren sollten zeitgerecht beginnen.

Ebenso sind die notwendigen Erweiterungsmaßnahmen für Terminalanlagen und Flugbetriebsflächen durchzuführen, um die prognostizierte Verkehrsnachfrage abwickeln zu können. Es besteht ein nationales Interesse an diesem Ausbau. Dieser dient dazu, die Stellung Deutschlands im internationalen Luftverkehr zu erhalten und auszubauen.

Kapazitätsziel für den Flughafen München ist die Bereitstellung von ausreichend Infrastruktur in den einzelnen Bereichen des Flughafens einschließlich der landseitigen Anbindung, um den prognostizierten Verkehr abwickeln zu können. Hierzu zählt in s-

besondere die Erweiterung des vorhandenen Start- und Landebahnsystems. Diese Infrastrukturmaßnahmen sind zwingende Voraussetzung dafür, dass der Flughafen München seine Stellung als bedeutender Hub für Kontinental- und Interkontinentalverkehr aufrecht erhalten und weiter ausbauen kann. Darüber hinaus ist eine deutliche Verbesserung der intermodalen Anbindung des Flughafens dringend erforderlich, um die gebotene Vernetzung der Verkehrsträger am Standort strategisch zu unterstützen. Hierzu ist die Realisierung der Transrapid-Strecke Flughafen – Hauptbahnhof von besonderer Bedeutung.

Maßnahmen

Die Initiative Luftverkehr unterstützt die Überlegungen zum Ausbau des Flughafens durch eine weitere Start- und/oder Landebahn. Ebenso ist der Ausbau der Terminalinfrastruktur, der Infrastruktur für die Frachtabfertigung und der landseitigen Infrastruktur im Bereich Straße/Schiene zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmengen anzupassen. Die Initiative Luftverkehr fordert die beteiligten Parteien auf, diesen Ausbau zügig voranzutreiben. Die entsprechenden Genehmigungsverfahren sind schnellstmöglich und mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen.

Der Flughafen München kann seinem Anspruch als Luftverkehrsdrehscheibe von europäischem Rang nur dann gerecht werden, wenn eine attraktive und schnelle Verbindung mit dem Münchner Hauptbahnhof als dem zentralen Verknüpfungspunkt mit dem Schienenverkehr realisiert wird. Der Transrapid ist hierbei eine geeignete Möglichkeit der Vernetzung der Verkehrsträger Schiene und Luft. In diesem Zusammenhang sind auch Strecken München – Augsburg – Ulm und München – Lindau als für den Flughafen bedeutsame Schienenfernverkehrsstrecken auszubauen.

Darüber hinaus ist die Realisierung des Erdinger Ringschlusses einschließlich Neufahrner Kurve und Walpertskirchener Spange erforderlich. Hierdurch erhält der Flughafen München eine direkte Anbindung an die Bahnstrecken München – Landshut – Regensburg/Passau und München – Mühldorf – Freilassing/Salzburg. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der volle verkehrliche Nutzen der Walpertskirchener Spange nur dann zu erzielen ist, wenn die Strecke München – Mühldorf – Freilassing zeitgleich ausgebaut wird.

Alle genannten Maßnahmen sind erforderlich, um die intermodale Anbindung des Flughafens entscheidend verbessern zu können.

Die Anbindung des Flughafens an das überörtliche und regionale Straßennetz muss auch vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Durchgangsverkehrs auf den BAB A92 weiter ausgebaut werden. Daher sind die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Ausbaumaßnahmen von vorrangiger Bedeutung, aber auch bereits darüber hinaus absehbare Erweiterungen:

- A8 München – Augsburg - Ulm
- A9 AK Neufahrn – AK München-Nord (im Bau),
- A9 AK München-Nord – AS München/Frankfurter Ring (im Bau),
- A92 AK Neufahrn – AD Feldmoching mit Weiterführung zum Mittleren Ring / in München
- A94 München – Passau (Weiterbau)
- A99 AK München Nord – AS Haar
- B301 OU Freising
- B301 OU Au i.d. Hallertau
- B15n Regensburg – Rosenheim
- B388 OU Taufkirchen (Vils)
- B388n B388 – Hallbergmoos
- Staatsstraße 2580 – Flughafentangente Ost (Weiterbau)

Diese sollen von Bund und Ländern im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel vorrangig umgesetzt werden.

