



Masterplan

zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur

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

Frankfurt, im Dezember 2006

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Management Summary	5
1. Leitsätze	8
2. Die Luftverkehrswirtschaft als wesentliche Leistungsträgerin der deutschen Volkswirtschaft	12
2.1. Luftverkehr als Beschäftigungsmotor und Standortfaktor	12
2.2 Wachstumsbranche Luftverkehr	13
2.2.1 Luftverkehrsentwicklung weltweit und in Deutschland	13
2.2.2 Luftverkehrsprognose Deutschland.....	14
2.2.3 Intermodalität und Verkehrsanbindung	27
2.3 Stellung des deutschen Luftverkehrs im internationalen Wettbewerb	29
2.3.1 Liberalisierung und zunehmender Wettbewerb im Passagierverkehr .	29
2.3.2 Wettbewerbsentwicklungen im Luftfrachtverkehr	34
3. Aufgaben der Luftverkehrspolitik	36
3.1 Verantwortlichkeiten im Luftverkehr	36
3.2 Luftverkehrsinfrastruktur	37
3.3 Handlungsbedarf	41
4. Der Masterplan als Instrument zur koordinierten Entwicklung der Flughafeninfrastruktur	42
4.1 Zieldefinition	42
4.2 Auswahl der in den Masterplan aufgenommenen Flughäfen	43
4.2.1 Rolle der Flughäfen.....	43
4.2.2 Auswahl der Flughäfen für den Masterplan.....	44
4.3. Entwicklungsziele der deutschen Flughäfen	46
4.3.1 Übersicht.....	46
4.3.2 Flughäfen ab einer Million Passagiere p.a. (2005)	47

Einleitung

Der vorliegende Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur ist die Fortschreibung des ersten nationalen Masterplans, der im Jahr 2004 durch die Initiative Luftverkehr für Deutschland vorgelegt wurde. Die 2003 gegründete Initiative der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Flughafen München GmbH, Fraport AG, und Deutsche Lufthansa AG unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat sich zum Ziel gesetzt, dazu beizutragen, die *„international führende Position der deutschen Luftverkehrsunternehmen in einem sich weiter öffnenden europäischen und weltweiten Markt durch die Schaffung zukunftsfähiger Rahmenbedingungen, eine nachhaltige Steigerung der Standortqualität und eine signifikante Reduzierung der Standortkosten zu sichern und auszubauen.“* Weitere Bundesministerien und Länder sowie die deutschen Luftverkehrsverbände Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) und Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) unterstützen die Initiative.

Der Masterplan 2004 wurde durch Beschlüsse des Bundestages und der Verkehrsministerkonferenz Anfang 2005 in wesentlichen Teilen begrüßt. Gemäß Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD werden seine Ergebnisse zur Grundlage für die Arbeit von Bund, Ländern und Luftverkehrswirtschaft gemacht. So heißt es im Koalitionsvertrag:

„Wir unterstützen die Initiative der Luftverkehrswirtschaft „Luftverkehr für Deutschland“. Der Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur bleibt dabei Grundlage für die weitere Arbeit von Bund, Ländern und Luftverkehrswirtschaft. Ebenso wird der Bund das „Flughafenkonzept 2000“ in Abstimmung mit den Ländern weiterentwickeln. Wir betrachten es als unsere Aufgabe, die deutsche Flughafeninfrastruktur im Hinblick auf die Funktion Deutschlands als internationalem Luftverkehrsstandort wettbewerbsfähig weiterzuentwickeln. Der Luftverkehrsstandort Deutschland darf im globalen Wettbewerb nicht geschwächt werden.“ (Zeilen 2265ff.)

Durch den Masterplan wurde die heute breit geführte öffentliche Diskussion über die Notwendigkeit von Ausbau- und Konversionsprojekten angestoßen.

Basis des vorliegenden zweiten Masterplans ist eine aktualisierte und ergänzte Prognose zur Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland. Sie geht in folgenden Punkten über die dem Masterplan 2004 zugrunde liegende Verkehrsprognose hinaus:

- Erweiterung des zeitlichen Betrachtungshorizonts auf das Jahr 2020,
- Ausweitung auf alle deutschen Flughäfen mit mehr als einer Million Passagieren im Jahr 2005,
- Berücksichtigung des Luftfracht- und Low Cost-Verkehrs sowie der Anzahl der Flugbewegungen,
- Berücksichtigung operationeller Beschränkungen.

Verstärkte Berücksichtigung findet ebenfalls das Thema Intermodalverkehr, zu dem eine eigene Studie angefertigt wird.

Im Fokus des Masterplans steht der planmäßige Passagier- und Luftfrachtverkehr. Der Bereich der Allgemeinen Luftfahrt wird im vorliegenden Papier in der Prognose berücksichtigt, jedoch nur am Rande behandelt, womit jedoch die Bedeutung speziell des Geschäftsreiseverkehrs für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und die Erschließung von Märkten nicht in Abrede gestellt werden soll. Gleiches gilt für Forschungsstandorte im Luftverkehr.

Der vorliegende erweiterte Masterplan soll als Grundlage für ein überarbeitetes Flughafenkonzept der Bundesregierung dienen. Es wird angestrebt, dass die dargelegten Anforderungen an die notwendigen intermodalen Erschließungsmaßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Auch für die Diskussion, auf EU-Ebene eine umfassende Planung für die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur voranzutreiben („Airport Capacity, Efficiency and Safety“), kann der vorliegende Masterplan eine Grundlage bieten.

Management Summary

Der Luftverkehr in Deutschland trägt wesentlich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bei. Etwa 850.000 Arbeitsplätze sind durch die Luftverkehrsbranche geschaffen worden und hängen von ihr ab. Darüber hinaus sichert der Luftverkehr die internationale Anbindung Deutschlands und bildet somit eine wesentliche Grundlage für die Exportwirtschaft und den Tourismus.

Der Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur will einen Beitrag zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland leisten. Die Verschärfung des Wettbewerbs im Luftverkehr erfordert ein konzertiertes Handeln aller Beteiligten. Im Luftverkehrssystem bilden die Flughäfen mit ihrer Infrastruktur den Knotenpunkt zwischen Luft- und Landseite und stellen damit auch – gerade dort, wo keine ausreichenden Kapazitäten bestehen – den zentralen Engpass im System dar. Ziel des Masterplans ist das Aufzeigen von dringendem Handlungsbedarf, um die Infrastruktur an die stetig steigende Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen anzupassen und die Rolle Deutschlands als bedeutende internationale Luftverkehrsdrehscheibe zu stärken. Die Luftverkehrswirtschaft hält es ihrerseits für selbstverständlich, durch Optimierung des bestehenden Systems ihr kapazitives Leistungspotenzial auszuschöpfen.

Mit dem erweiterten Masterplan werden die bereits im Flughafenkonzept der Bundesregierung 2000 durch die Länder beschriebenen Ausbaunotwendigkeiten an Flughäfen mit überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen (gegenwärtig mehr als eine Million Passagiere) aktualisiert.

Basis für den Masterplan ist eine gesamtdeutsche Luftverkehrsprognose, die sich auf die Methodik der Bundesverkehrswegeplanung stützt. Danach werden für 2020 insgesamt 307 Millionen Fluggäste und 6,78 Millionen Tonnen Luftfracht und Luftpost erwartet. Dies entspricht einer Steigerung von 82 Prozent bei den Passagieren und sogar 117 Prozent bei Fracht und Post gegenüber dem Referenzjahr 2005 und bedeutet durchschnittliche jährliche Wachstumsraten von 4,1 Prozent im Passagierverkehr bzw. 5,3 Prozent im Fracht-/Postverkehr bis 2020.

Der Masterplan konzentriert sich auf die Entwicklung der 17 größten Flughäfen in Deutschland, die heute 98 Prozent des Passagieraufkommens in Deutschland abdecken; im Jahr 2020 werden es voraussichtlich 97 Prozent sein. Von herausragender volkswirtschaftlicher Bedeutung für Standort und Arbeitsplätze ist hierbei die nach-

fragegerechte Weiterentwicklung der Kapazitäten, so etwa an den Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt und München.

Die zunehmende Bedeutung der Allianzen der Fluggesellschaften bewirkt eine weltweit anhaltende Konzentration des Interkontinentalverkehrs auf Drehkreuze. Vor diesem Hintergrund hängt die internationale Leistungsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland entscheidend davon ab, dass die Hubflughäfen ihre Funktion uneingeschränkt erfüllen können. Kapazitätsengpässe führen zu Abwanderungen deutschen Aufkommens zu benachbarten europäischen Drehkreuzen bzw. zur Abwanderung von Drittlandverkehren über Deutschland zu anderen Standorten. Bedeutende Personenverkehre und Warenströme würden dann an Deutschland vorbei fließen mit entsprechenden negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen. Die Beseitigung von Engpässen an den Hubflughäfen muss daher vordringliche Aufgabe der deutschen Luftverkehrspolitik sein. Dabei darf die nachfragegerechte Bedienung auch über andere Flughafeninfrastrukturen in Deutschland jedoch nicht vernachlässigt werden.

Weitere 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.

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, für 2020 mit rund 20 Millionen Passagieren weniger für den deutschen Luftverkehr. Dies würde zu spürbaren gesamtwirtschaftlichen Nachteilen führen. Insbesondere würden rund 60.000 direkte und indirekte und durch den Luftverkehr induzierte Arbeitsplätze nicht geschaffen. Hierin noch nicht enthalten sind die erfahrungsgemäß noch größeren katalytischen Effekte für die gesamte Volkswirtschaft, die aufgrund ausbleibender bedarfsgerechter Anpassung des Flugangebots in diesem Falle auch nicht realisiert würden.