4.4.3 Betrachtung der weiter ausgewählten Flughäfen

a. Berlin (TXL, THF, SXF – BBI)

Berlin verfügt derzeit über drei Flughäfen: Tegel, Tempelhof¹⁶ und Schönefeld.

Netzanbindung

Der Flughafen Berlin Tegel hat seine Funktion als Hauptstadtflughafen mit einem besonderen Schwerpunkt im europäischen Verkehr. Er verfügt nur über wenige interkontinentale Ziele. Der Flughafen ist über das innerstädtische Straßennetz zu erreichen.

Der Flughafen Schönefeld liegt südöstlich der Hauptstadt. Von ihm aus werden vor allem "low-cost"- und Langstreckenverkehre angeboten. Der Flughafen Schönefeld verfügt über einen Bahnhof in unmittelbarer Nähe, von dem aus IC- und Regionalzüge verkehren. Ebenso kann der Flughafen mit den S-Bahn-Linien S9 und S45 erreicht werden. Über all diese Strecken ist er auch an die großen Berliner Bahnhöfe und damit an das Fernstreckennetz der Bahn angebunden.

Der Flughafen ist über die Bundesstraßen B96 und B179 an die BAB A113 und an das überörtliche Straßennetz angeschlossen.

Kapazitätsziele (Landseite/Luftseite)

Mit der vorhandenen Kapazität kann der Flughafen Tegel – die notwendige landseitige interimistische Ertüchtigung vorausgesetzt – bis zur Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens Schönefeld (BBI) den Verkehr abwickeln. Durch eine angepasste Nutzung der Flugbetriebsflächen soll die luftseitig koordinierte Kapazität bedarfsgerecht erhöht werden. Teile des Terminals sollen genutzt werden, um die Landseite zu optimieren. Durch den Bau zusätzlicher Busgates und Warteräume kann der Verkehr bis 2010 mit hinreichenden Servicestandards bedient werden.

Der Flughafen Berlin-Schönefeld verfügt gegenwärtig über eine 2.700 m und eine 3.000 m lange Start- und Landebahn sowie über ein Terminal für ca. vier Mio. Passagiere und Frachtabfertigungsanlagen für 30.000 t Fracht p.a. Diese Kapazitäten werden bis zur Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens weiterhin genutzt und bedarfsgerecht ausgebaut.

¹⁶ Die Betriebsgenehmigung für den Flughafen Tempelhof ist mit Bescheid vom 2. Juni 2004 von der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung widerrufen worden. Die geplante Schließung des Flughafens zum 31. Oktober 2004 wurde jedoch vom Oberverwaltungsgericht Berlin nach einem Eilantrag mehrerer Luftfahrtunternehmen gestoppt. Bis zur Entscheidung im Hauptverfahren muss der Flughafen nun in jedem Fall offen bleiben.

Mit Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI) sollen die Flughäfen Tempelhof und Tegel geschlossen werden. Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg hat am 13. August 2004 den Plan für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld festgestellt. Die Kernelemente des ausgebauten Flughafens BBI werden die neuen Passagieranlagen zwischen den beiden Start- und Landebahnen und die unmittelbar angegliederten Flugbetriebsflächen auf der Luftseite und die Verkehrsanlagen auf der Landseite bilden. Die Planung geht von einer Eröffnungskapazität von 20 Mio. Passagieren p.a. aus, die bis auf 30 Mio. Passagiere p.a. erweitert werden soll. Die heutige nördliche Start- und Landebahn wird stillgelegt und die bestehende südliche Start- und Landebahn auf 3.600 m verlängert. Zusätzlich wird eine weitere 4.000 m Start- und Landebahn errichtet. Ein Teil der bestehenden Flughafenanlagen soll weiter genutzt werden. Damit ist BBI das derzeit größte Luftverkehrsinfrastrukturprojekt in den neuen Bundesländern und wird nach seiner Fertigstellung der Hauptstadtflughafen (Single Airport) Berlins.

Die Erschließung des ausgebauten Flughafens soll über einen Bahnhof für Fern- und Regionalzüge sowie S-Bahnen erfolgen. Die Straßenerschließung erfolgt über die verlegte BAB 113n und die B96a.

Maßnahmen

Die Initiative Luftverkehr unterstützt den Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld zum Flughafen Berlin-Brandenburg-International. Durch den Ausbau der bestehenden und den Neubau einer weiteren Start- und Landebahn soll die Kapazität auf 80 Flugbewegungen pro Stunde erweitert werden. Ebenso ist der Ausbau der Terminalinfrastruktur, der Infrastruktur für die Frachtabfertigung und der landseitigen Infrastruktur zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmengen voranzutreiben. Die entsprechenden Genehmigungsverfahren sind zügig und mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen. Im Bereich des Schienenverkehrs ist der weitere Ausbau der intermodalen Anbindung des Flughafens Berlin eine wesentliche Voraussetzung zur Verbesserung der Anbindung des Flughafens an die Hauptstadt und den Fernverkehr. Hierzu zählt auch der Ausbau der Schienenstrecke Berlin – Dresden.

Die überörtliche Straßenanbindung des Flughafens muss an den geplanten Ausbau des Flughafens angepasst werden. Daher sind die im Bundesverkehrsplan vorgesehenen Ausbaumaßnahmen

- A113 AD Neuköln – AK Schönefeld
- B96a Schönefeld – Mahlow

von großer Bedeutung für den Ausbau der landseitigen Anbindung des Flughafens. Diese Ausbaumaßnahmen sollen von Bund und Ländern im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel vorrangig umgesetzt werden.

b. Düsseldorf (DUS)

Netzanbindung

Der Flughafen Düsseldorf hat in Bezug auf die Bevölkerungsdichte im Umland das größte Einzugsgebiet aller deutschen Flughäfen. Zwei Drittel aller Passagiere in Nordrhein-Westfalen starten und landen in Düsseldorf International.

Im Interkontinentalverkehr bestehen aufgrund der zu kurzen Bahnlängen noch Restriktionen für die Fluggesellschaften. In der Ferienzeit entwickelt sich der acht Kilometer vom Düsseldorfer Zentrum liegende Flughafen zum Drehkreuz für Urlauber. Mit der Heimatbasis in Düsseldorf bietet insbesondere die Fluggesellschaft LTU ein dichtes Netz an weltweiten Verbindungen.

Düsseldorf International ist eng über die Schiene und die Straße vernetzt. Fluggäste erreichen ihren Flug über einen eigenen Autobahnzubringer von der A44, der auch an die A3 und die A52 angebunden ist. Ebenso erreichen die Passagiere den Flughafen über die ins Terminal integrierte S-Bahnstation sowie über den Fernbahnhof Düsseldorf Flughafen, an dem täglich 350 Züge des ICE-, IC- und Nahverkehrs halten. Die S-Bahnen dienen als Hauptachsen nach Düsseldorf und ins Ruhrgebiet. Die Kabinenbahn SkyTrain verbindet den Bahnhof, Parkhäuser und Abfertigungshallen.