Vertreter von Bund und Ländern sollten sich zukünftig auf gemeinsame Leitlinien für ihr luftverkehrspolitisches Handeln verständigen. Basis für diese Leitlinien sollten die folgenden Leitsätze sein, die darauf abzielen,

- dass der Luftverkehr in einem integrierten Verkehrskonzept angemessen berücksichtigt wird,
- dass die Flughafeninfrastruktur unter bestmöglichem Einsatz privater und öffentlicher Mittel zeit- und bedarfsgerecht entwickelt wird,
- dass ein verlässlicher Regulierungsrahmen für eine betriebswirtschaftlich tragfähige und umweltpolitisch nachhaltige Infrastrukturpolitik gegeben ist,
- dass alle Entscheidungsträger zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland abgestimmt handeln,
- dass eine nachfragegerechte Bereitstellung von Luftverkehrsinfrastruktur über 24 Stunden gewährleistet ist,
- dass die Verkehrsträger im Sinne der angestrebten Intermodalität optimal angebunden und vernetzt sind und
- dass das vom Luftverkehr abhängige Beschäftigungsniveau gesichert und ausgebaut wird.

Damit der Luftverkehrsstandort Deutschland seine Stellung im internationalen Wettbewerb auch in Zukunft behaupten kann, ist aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft das ausdrückliche Bekenntnis der Politik zur Bedeutung des Luftverkehrs als Wachstumsmotor in einer exportorientierten Wirtschaft geboten. Die Initiatoren fordern Bund und Länder auf, das Flughafenkonzept der Bundesregierung auf der Grundlage von Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz unter Berücksichtigung des Masterplans weiterzuentwickeln und auf die Beseitigung der absehbaren Kapazitätsengpässe hinzuwirken. 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 sich zum Ziel gesetzt, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland zu festigen und zu verbessern. Ein wichtiger Baustein dafür ist der hier vorgelegte überarbeitete Masterplan zur bedarfsgerechten Entwicklung der Flughafeninfrastruktur, mit dem die Initiatoren ihre Erwartungen an Bund und Länder formulieren.

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 und dass diese Leitlinien auch die Entwicklung des Flughafenkonzepts der Bundesregierung prägen, dessen Überarbeitung für 2007 vorgesehen ist.

Angemessene Berücksichtigung des Luftverkehrs in einem integrierten Verkehrskonzept

1. Die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen wird in Deutschland auch in Zukunft weiter wachsen und erfordert die bedarfsgerechte Entwicklung der Flughafeninfrastruktur.
2. Der Luftverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil eines integrierten Verkehrskonzeptes, das den Standort Deutschland stärkt und seine Standortqualität wesentlich verbessert. Daher ist die Berücksichtigung des Luftverkehrs im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) wesentlich für eine kohärente Verkehrspolitik. Vor allem ist der Entwicklungsbedarf für die Verknüpfung der Flughafeninfrastruktur mit Straßen und Schienen im BVWP zu verankern. Entsprechende Projekte sollten aufgrund der mit ihnen verbundenen Arbeitplatzeffekte und ihrer Relevanz für den internationalen Wettbewerb in der insoweit zu ändernden Methodik des BVWP einen Zuschlag erhalten.
3. Die deutschen Flughäfen, die sich zunehmend einem 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 eines Flughafens ist – in Bezug auf die Finanzierung insbesondere dann 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 und betriebswirtschaftlich mittel- und langfristig rentabel 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 Luftverkehrsstandort Deutschland gestärkt, sondern es wird auch Sorge dafür getragen, dass die öffentlichen Mittel effektiv eingebracht und effizient eingesetzt 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. Ein Bedarf für einen Neubau von Flughäfen ist aus heutiger Sicht nicht zu erkennen. Neubau, Ausbau und Konversionsprojekte sollten nur dann realisiert werden, wenn der Bedarf für eine zivile Nutzung und die betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit dargestellt werden können. 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 grundsätzliche Ablehnung von Betriebssubventionen.

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

10. Ein klarer rechtlicher Rahmen bietet den Flughafenbetreibern, Fluggesellschaften, Landesregierungen und nachgeordneten Behörden Planungs- und Entscheidungssicherheit für Maßnahmen in der Flughafeninfrastruktur. Die im Rahmen der Initiative Luftverkehr für Deutschland verabschiedeten Handlungsempfehlungen 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 müssen 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 eine Grundvoraussetzung für jede Flughafenentwicklung. Entsprechend muss eine langfristige und nachhaltige Entwicklung der Flughäfen einen ausgewogenen Interessenausgleich zwischen den wirtschaftlichen Vorteilen und den ökologischen Folgen des Infrastrukturausbaus schaffen.
13. Die Entwicklung von Flughäfen kann nur im fairen Ausgleich mit den Anliegern geschehen. Daher ist für das Umfeld der Flughäfen eine vorausschauende, eindeutige Raumordnungspolitik erforderlich, in der langfristig notwendige Ausbaumaßnahmen berücksichtigt sind. Bei bestehenden Flughäfen müssen vorsorglich mögliche Erweiterungsflächen mit einem Siedlungsverbot belegt werden. Auf diese Weise wird auch den Anrainern von Flughäfen die erforderliche Planungssicherheit gegeben.
14. Die Nachfrage nach Passagier- und Frachtverkehr erfordert eine durchgängige Bereitstellung der Luftverkehrsinfrastruktur. Daher müssen in Deutschland ausreichend Flughafenstandorte mit einer 24-stündigen Betriebserlaub-

nis vorhanden sein, die gemäß ihrer Bestimmung und Lage dieses vorhandene Verkehrsbedürfnis nachfragegerecht befriedigen.

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 Interessenvertretung der Mitgliedstaaten auf europäischer Ebene. Die koordinierte Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen sollte gestärkt werden. Insbesondere sollte die Umsetzung von EU-Recht so erfolgen, dass der Luftverkehr in Deutschland nicht über den EU-Standard hinausgehend eingeschränkt oder belastet wird.

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 aus Sicht der Initiative 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 und weiterentwickelt werden können.

2. Die Luftverkehrswirtschaft als wesentliche Leistungsträgerin der deutschen Volkswirtschaft

Der Luftverkehr ist ein wichtiger Standortfaktor der deutschen Wirtschaft. Er wirkt technologietreibend und innovationsfördernd, verbindet die exportorientierte deutsche Wirtschaft mit 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 kommender Besucher als auch durch die Möglichkeit, von Deutschland aus 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 von 2001 bis 2005 wurden in der Branche etwa 16.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen.¹ Heute trägt der Luftverkehr mit rund 283.000 Arbeitsplätzen in Deutschland zur Beschäftigung bei.² Insgesamt entstehen durch eine Million zusätzliche Fluggäste ca. 1.000 direkte Arbeitsplätze an den Flughäfen und durch indirekte und induzierte Effekte 2.000 weitere Arbeitsplätze. Besonderes Gewicht kommt dabei den Hubflughäfen zu. Bei einem nachfragegerechten Ausbau der Flughäfen Frankfurt und München wird die Anzahl der unmittelbar Beschäftigten von aktuell ca. 92.000 auf 136.000 im Jahr 2020 und damit um 48 Prozent ansteigen. Ohne ein Nachtflugverbot in Frankfurt könnten weitere Arbeitsplätze geschaffen werden.³

Die direkt im Luftverkehrsbereich geschaffenen Arbeitsplätze haben über Multiplikatoreffekte (indirekte und induzierte Wirkungen) zu etwa 500.000 weiteren Arbeitsplätzen im Flughafenumland geführt. Insgesamt hat die Luftverkehrswirtschaft somit etwa 850.000 Arbeitsplätze in Deutschland geschaffen.⁴

¹ Angabe nach Initiative Luftverkehr 2006.

² Angabe nach Initiative Luftverkehr 2006.

³ Einzelne Airlines und Dienstleister befürchten bei einem Nachtflugverbot in Frankfurt massive Arbeitsplatzverluste und Existenzbedrohung.

⁴ Angaben nach Initiative Luftverkehr 2006.

Angesichts der prognostizierten Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen können bis zum Jahr 2020 insgesamt rund 411.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Folglich ist der Luftverkehr ein wichtiger Garant für Beschäftigung.

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 Standortentscheidungen 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 wird diese Qualität immer mehr durch den Luftverkehr bestimmt.

2.2 Wachstumsbranche Luftverkehr

2.2.1 Luftverkehrsentwicklung weltweit und in Deutschland

Der Weltluftverkehr ist in den vergangenen Jahrzehnten stetig gewachsen. Im Jahr 2005 wurden auf den Flughäfen in aller Welt mehr als 4 Milliarden Passagiere und 79 Millionen Tonnen Fracht abgefertigt bei mehr als 67 Millionen Starts und Landungen.⁵ Die Top 100-Flughäfen, auf die 2005 zwei Drittel des weltweiten Passagieraufkommens und 86 Prozent der abgefertigten Frachttonnage entfielen, wiesen im Zeitraum seit 1995 ein Wachstum von rund 40 Prozent auf. Das sind durchschnittlich jeweils rund 3,5 Prozent im Jahr – und dies trotz der Krisenjahre 2001 bis 2003, in denen Terroranschläge, SARS und der Irak-Krieg die Wachstumsdynamik vorübergehend stoppten. In Europa wurden im Jahre 2005 mehr als 1,23 Milliarden Passagiere und 15,5 Millionen t Fracht abgefertigt bei 17,7 Millionen Flugbewegungen.⁶ Die Top 30-Flughäfen in Europa, die 2005 60 Prozent des Passagierverkehrs und 54 Prozent des Frachtvolumens auf sich vereinten, konnten gegenüber 1995 ihr Passagieraufkommen um über 60 Prozent steigern. Das entspricht etwa 5 Prozent Steigerung jährlich. Die Anzahl der Passagiere auf den 19 deutschen Verkehrsflughäfen

⁵ Diese Zahlen beziehen sich auf die 850 Flughäfen, die der ACI im Jahre 2005 ihre Daten übermittelten.

⁶ Diese Zahlen beziehen sich auf die knapp 300 europäischen ACI-Flughäfen.

hat sich in den letzten 30 Jahren vervierfacht.⁷ Seit 1995 stieg die Nachfrage durchschnittlich um 4,2 Prozent pro Jahr und erreichte 2005 ein Aufkommen von insgesamt 169 Millionen. Etwa ein Viertel der Bevölkerung Deutschlands fliegt mindestens einmal im Jahr.⁸ Jährlich kommen laut der Deutschen Zentrale für Tourismus ca. 12 Millionen ausländische Besucher über den Luftweg nach Deutschland. Das Luftfrachtaufkommen hat sich in den letzten 30 Jahren mehr als verfünffacht. Seit 1995 nahm das geflogene Frachtvolumen im Durchschnitt um jährlich 5 Prozent auf nunmehr 3 Millionen Tonnen zu. Die deutsche Volkswirtschaft ist mit ihrer starken Exportorientierung zunehmend abhängig vom Weltluftverkehr. Gemessen am Wert werden ca. 30 Prozent aller ein- bzw. ausgeführten Welthandelsgüter per Flugzeug transportiert.

Die Luftverkehrsleistung in Deutschland verteilt sich auf ein flächendeckendes, dezentrales Flughafennetz. Die 17 größten Flughäfen verzeichnen ein Aufkommen von jeweils mehr als einer Million Passagiere im Jahr. Im Jahr 2005 erzielten sie zusammen ein Aufkommen von ca. 164,6 Millionen Passagieren und deckten damit 98 Prozent des gewerblichen Passagierluftverkehrs und mehr als 99 Prozent des Luftfrachtaufkommens in Deutschland ab. Allein die beiden Hubflughäfen Frankfurt und München erreichten 2005 schon einen Anteil von 48 Prozent beim Passagier- und 70 Prozent beim Luftfrachtaufkommen.

Prognosen sagen auch in Zukunft ein weltweites dynamisches Wachstum des Luftverkehrs voraus: Bis 2025 wird der weltweite Passagierverkehr im Durchschnitt voraussichtlich um 4,9 Prozent jährlich wachsen, der Frachtverkehr sogar um durchschnittlich 6,1 Prozent im Jahr.⁹

Das Wachstum des Luftverkehrs und seine Verteilung bis zum Jahr 2020 werden nachfolgend für Deutschland spezifiziert.

2.2.2 Luftverkehrsprognose Deutschland

In den Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde erstmals eine gesamtdeutsche Luftverkehrsprognose integriert. Diese Prognose wurde für den Masterplan 2004 aktualisiert und nunmehr basierend auf den aktuellen Entwicklungen überarbeitet, der Betrach-

⁷ ADV-Statistik.

⁸ Laut Angaben von Intraplan Consult.

⁹ Boeing, Current Market Outlook 2006.

tungshorizont auf 2020 erweitert und sämtliche deutschen Verkehrsflughäfen einbezogen, von denen jedoch nur die Flughäfen mit mehr als einer Million Passagiere im Jahr 2005 einzeln ausgewiesen wurden [s. dazu auch Kapitel 4.2.2]. Dabei wurden zwei Szenarien analysiert:

- 1) Das engpassfreie Basisszenario unterstellt einen Ausbau der Flughäfen gemäß der vorliegenden Planfeststellungsbeschlüsse bzw. der entsprechenden Anträge der Flughafenbetreiber, d.h. im Fall von Frankfurt, dass die von Fraport beantragte Kombination von Ausbau und Nachtflugverbot unterstellt wird. Im Zuge der Globalisierung und gesellschaftlicher Veränderungen in Richtung einer zunehmenden Verlagerung der Mobilitätsaktivitäten in die Tagesrand- und Nachtzeiten werden Nachtflugverbote das Luftverkehrswachstum in Deutschland und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft insgesamt schwächen. Dies kann für Fluggesellschaften und andere Dienstleister standortgefährdende Folgen nach sich ziehen.¹⁰
- 2) Status-quo- bzw. worst case-Szenario: In diesem Szenario wird unterstellt, dass die beiden großen Hubflughäfen Frankfurt und München nicht weiter ausgebaut werden und dass am Flughafen Düsseldorf die derzeit geltenden Betriebsbeschränkungen bis 2020 gelten.

Bei der Luftverkehrsprognose werden nicht nur der Luftverkehr, sondern alle Verkehrsmittel betrachtet, so dass Verlagerungseffekte berücksichtigt werden können. Diese ergeben sich aus dem möglichen Ersatz von Kurzstrecken-Flugreisen sowie Zubringerflügen durch den in zunehmendem Maße ausgebauten Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn, insbesondere bei entsprechender Kooperation der Verkehrsträger („Intermodalität“).

Die detaillierten Annahmen und Methoden können dem Fachgutachten entnommen werden.¹¹ Darüber hinaus werden sie in der Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003 beschrieben.

¹⁰ Der Lufthansa-Konzern hat in den vergangenen Jahren Investitionen am Standort Frankfurt im hohen dreistelligen Millionenbereich getätigt, die er durch die Einführung eines Nachtflugverbotes als entwertet ansieht.

¹¹ Vgl. Intraplan Consult GmbH 2006.

Passagiere

Im Ergebnis der Luftverkehrsprognose wird im (engpassfreien) Basisszenario für ganz Deutschland für das Jahr 2020 ein Aufkommen von 307 Millionen Passagieren erwartet. Dies entspricht einem Wachstum von 82 Prozent gegenüber 2005. Eine Zuordnung des gesamten Verkehrswachstums zu einzelnen Flughafenstandorten ist in Einzelfällen - insbesondere bei kleineren Flughäfen – mit methodischen Schwierigkeiten und prognostischen Unsicherheiten verbunden, da einzelne Entscheidungen der Fluggesellschaften, insbesondere im so genannten Low Cost-Segment, maßgeblich sind. Das Gesamtvolumen ist jedoch unabhängig von diesen Entscheidungen als fix anzusehen. Der Wachstumspfad im Vergleich zu den Ergebnissen der Luftverkehrsprognose 2004 ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

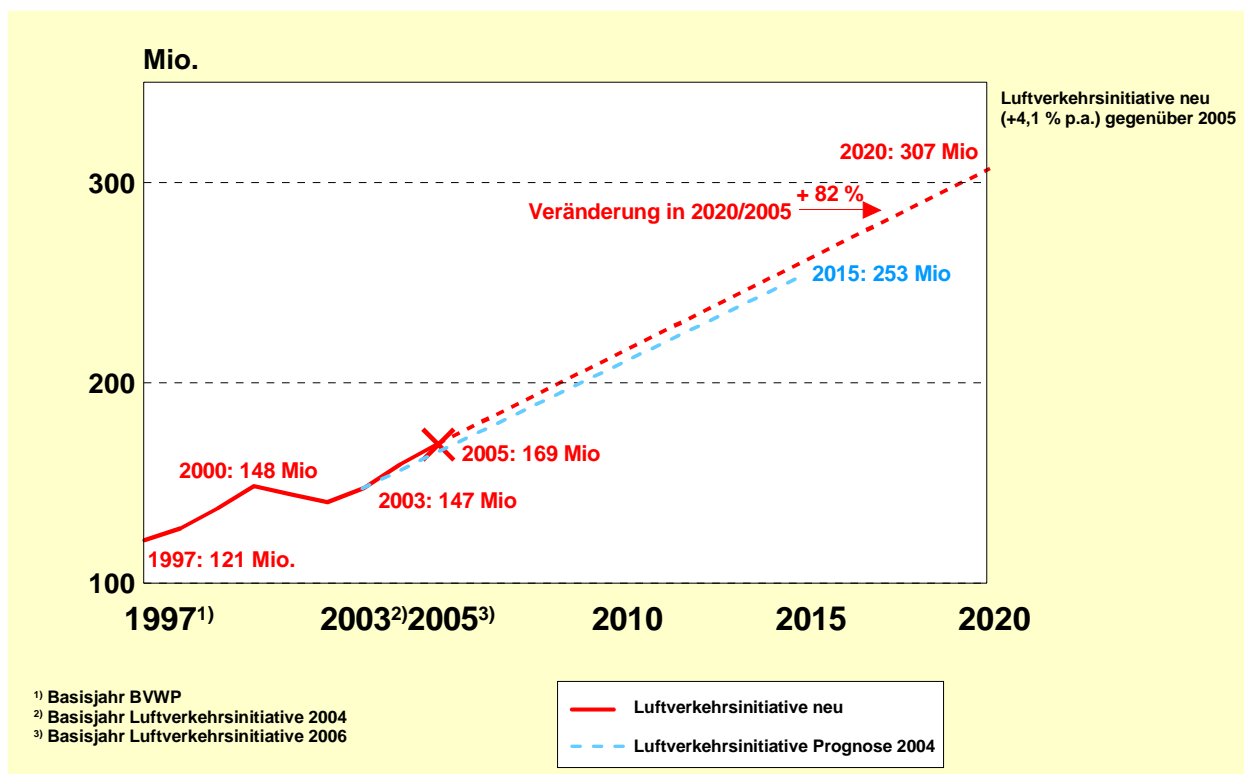


Abb. 1: Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland bis 2020

Im Vergleich zum Masterplan 2004 wird nunmehr mit einem noch etwas stärkeren Wachstum gerechnet, was u.a. durch die Entwicklung im Low Cost-Verkehr und die dynamische Reaktion der etablierten Fluggesellschaften bedingt ist.