Kapazitätsziele (Landseite/Luftseite)

Zwei parallele Start- und Landebahnen stehen am Flughafen Düsseldorf zur Verfügung. Die südliche ist 3.000 m lang, die nördliche 2.700 m. Zusätzlich existiert eine Querbahn mit 1.630 m Länge. Die Hauptbetriebszeit liegt zwischen 6 und 23 Uhr, in den Nachtstunden ist der Flugbetrieb stark eingeschränkt. Die Kapazität liegt aktuell bei 38 koordinierbaren Bewegungen pro Stunde, wobei die Infrastruktur höhere Verkehrsmengen zulassen würde.

Im Sommer 2003 wurde das Projekt "airport 2000 plus" abgeschlossen, das für das größte Investitionsprojekt in der Geschichte des Flughafens steht. Der Wiederaufbau

des Abfertigungsgebäudes nach dem tragischen Brandunglück 1996 wurde mit einem aufwändigen Um- und Neubau kombiniert. Die Realisierung der Ausbaupläne dauerte sechs Jahre. Sie umfasste im Wesentlichen die Neugestaltung der Terminalanlagen und die Fertigstellung der Kabinenbahn SkyTrain vom Flughafen-Bahnhof zum Terminal.

Der Luftverkehr in Düsseldorf entwickelt sich mit einer geringeren Dynamik als im Rest Deutschlands. Dies liegt in den bestehenden Kapazitätsbeschränkungen begründet. Die momentan nicht realisierbare Vollauslastung führt zu Anpassungsreaktionen des Luftverkehrsmarktes, der sich nach Alternativangeboten umsieht. Dies führt zu Abwanderungen, die die wirtschaftliche Entwicklung des Rhein-Ruhr-Gebietes schwächen und die Wettbewerbsposition des Flughafens benachteiligen.

Die Bedienung der in der Prognose aufgezeigten Nachfrage setzt voraus, dass die Kapazität des Start- und Landebahnsystems über die heute zulässigen 38 Bewegungen pro Stunde angehoben werden. Daher wird aktuell angestrebt, die Flugbetriebskapazität unter Ausnutzung der vollen Kapazität des existierenden Zwei-Bahn-Systems zu erweitern. Die Leistungsfähigkeit der Terminalanlagen ist ausreichend, um das Aufkommen abzudecken.

Maßnahmen

Die Initiative Luftverkehr unterstützt die Bestrebungen, die Wettbewerbsposition des Flughafens Düsseldorf zu festigen. Sie erachtet die Verlängerung der Landebahn und die Erweiterung der Flugbetriebskapazität unter Ausnutzung der vollen Kapazität des Zwei-Bahn-Systems für einen notwendigen Schritt, der baldmöglichst umzusetzen ist. Sie fordert die beteiligten Parteien auf, die Kapazitätserweiterung zügig umzusetzen.

Im Bereich des Schienenverkehrs ist gegenwärtig kein weiterer Handlungsbedarf gegeben.

Für die Straßenanbindung ergibt sich im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Düsseldorf kein Handlungsbedarf.

c. Hamburg (HAM)

Netzanbindung

Das Flugangebot in Hamburg umfasst im Wesentlichen kontinentale Ziele und Zubringer zu den bedeutenden europäischen Hubs. Dadurch ist die weltweite Anbindung der Hansestadt Hamburg indirekt sichergestellt.

Der Flughafen Hamburg ist nicht direkt an die Schiene angebunden. Es besteht über den nahe gelegenen Bahnhof Ohlsdorf eine Verbindung mit S- und U-Bahn in die Stadt.

Die Anbindung über die Straße erfolgt über die B433. Eine Autobahnanbindung ist gegenwärtig nicht vorhanden.

Kapazitätsziele (Landseite/Luftseite)

Der Flughafen Hamburg verfügt über zwei sich kreuzende Landebahnen von 3.666 m und 3.250 m Länge. Die Kapazität der drei vorhandenen Terminals liegt bei elf Mio. Passagieren p.a. Die Frachtkapazität liegt bei 120.000 t p.a.