Das für Berlin prognostizierte starke Wachstum resultiert u.a. aus Nachholbedarf der Hauptstadtregion und aus Synergieeffekten des Single Airport gegenüber dem bisherigen zersplitterten Flughafensystem, wodurch künftig auch nennenswerte Umsteige-

verkehre zu erwarten sind. Dieser Effekt wird sich allerdings nur einstellen, wenn die Kosten gegenüber dem dreigeteilten Flughafensystem durch die Konzentration auf einen großen Flughafen deutlich sinken. Am Flughafen Hahn zeigen sich die Effekte eines deutlichen Wachstums im Low Cost-Bereich mit einer gezielten Entscheidung einer Fluggesellschaft, einen Standort zu entwickeln. Die Diversifizierung des Marktes bringt insgesamt einen Wachstumsschub an Flughäfen abseits der Drehkreuze.

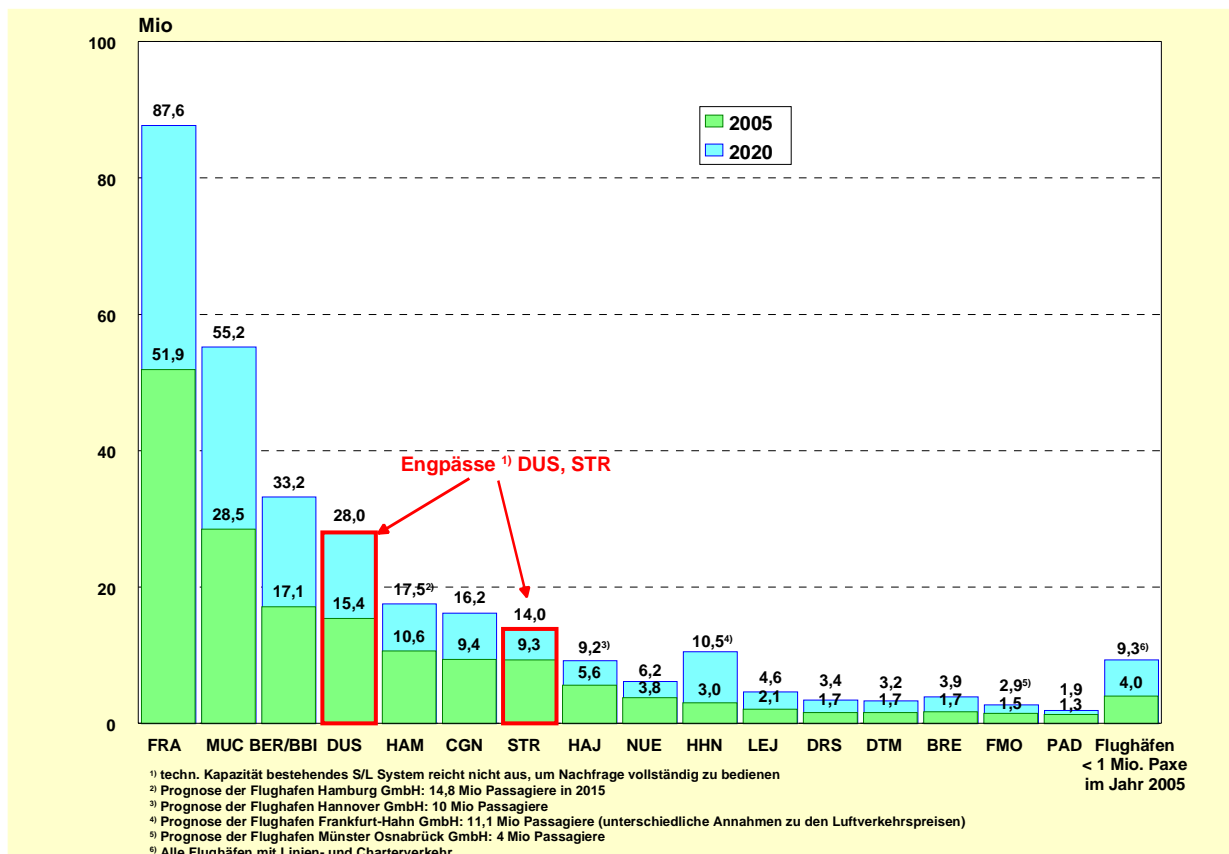


Abb. 2: Luftverkehr an den deutschen Flughäfen mit mehr als 1 Mio. Passagiere 2005 –2020 [Anmerkung: Ohne Transitaufkommen, Basisjahr BBR-Prognose 2005]

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. Dies ist Ergebnis der erfolgreichen dezentralen Luftverkehrspolitik in Deutschland. Neben den internationalen Verkehrsflughäfen leisten die Regionalflughäfen für eine gute Luftverkehrsbindung einen wichtigen Beitrag. Die Entfernung zum nächsten Flughafen ist jedoch für die Attraktivität des Angebots der Region im Luftverkehr nicht allein entscheidend. Diese bestimmt sich vor allem durch die am Verkehrsaufkommen gewichtete mittlere Reisezeit zu den jeweiligen Zielen der Reisenden. Regionalflughäfen können nur für einen Teil der Nachfrage günstige Reisezeiten bieten, weil regelmäßig nur wenige Direkt-

verbindungen angeboten werden können. Dies wirkt sich auf die Verkehrsgunst oder Verkehrsanbindung der Region nachteilig aus. Am höchsten ist die Verkehrsgunst im Einzugsbereich der Interkontinentalflughäfen sowie in den Metropolregionen mit Verkehrsflughäfen, die ein diversifiziertes Luftverkehrsangebot aufweisen. Die hohe Bedeutung der großen Interkontinentalflughäfen zeigt sich, wenn man die Einzelergebnisse der vier größten deutschen Flughäfen im Basis- und im Status-quo- bzw. worst case-Szenario miteinander vergleicht: Die Flughäfen Frankfurt, München, Berlin und Düsseldorf haben im Jahr 2020 auch dann noch 60 Prozent des gesamten Passagieraufkommens zu verzeichnen, wenn Frankfurt, München und Düsseldorf ihre Kapazitäten nicht erweitern können. Alle Verkehrsflughäfen mit mehr als einer Million Passagiere pro Jahr haben in diesem Szenario zusammen immer noch 96 Prozent Marktanteil am Passagieraufkommen, wobei Berlin-Brandenburg, Köln/Bonn und Hahn am stärksten von den unterstellten Kapazitätsengpässen profitieren könnten. Letztlich wird aber der Luftverkehrsstandort Deutschland insgesamt bei einer fehlenden Kapazitätserweiterung der drei Flughäfen stark beschädigt.

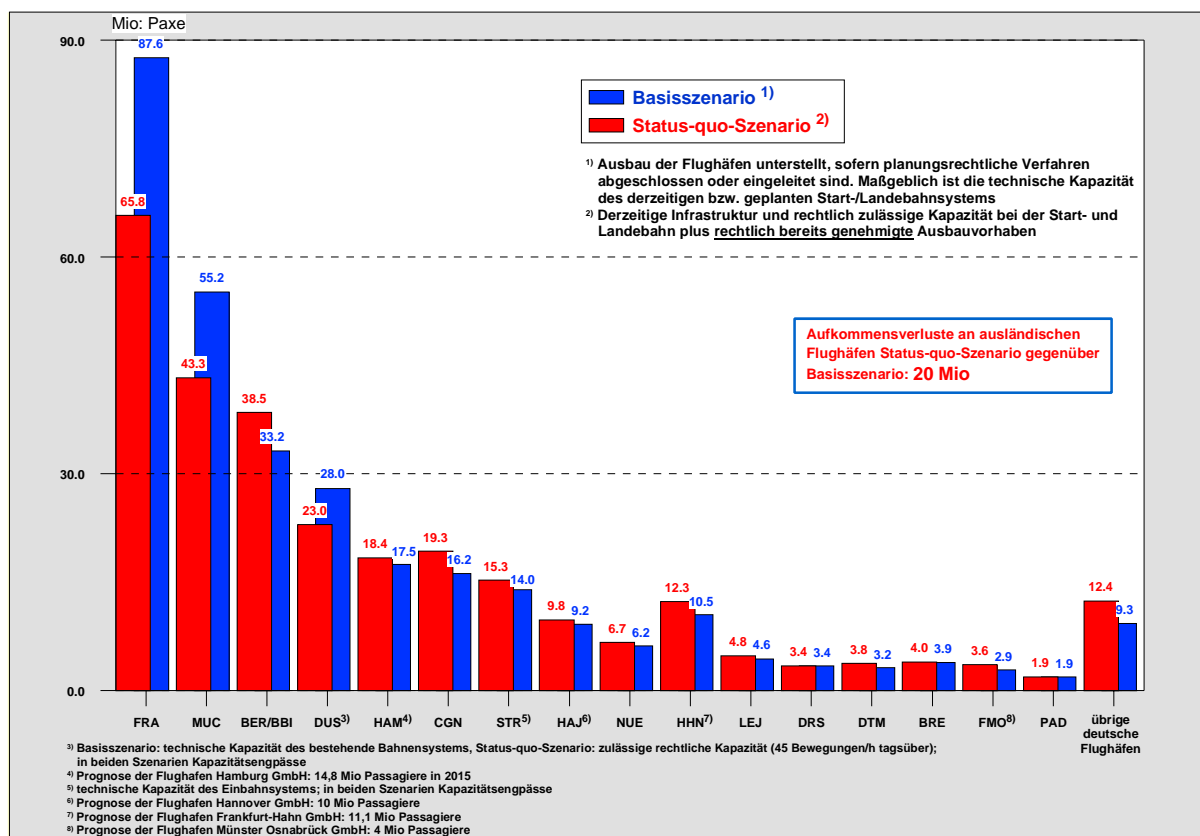


Abb. 3: Vergleich der Flughäfen im Basis- und Status-quo- bzw. worst case-Szenario

[Anmerkung: a) Die Ableitung aus dem Gesamteffekt dieses Szenarios ergibt andere Werte für einige Standorte als deren einzelne Engpass-Szenarien in laufenden Genehmigungsverfahren. b) Ohne Transitaufkommen, Basisjahr BBR-Prognose 2005.]

In nachfolgender Tabelle 1 sind die Ergebnisse der Prognose für die beiden Szenarien zusammengefasst:

Flughafen- gruppe	Luftverkehrs- aufkommen 2005 (Mio. Passagiere)	Luftver- kehrsaufk. 2020 Ba- sisszenario (Mio. Pas- sagiere) ¹⁾	Zuwachs p.a. (%)	Luftver- kehrsaufk. 2020 Status- quo- bzw. Worst case- Szenario (Mio. Pas- sagiere) ²⁾	Zuwachs p.a. (%)
Flughäfen mit mehr als 1 Mio. Passagiere	164,6	297,5	4,0	273,9	3,4
Weitere Ver- kehrs- und Re- gionalflughäfen	4,0	9,3	5,8	12,4	7,8
Summe	168,6	306,8	4,1	286,3	3,6

Tab. 1: Prognose des Luftverkehrsaufkommens [ohne Transitaufkommen]

1) FRA und MUC engpassfrei, BBI ersetzt SXF, THF und TXL, DUS technisch mögliche Kapazität

2) FRA und MUC kein Ausbau, DUS S/L-Kapazitäten wie 2006, BBI ersetzt SXF, THF und TXL

Die in Tabelle 2 aufgelistete Gegenüberstellung zeigt, dass bei einem bedarfsgerechten Ausbau der deutschen Flughäfen in der Bilanz des Originär- und Umsteigeraufkommens in Deutschland ein Mehr von 13,2 Millionen Passagieren in der Zu- und Abwanderungsbilanz zu anderen europäischen Flughäfen auftritt. Bei den Umsteigern wird das ausländische Umsteigeraufkommen vor allem durch die Luftverkehrsdrehscheiben angezogen. Verzichtet Deutschland auf den Ausbau seiner Flughäfen, so verschlechtert sich diese Bilanz erheblich. In der Summe verliert der Standort Deutschland etwa 20,1 Millionen Passagiere an ausländische Flughäfen. Besonders betroffen von den Verlagerungseffekten wären die Umsteigerverkehre, weshalb die Hubflughäfen im Falle des Status-quo-Szenarios besonders stark an Passagieren einbüßen würden.

Der Verlust von insgesamt 20,1 Millionen Passagieren p.a. bedeutet, dass gut 60.000 direkte und indirekte Arbeitsplätze am Standort Deutschland nicht geschaffen würden. Darüber hinaus würde die Qualität des Wirtschaftsstandorts Deutschland als Ganzes erhebliche Einbußen erfahren und seine Wettbewerbsfähigkeit leiden.

	2005	Prognose 2020 Basisszenario ¹⁾	Prognose 2020 Status-quo- bzw. Worst case- Szenario ²⁾	Differenz 2020 Status-quo- bzw. Worst case-Szenario – Basisszenario
	(Mio. Passagiere)	(Mio. Passagiere)	(Mio. Passagiere)	(Mio. Passagiere)
Abwanderung deutscher Originäraufkommen zu ausländischen Flughäfen	- 2,8	- 5,0	- 5,9	- 0,9
Abwanderung ausländische Originäraufkommen zu deutschen Flughäfen	2,5	5,4	4,1	- 1,3
Bilanz Originäraufkommen	- 0,3	0,4	- 1,8	- 2,2
Abwanderung deutscher Umsteigeaufkommen zu ausländischen Hubs	- 11,2	- 22,7	- 30,4	- 7,7
Abwanderung ausländische Originäraufkommen zu deutschen Flughäfen	17,1	35,5	25,3	- 10,2
Bilanz Umsteigeaufkommen	5,9	12,8	- 5,1	- 17,9
Gesamtbilanz	5,6	13,2	- 6,9	- 20,1³⁾

1) FRA und MUC engpassfrei, BBI neu, DUS technisch mögliche Kapazitäten, übrige: technische Kapazität S/L-System

2) FRA und MUC kein Ausbau, DUS S/L-Kapazitäten wie 2005, übrige: technische Kapazität S/L-System

3) Hinzu kommt eine Aufkommensminderung von 0,4 Mio. Passagieren durch Verzicht auf Flugreisen aufgrund sich verschlechternder Angebote.

Tab. 2: Bilanz der Abzugseffekte bei Nichtrealisierung der Kapazitätserweiterungen

Luftfracht

Im (engpassfreien) Basisszenario wird für ganz Deutschland für das Jahr 2020 ein Aufkommen von 6,78 Millionen t erwartet. Dies entspricht einem Wachstum von 117 Prozent gegenüber 2005.

Eine Zuordnung des gesamten Verkehrswachstums zu einzelnen Flughafenstandorten ist in Einzelfällen – insbesondere bei kleineren Flughäfen – mit methodischen Schwierigkeiten und prognostischen Unsicherheiten verbunden, da die Flughäfen in unterschiedlichem Maße in die logistischen Konzepte der Speditionen und Luftverkehrsgesellschaften eingebunden sind. Tendenziell zeigt sich jedoch beim Luftfrachtverkehr eine größere Konzentration des Verkehrsvolumens auf wenige bedeutende Standorte. Das Gesamtvolumen ist jedoch unabhängig von diesen Entscheidungen als fix anzusehen. Der Wachstumspfad ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

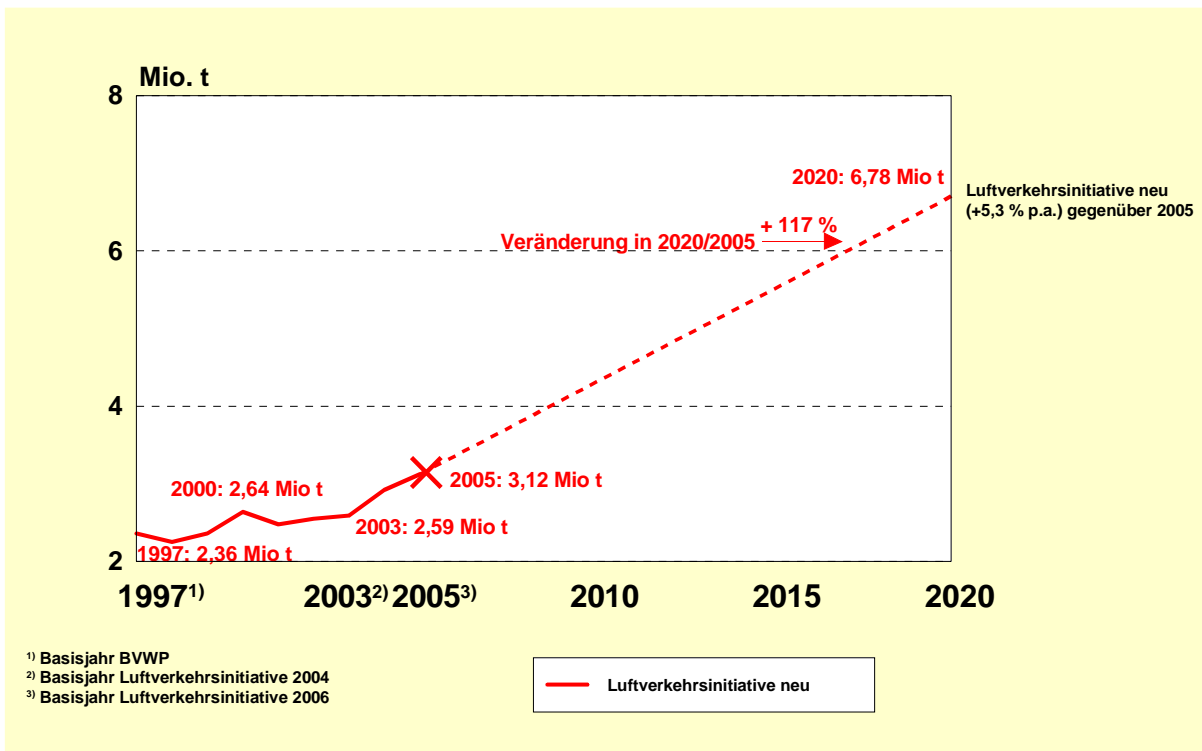


Abb. 4: Ein- und Ausladungen (Luffracht und Luftpost) auf deutschen Flughäfen insgesamt

Im Ergebnis wird das Volumen der auf den deutschen Flughäfen umgeschlagenen Luffracht von 3,12 Millionen t im Jahr 2005 auf 6,78 Millionen t im Jahr 2020 anwachsen. Dies entspricht einer Steigerung um 117 Prozent oder 5,3 Prozent p.a. (Abb.4).