Die Kapazität liegt bei 48 koordinierbaren Bewegungen pro Stunde. Durch den Bau des neuen Terminals 2 werden die Kapazitäten für die Passagierabfertigung auf 15 Mio. Passagiere erweitert. Damit stehen ausreichend Kapazitäten zur Abwicklung des Verkehrs bis 2015 zur Verfügung. Bei den Flugbetriebsflächen sind keine weiteren Maßnahmen über die Anbindung des Terminals 2 hinaus geplant.

Maßnahmen

Die Initiative Luftverkehr unterstützt die Bestrebungen des Flughafens Hamburg, die Kapazität der Passagierabfertigung an den wachsenden Bedarf anzupassen und erforderliche Maßnahmen im Bereich der Flugbetriebsflächen durchzuführen.

Der im Bau befindliche Anschluss des Flughafens Hamburg an das S-Bahn-Netz ist ein wichtiges Projekt zur Verbesserung der landseitigen Anbindung.

Für die Straßenanbindung werden die Zufahrten des Flughafens Hamburg an den wachsenden Verkehr angepasst. Straßenmaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan sind nicht vorgesehen.

d. Hannover (HAJ)

Netzanbindung

Das Flugangebot in Hannover umfasst im Wesentlichen kontinentale Ziele und Zubringer zu den bedeutenden europäischen Hubs. Dadurch ist die weltweite Anbindung der Messestadt Hannover indirekt sichergestellt. Ebenso wird der Flughafen Hannover gegenwärtig zunehmend von "low-cost"-Fluggesellschaften angefliegen.

Der Flughafen Hannover ist über eine S-Bahn-Strecke an den Hauptbahnhof Hannover angebunden. Der S-Bahnhof liegt direkt unter dem Abfertigungsgebäude des Flughafens.

Die Anbindung über die Straße erfolgt über die BAB A352, die den Flughafen an die BAB A7 Hamburg – Kassel und an die BAB A2 Berlin – Dortmund anschließt.

Kapazitätsziele (Landseite/Luftseite)

Der Flughafen Hannover verfügt über drei parallele Landebahnen von 3.800 m, 2.340 m und 780 m Länge. Die Kapazität der drei vorhandenen Terminals liegt bei acht bis zehn Mio. Passagieren p.a. Die Frachtkapazitäten liegen bei 60.000 t p.a., wobei ausreichend Kapazitäten für die nachfragegesteuerte Entwicklung des Flughafens vorhanden sind. Die Terminalkapazitäten des Flughafens wurden im Rahmen der EXPO 2000 zukunftsichernd erweitert.

Die Kapazität liegt bei 50 koordinierbaren Bewegungen pro Stunde. Die Spreizung der beiden langen Parallelbahnen lässt aber, nach einem bedarfsgerechten Ausbau der Vorfeld- und Terminalkapazitäten, eine weitere Erhöhung auf über 60 Bewegungen pro Stunde zu. Der Flughafen verfügt darüber hinaus über eine 24 Stunden Betriebsgenehmigung für leise Kap. 3-Flugzeuge (Bonusliste des BMVBW).

Zur Bewältigung des "low-cost"-Verkehrs kann die ehemalige Transithalle (Terminal D) bedarfsgerecht in ein "low-cost"-Terminal umgebaut werden. Damit liegen ausreichende Kapazitäten zur Abwicklung des Passagierverkehrs vor. Erweiterungen der Kapazitäten bei den Flugbetriebsflächen sind vorgesehen, entsprechende planungsrechtliche Genehmigungen liegen vor.

Maßnahmen

Die Initiative Luftverkehr sieht gegenwärtig keinen weiteren Handlungsbedarf für den luftseitigen Ausbau des Flughafens Hannover.

Im Bereich der Schienenanbindung des Flughafens Hannover ergibt sich kein weiterer Handlungsbedarf. Die Frage einer direkten Anbindung an den ICE (Halbzug) bedarf einer vertieften Betrachtung.

Straßenmaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan sind nicht vorgesehen, die notwendige Fahrbahnerneuerung der A 352 wird derzeit realisiert.

e. Köln-Bonn (CGN)

Netzanbindung

An Kapazitäten mangelt es am Flughafen Köln/Bonn im Gegensatz zu vielen anderen Flughäfen nicht: Der Flughafen verfügt über eine der größten Reserven an Start- und Landebahnkapazitäten im deutschen Luftverkehr.

Seit Ende 2002 hat sich der Flughafen zu einem der Marktführer im "low-cost"-Geschäft entwickelt. "low-cost"-Fluggesellschaften bieten Flüge zu günstigen Preisen an. Das hat eine Trendwende bewirkt: Nach rückläufigem Geschäft bis zum Sommer 2002 wächst der Flughafen inzwischen wieder.

2004 wurde der integrierte ICE- und S-Bahnhof fertig gestellt und sorgt für einen noch besseren Anschluss des Flughafens. Mit Inbetriebnahme des Bahnhofes werden täglich rd. 170 Züge den Flughafenbahnhof anfahren.

Die landseitige Anbindung wird durch neue Parkhäuser und ein neu konzipiertes Zu- und Abfahrtsystem sichergestellt, das den Flughafen mit der BAB A59 verbindet.

Kapazitätsziele (Landseite/Luftseite)

Auf drei Start- und Landebahnen können Flugzeuge rund um die Uhr starten und landen. Die längste Start- und Landebahn misst 3.815 m. Eine weitere Parallelbahn hat eine Länge von 1.863 m und eine Querwindbahn eine Länge von 2.459 m. Die Zahl der koordinierbaren Bewegungen liegt bei 52 pro Stunde. Umfangreiche bauliche Maßnahmen sorgen zudem für ein neues "Gesicht" des Flughafens: Im Juli 2000 hat das neue Terminal 2 seinen Betrieb aufgenommen. Die Jahreskapazität der Terminalanlagen liegt bei 10,5 Mio. Passagieren. Das Terminal 1 wird zur Zeit erweitert und modernisiert.

Drei große Logistikunternehmen sind auf dem Flughafen vertreten. Entsprechende Frachthallen bestehen bereits. Darüber hinaus investiert UPS derzeit 135 Millionen

US-Dollar in den Bau einer weiteren Frachthalle am Köln/Bonn Airport und schafft damit 700 neue Arbeitsplätze.

Eine Erweiterung der Flugbetriebsanlagen ist wegen der speziellen Anforderungen der "low-cost"-Carrier erforderlich. Die Kapazitäten der Terminals entsprechen dem mittelfristigen Aufkommenszuwachs. Durch Umbaumaßnahmen werden die Einzelhandels- und Restaurantflächen vergrößert. Wesentlich für den Flughafen Köln/Bonn ist der Ausbau der Frachtkapazitäten, da er hier eine führende Rolle im deutschen Luftverkehr einnimmt. Vor allem in der Nachtzeit kann der Flughafen durch seine günstige Nachtflugregelung ein attraktives Angebot an die Frachtfluggesellschaften, insbesondere die Express-Fracht-Abfertiger machen. Dieses Angebot soll aufrecht erhalten werden.

Maßnahmen

Die Initiative Luftverkehr sieht gegenwärtig Handlungsbedarf für den Ausbau des Flughafens Köln/Bonn zur Optimierung des Start- und Landebahn- und des Vorfeld-Systems.

Obwohl die Schienenanbindung des Flughafens Köln/Bonn seit Juni 2004 vollzogen ist, gibt es – insbesondere bei der ICE-Verbindung Richtung Süden – Defizite. Hier bedarf es der Einführung des Stundentaktes (bisher nur zwei Verbindungen pro Tag). Außerdem fehlt die Regional-Express-Verbindung von Siegen über den Flughafen nach Aachen.