Wie sich das Volumen auf die einzelnen Flughäfen aufteilt, ist in Abb. 5 verdeutlicht. Der deutliche Anstieg in Leipzig/Halle resultiert daraus, dass dieser Flughafen ab 2008 die kontinentale Luftverkehrsdrehscheibe des Integrators DHL sein wird. Der ebenfalls starke Anstieg in Hahn ist unter anderem Folge einer begrenzten Verlagerung von Luffracht vom Flughafen Frankfurt, wenn – wie im Basisszenario angenommen und beantragt – ein Ausbau des Frankfurter Flughafens mit der Umsetzung eines Nachtflugverbotes in Frankfurt verknüpft wird.

Anders als im Passagierverkehr ist der Unterschied des Status-quo-Szenarios zum Basisszenario bei der Luffracht relativ gering, weil sich hier zwei gegenläufige Effekte zum Teil neutralisieren: Im Basisszenario ist der Nachtflug am größten deutschen Frachtflughafen, Frankfurt/Main, stärker eingeschränkt als heute. Dagegen entstehen in diesem Szenario – neben anderswo entstehenden zusätzlichen Kapazitäten – durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main und München zusätzliche Kapazi-

täten am Tage, die auch dem Frachtverkehr zugute kommen. Der Flughafen Frankfurt bleibt – in beiden Szenarien – auch zukünftig der größte deutsche Frachtflughafen. Köln/Bonn wird seine Rolle als zweitwichtigster Frachtflughafen in Deutschland beibehalten.

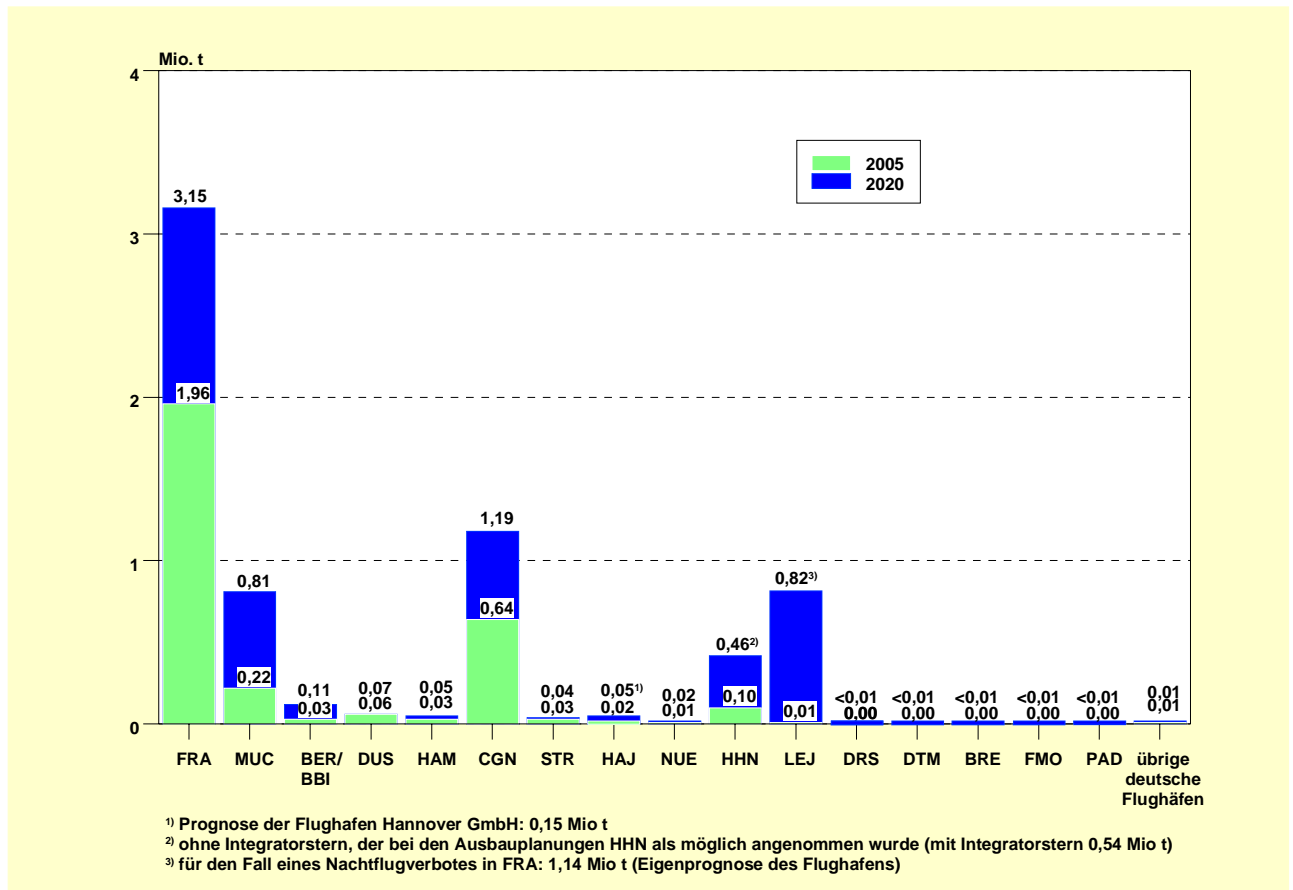


Abb. 5: Ein- und Ausladungen Luftfracht/Luftpost je Flughafen

Bewegungen

Das Wachstum der Flugbewegungen beträgt für alle im Masterplan einzeln betrachteten Flughäfen jeweils mindestens 30 Prozent, teilweise auch weit darüber hinaus. Damit fällt das Wachstum insgesamt gegenüber dem Wachstum der Passagierzahlen bis 2020 unterproportional aus. Dies ist auf den Einsatz größeren Fluggeräts und auf geänderte Verkehrsstrukturen, insbesondere einen höheren Anteil von Interkontinentalverkehren, zurückzuführen.

Die aus Passagier- oder Frachtverkehr resultierenden Starts und Landungen auf den einzelnen Flughäfen sind in Abb. 6 für die einzelnen Flughäfen im Basisszenario dargestellt. Engpässe im Start- und Landebahnsystem in Düsseldorf und Stuttgart führen zu einer Begrenzung des Bewegungsaufkommens. Bereits im Status-quo-

Szenario zum Passagieraufkommen dieser Flughäfen hatte sich gezeigt, dass sich dieser Umstand negativ auswirkt.

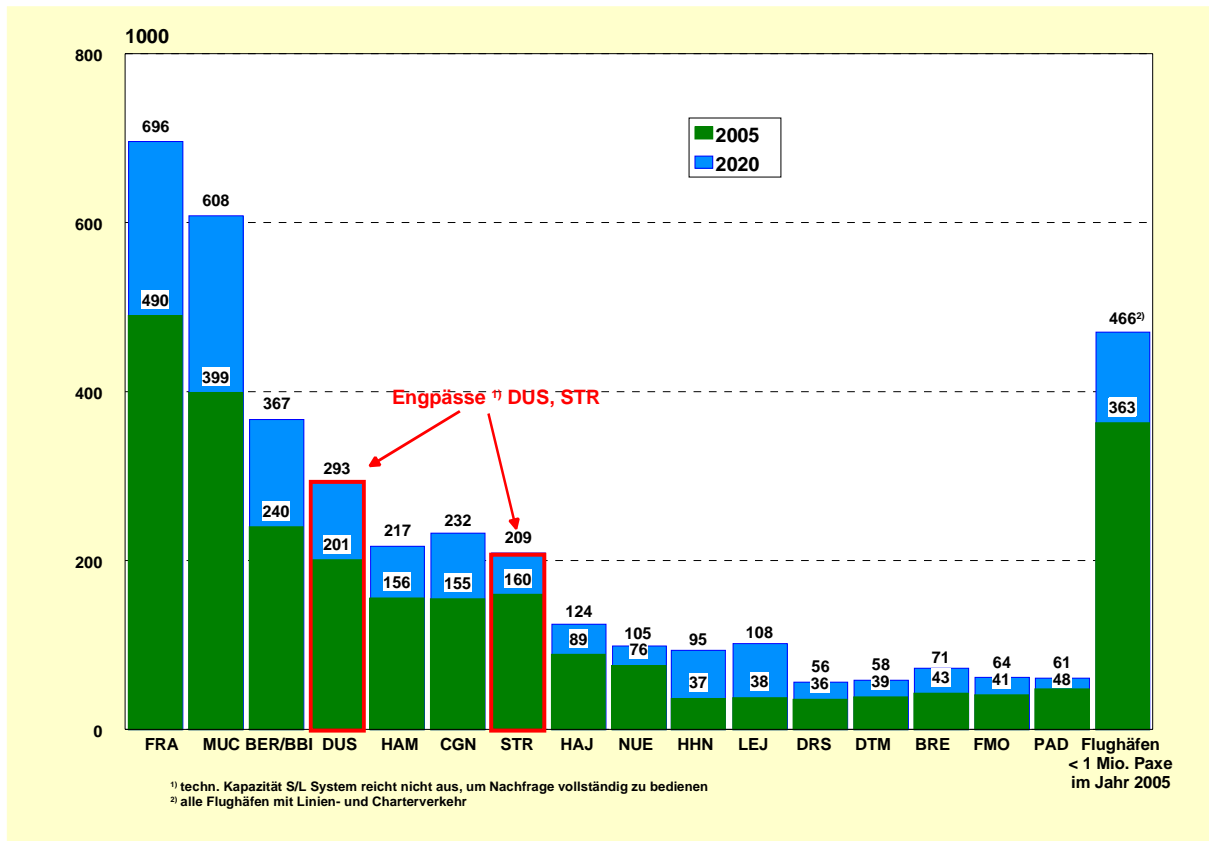


Abb. 6: Flugbewegungen je Flughafen (Basisszenario)

In der Anzahl der Flugbewegungen enthalten ist der Anteil der Allgemeinen Luftfahrt an allen Flughäfen mit Linien- und Charterverkehr.¹² Dieser machte mit 636.000 Bewegungen im Jahre 2005 ein knappes Viertel aller Flugbewegungen aus und steigt bis zum Jahr 2020 auf 639.000 Bewegungen, wobei der prozentuale Anteil an den betrachteten Flughäfen jedoch auf 17 Prozent zurückgeht.

Im Vergleich des Basisszenarios zum Status-quo-Szenario zeigt sich, dass eine ausbleibende Erweiterung der Kapazitäten in Frankfurt, München und Düsseldorf zu einer Einbuße von etwa 150.000 Flugbewegungen an den betrachteten Flughäfen führen würde.

¹² Darin enthalten sind Erfurt, Saarbrücken, Altenburg, Augsburg, Braunschweig, Friedrichshafen, Heringsdorf, Hof, Karlsruhe/Baden-Baden, Kiel, Lübeck, Mönchengladbach, Neubrandenburg, Niederrhein, Rostock, Zweibrücken, Kassel, Memmingerberg.

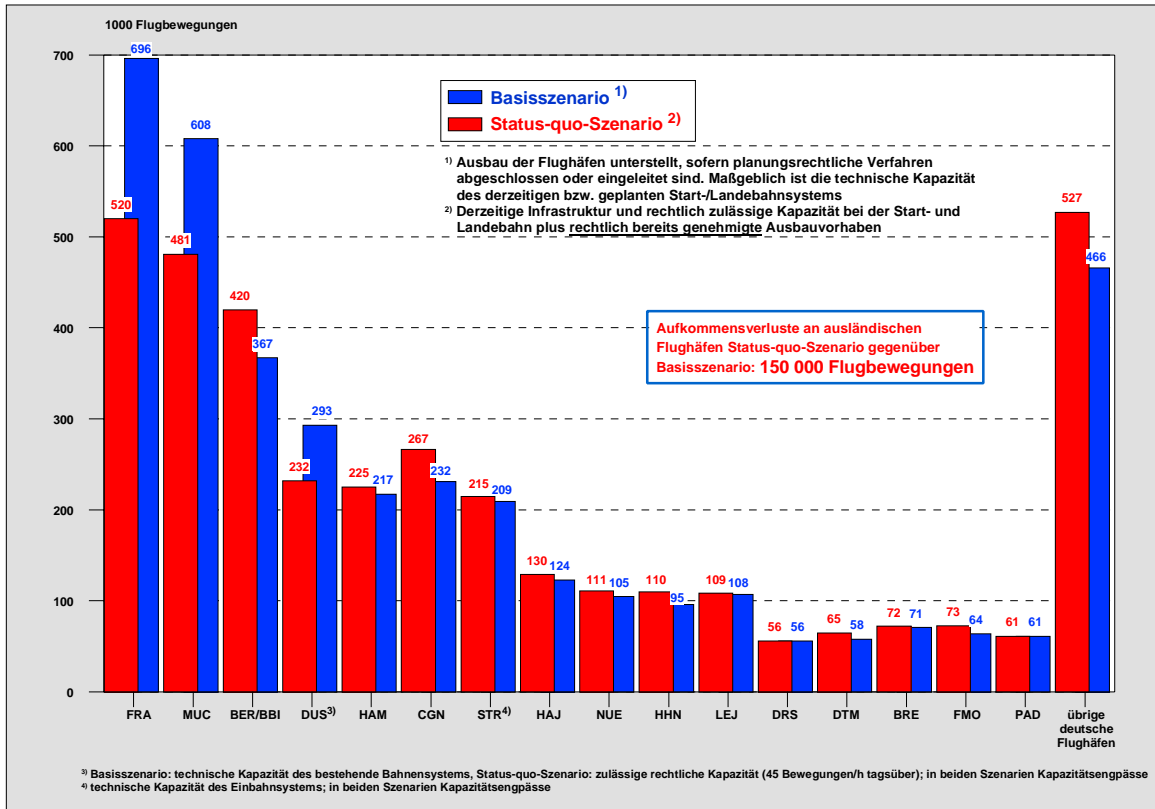


Abb. 7: Flugbewegungen (Status-quo-Szenario)

Gesamtergebnisse

In der Übersicht ergeben sich nachfolgende Gesamtergebnisse der Prognose für das Basisszenario.

	Passagiere (Mio.)		Fracht/Post (Mio. t)		Bewegungen (Tsd.)	
	2005	2020	2005	2020	2005	2020
FRA	51,9	87,6	1,96	3,15	490	696
MUC	28,5	55,2	0,22	0,81	399	608
BER/BBI	17,1	33,2	0,03	0,11	240	367
DUS	15,4	28	0,06	0,07	201	293
HAM	10,6	17,5	0,03	0,05	156	217
CGN	9,4	16,2	0,64	1,19	155	232
STR	9,3	14,0	0,03	0,04	160	209
HAJ	5,6	9,2	0,02	0,05 ¹³	89	124
NUE	3,8	6,2	0,01	0,02	76	105
HHN	3,0	10,5	0,1	0,46 ¹⁴	37	95
LEJ	2,1	4,6	0,01	0,82 ¹⁵	38	108
DRS	1,7	3,4	0	< 0,01	36	56
DTM	1,7	3,2	0	< 0,01	39	58
BRE	1,7	3,9	0	< 0,01	43	71
FMO	1,5	2,9	0	< 0,01	41	64
PAD	1,3	1,9	0	< 0,01	48	61
FH < 1 Mio. Passagieree	4,0	9,3	0,01	0,01	363	466
Gesamtbilanz	168,6	306,8	3,12	6,78	2.611	3.830

Tab. 3: Passagiere [ohne Transitaufkommen], Fracht und Flugbewegungen im Vergleich 2005-2020 - Ergebnisse je Flughafen im Basisszenario

¹³ Prognose der Flughafen Hannover GmbH: 0,15 Mio. t.

¹⁴ Ohne Integratorstern, der bei den Ausbauplanungen HHN als möglich angenommen wurde (mit Integratorstern 0,54 Mio. t).

¹⁵ Eigenprognose des Flughafens LEJ für 2020: 1,14 Mio. t (Eigenprognose des Flughafens).

2.2.3 *Intermodalität und Verkehrsanbindung*

Auch in Zukunft ist mit einem deutlichen Zuwachs des landseitigen Verkehrs bei den Flughäfen zu rechnen. Dieser Zuwachs kann nur durch eine ausreichend leistungsfähige landseitige Anbindung abgedeckt werden. Dies bedingt Investitionen der öffentlichen Hand in den Straßen- und Schienenverkehr sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene. Die Konsequenzen des Verkehrswachstums für die landseitige Anbindung werden bei der Beschreibung der einzelnen Flughäfen weiter erläutert.

Neben dem Ausbau der landseitigen Infrastruktur kommt der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger eine immer größere Bedeutung zu: Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sehen in der Vernetzung der Verkehrsträger die Möglichkeit, die Effizienz des Verkehrssystems insgesamt zu erhöhen. Dies wird auch von der EU-Kommission so gesehen, welche bereits in der Fortschreibung des Weißbuches Verkehr¹⁶ eine Stärkung der – wie sie es nennt – co-mobility fordert und im in Kürze erscheinenden Aktionsplan zu Flughafenkapazitäten erste konkrete Maßnahmen vorschlagen wird. Die Vernetzung bietet die Möglichkeit, die Stärken der einzelnen Verkehrssysteme zu kombinieren, bei gleichzeitiger Reduktion der verkehrsbedingten Belastungen und von Kapazitätsengpässen. Die Intermodalität ist daher heute fester Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik. Sie umfasst nicht nur die Bereitstellung von Infrastruktur, sondern die Vernetzung transportrelevanter Teilprozesse entlang der gesamten Mobilitätskette – u.a. Fahrplanabstimmung, Tarifkooperationen etc. Intermodalität setzt somit die Zusammenarbeit der Verkehrsträger voraus.

Die Verknüpfung der Flughäfen mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene findet auf den Ebenen des Nah-, Regional- und Fernverkehrs statt. Im Sinne der Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland kommt hierbei der hinreichenden Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Bahn über IC/ICE-Trassen für die interkontinental operierenden Flughäfen eine besondere Rolle zu. In Deutschland verfügen heute die Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf, Köln/Bonn und Leipzig/Halle über einen Fernbahnhof. Die Verknüpfung mit dem Schienenfernverkehr ist hier unterschiedlich stark ausgeprägt. Auf europäischer Ebene entfalten insbesondere Frankreich, Niederlande und Belgien Aktivitäten, die darauf abzielen, das Einzugsgebiet ihrer Hubflughäfen

¹⁶ Keep Europe moving – Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper COM (2006) 314 endg.

durch Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs abzusichern und auch ins angrenzende Ausland auszuweiten.

Die Initiative Luftverkehr hat sich daher das Ziel gesetzt, aufbauend auf einer Bestandsaufnahme der Intermodalität in Deutschland ein Handlungskonzept für die Weiterentwicklung des integrierten Gesamtverkehrssystems Luft/Schiene für die Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu erarbeiten. Die hierzu gebildete Arbeitsgruppe hat sich in ihrer Tätigkeit auf den Schienenpersonenfernverkehr fokussiert und erarbeitet Aussagen zu folgenden Themenschwerpunkten:

- Potenziale der Intermodalität zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland

Aufbauend auf der Luftverkehrsprognose zum Masterplan werden die Notwendigkeiten, Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten in den Bereichen Schieneninfrastruktur, Zugangebote sowie Services und Produkte dargestellt. Hierbei wird auch die notwendige Kooperation der einzelnen Verkehrsträger betrachtet.