Für die Straßenanbindung ergibt sich dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Anbindung des Flughafens Köln/Bonn über die BAB A59. Daher sind die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbaumaßnahmen von großer Bedeutung für den Ausbau der landseitigen Anbindung des Flughafens:

- A59 AD Köln-Porz – AS Porz-Lind
- A59 AS Porz-Lind – AD St. Augustin W
- A59 AD St. Augustin W – AD Bonn-Beuel

Die Maßnahmen sollen von Bund und Ländern im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel vorrangig umgesetzt werden.

f. Stuttgart (STR)

Netzanbindung

Linienflüge gibt es in Stuttgart mehrmals täglich in viele deutsche und europäische Städte und Metropolen. Daneben spielt der Touristikverkehr eine bedeutende Rolle. Der Flughafen Stuttgart dient der Anbindung des "Mittleren-Neckar-Raumes" und insbesondere des Ballungsraumes Stuttgart. Weltweit ist nahezu jedes Ziel mit schnellen Anschlussverbindungen von Stuttgart aus zu erreichen. Für Umsteiger bietet der Flughafen eine Mindestumsteigezeit von 30 Minuten an. Neues dynamisches Wachstumsfeld am Flughafen Stuttgart ist der "low-cost"-Verkehr.

Der Flughafen Stuttgart liegt an der hochfrequentierten BAB A8 Karlsruhe - München. Ebenso kann er über die Bundesstraße B27 Tübingen - Stuttgart und die B312 erreicht werden.

Der Flughafen Stuttgart ist über die S-Bahn an den Hauptbahnhof Stuttgart angebunden. Im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 soll der Flughafen einen eigenen ICE-Haltepunkt und damit einen direkten Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn erhalten. Der Baubeginn ist für das Jahr 2006 vorgesehen.

Der Infrastrukturknoten Flughafen Stuttgart wird ergänzt um die Ansiedlung der neuen Landesmesse unmittelbar neben dem Flughafen.

Kapazitätsziele (Landseite/Luftseite)

Der Flughafen Stuttgart verfügt über eine Landebahn von 3.345 m Länge. Die vier Terminals haben eine Kapazität von mindestens zwölf Mio. Passagieren p.a. Die Frachtkapazitäten liegen bei 160.000 t p.a. Derzeit können bis zu 40 Bewegungen in der Stunde koordiniert werden.

Mit dem Ausbau der Terminalkapazitäten sind die erforderlichen Abfertigungsanlagen für Passagiere langfristig vorhanden. Durch eine enge Zusammenarbeit von Flughafenbetreiber, Flugsicherung (DFS) und Fluggesellschaften soll eine Bewegungsmenge von bis zu 46 Bewegungen pro Stunde erreicht werden. Hierzu dient auch die Erweiterung der Vorfelder des Flughafens, um den zunehmenden Verkehr abzuwickeln. Die entsprechende Planfeststellung beginnt 2005.

Maßnahmen

Die Initiative Luftverkehr unterstützt den Ausbau der Flugbetriebsflächen am Flughafen Stuttgart. Gleiches gilt für die erforderliche Schienenanbindung des Flughafens Stuttgart mit dem ICE-Haltepunkt.

Für die Straßenanbindung ergibt sich dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Anbindung des Flughafens Stuttgart über die BAB A8 und B 27. Im Hinblick auf eine gute landseitige Anbindung des Flughafens Stuttgart sind daher die folgenden, im Bundesverkehrswegeplan bislang im weiteren Bedarf eingestufte Ausbaumaßnahmen (BAB - Erweiterungen von sechs auf acht Fahrstreifen, B 27 - Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen) von großer Bedeutung:

- A8 AK Stuttgart – AS Stuttgart Degerloch
- A8 AS Stuttgart Degerloch – AS Esslingen
- A8 AS Esslingen – AS Wendlingen
- B27 AS Aich – AS Leinfelden Echterdingen

Die Maßnahmen sollen von Bund und Ländern im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel vorrangig umgesetzt werden.