- Anforderungen an den Bundesverkehrswegeplan

Die in globalem Wettbewerb operierenden Flughäfen stehen unter einem wachsenden internationalen Wettbewerbsdruck. Die Qualität der landseitigen Erreichbarkeit ist für ihre Wettbewerbsfähigkeit ein Faktor von zunehmender Bedeutung. Die AG Intermodalität entwickelt daher methodische Ansätze, mit denen die Auswirkungen von Erschließungsmaßnahmen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland quantifiziert und priorisiert werden können. Gleichzeitig sind die Flughäfen in Deutschland einer der Wirtschaftsbereiche, die eine erhebliche Anzahl von Arbeitsplätzen anbieten und neu schaffen.

Diese beiden Aspekte der Intermodalität - internationaler Wettbewerb und Schaffung von Arbeitsplätzen - gilt es, in der Bewertungsmethodik des BVWP zu berücksichtigen. Entsprechende Vorhaben müssen mit einem deutlichen Bewertungszuschlag in die Bundesverkehrswegeplanung aufgenommen werden.

- Alternative Finanzierungsmöglichkeiten

Aufgrund der Finanzlage der öffentlichen Haushalte ist der Bereich Schiene des Bundesverkehrswegplans 2003 unterfinanziert. Hiervon betroffen sind auch Schieneninfrastrukturprojekte, die für die Verknüpfung Schiene/Luft von besonde-

rer Bedeutung sind. Die Arbeitsgruppe betrachtet daher auch die Chancen und Risiken alternativer Finanzierungsmöglichkeiten.

- Fracht

Die Verlagerung von Luftfrachtverkehren auf die Schiene ist ein weiterer Aspekt der Intermodalität. Anhand konkreter Beispiele werden die Möglichkeiten einer stärkeren Vernetzung auch bei den Frachtverkehren und die sich hieraus ergebenden politischen Forderungen aufgezeigt.

Die Ergebnisse der Untersuchungen werden in einem gesonderten Bericht dargestellt. Dieser bietet den Akteuren im Luft- und Schienenverkehr – Politik, Verkehrsträger, Flughäfen – ein Handlungskonzept für die Stärkung der intermodalen Vernetzung an.

2.3 Stellung des deutschen Luftverkehrs im internationalen Wettbewerb

2.3.1 Liberalisierung und zunehmender Wettbewerb im Passagierverkehr

Das dezentrale deutsche Flughafennetz hat dazu beigetragen, die Regionen Deutschlands mit wichtigen Wirtschaftszentren und Urlaubsregionen zu verknüpfen. Hierbei hat sich in der Vergangenheit eine Funktionsteilung zwischen den großen Hubflughäfen Frankfurt und München, den weiteren internationalen Verkehrsflughäfen sowie den Regionalflughäfen in Deutschland ergeben. Die beiden letzteren konzentrieren sich auf die Strecken mit einem aufkommensstarken Originärverkehr sowie auf die Anbindung an internationale Drehkreuze. Dagegen haben die Hubflughäfen sich im internationalen Wettbewerb um die Umsteigerpassagiere etabliert.

Ein wesentliches Ergebnis der Liberalisierung im europäischen Luftverkehr war, dass die nationalen Fluggesellschaften uneingeschränkt Passagiere im so genannten 6. Freiheitsverkehr aus der Gemeinschaft 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. Die an den deutschen Drehkreuzen 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 Grundlage 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.

Der Wettbewerb unter den Fluggesellschaften hat auch zu einer Veränderung der Flughafenlandschaft geführt: Auf den großen Luftverkehrsdrehscheiben kam es zu einem überdurchschnittlichen Verkehrswachstum. Die Einbindung der vergleichsweise aufkommensschwachen osteuropäischen Verkehrsströme wurde effizient ermöglicht. Die hier beschriebene 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.¹⁷ Auf Grund der zentralen Lage der deutschen Drehkreuze in Europa sowie ihrer globalen Angebotsqualität ergibt sich eine Chance zur Partizipation an weiterem überproportionalen Wachstum mit entsprechenden Folgewirkungen auf Arbeitsplätze und den Wirtschaftsstandort. Weltweit hatten die Top-50-Flughäfen 2003 einen Marktanteil von 46 Prozent.¹⁸

Ebenso hat die Liberalisierung des Luftverkehrs im Europaverkehr bis Ende der 90er Jahre zu einer Ausweitung des Angebotes in der Fläche geführt. Die Anschläge vom 11. September 2001 und andere Ereignisse wie der Irakkrieg oder die SARS-Epidemie haben das Wachstum nur temporär aufhalten können. Im Jahr 2004 konnten bereits wieder Steigerungsraten bei den Flugbewegungen von mehr als 6 Prozent verzeichnet werden.¹⁹ Damit verschärfen sich die vorhandenen Kapazitätsengpässe wieder in besonderem Maße.

In dieser Phase hat sich auch mit dem Markteintritt der Low Cost Carrier (LCC) die Marktsituation erheblich verändert. Gab es im Jahr 2002 in Deutschland erst zwei

¹⁷ 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.

¹⁸ Vgl. ACI: World Data, 2003.

¹⁹ Vgl. DFS: Mobilitätsbericht 2005, S. 38.

LCC, so bedienen im November 2006 26 den deutschen Markt. Im Jahr 2005 wurden auf deutschen Flughäfen 33,2 Millionen Passagiere abgefertigt, die mit einer Low Cost-Fluggesellschaft reisten. Dies entspricht einem Wachstum von 36,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit hatte der LCC-Verkehr 2005 auf deutschen Flughäfen einen Anteil am Passagieraufkommen von knapp einem Fünftel.²⁰ Das Wachstum der Niedrigpreis-Fluggesellschaften wird auch in den kommenden Jahren noch deutlich stärker ausfallen als in anderen Marktsegmenten. Inzwischen beginnt jedoch die Konsolidierung. Für die kommenden Jahre bis 2010 wird mit einer Abschwächung des Wachstums auf durchschnittlich 13 Prozent jährlich gerechnet.²¹

Low Cost Carrier machen ihre Standortentscheidungen sehr stark vom Preis abhängig und fliegen möglichst Flughäfen mit geringen Gebühren an. Dabei nehmen sie in vielen Fällen Zugeständnisse der Flughäfen bei den Entgelten und/oder Marketingunterstützung sowie finanzielle Hilfen der Gebietskörperschaften in Anspruch und lassen sich neben den großen Standorten wie Köln/Bonn, München, Berlin oder Stuttgart teilweise auf dieser Basis auch auf bisher kaum an das Luftverkehrsnetz angebundenen Flughäfen nieder. Durch die 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. In der Folge hat sich eine Tendenz zur Differenzierung der Flughäfen in drei Geschäftsmodelle entwickelt:

- die beiden heutigen Drehkreuze Frankfurt und München als große Hubflughäfen im gemeinsamen Wettbewerb mit Netz-Fluggesellschaften,
- Flughäfen mit Fokus auf den LCC-Verkehr, die teilweise der Abhängigkeit von einzelnen LCC-Fluggesellschaften durch die Ergänzung um das Frachtflugsegment (z.B. HHN) gegensteuern,
- so genannte Hybridmodelle oder „Vollsortimenter“ ohne eindeutige Spezialisierung, etwa die internationalen Verkehrsflughäfen wie Düsseldorf

²⁰ Lt. ADV-LCC Monitor I/2006.

²¹ Vgl. Mc Kinsey & Company: Business Breakfast, 2005.

und Hamburg oder regionale Punkt-zu-Punkt-Flughäfen wie der Flughafen Münster-Osnabrück.²²

Mittlerweile kombinieren einzelne Fluggesellschaften das Low Cost-Konzept mit touristischem Verkehr (Veranstaltungsverkehr) und dem klassischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Es gibt auch erste Ansätze einer Ausweitung auf den Interkontinentalverkehr. Dies alles ist zugleich eine große neue Herausforderung für die traditionellen Fluggesellschaften. Von einzelnen Routen haben die Low Cost Carrier bereits die etablierten Anbieter verdrängt, die in jüngster Zeit jedoch mit eigenen Modellen versuchen, Marktanteile zu sichern und zurückzugewinnen.

Die Verschärfung des Wettbewerbs zwischen den Allianzen und den von ihnen angeflogenen Hubflughäfen, verursacht durch sinkende Erträge, steigende Kosten, externe Schocks (z.B. SARS) und den Markteintritt neuer Wettbewerber, zwingt die Fluggesellschaften zu permanenter Effizienzverbesserung, u.a. durch Kostensenkungsprogramme und Maßnahmen im operativen Bereich.

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. Für einen Passagier, der von Berlin nach Chicago fliegen will, gibt es prinzipiell keine Präferenzen, ob er in Frankfurt, Paris, Amsterdam oder London umsteigt. 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 Umsteigerrelationen verknüpft werden.

Im Wettbewerb um die transkontinentalen Umsteigeverkehre stehen die deutschen Drehkreuze zunehmend im Wettbewerb mit außereuropäischen Hubflughäfen, die als Motoren einer dynamischen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs auftreten, da der Luftverkehr dort zunehmend als wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor erkannt und entsprechend gefördert wird. Im Mittleren Osten etwa entstehen derzeit Flughäfen mit großen Kapazitäten. Der Flughafen Dubai, Heimatflughafen der Emira-

²² Vgl. Booz/Allen/Hamilton: „Aero“-Dynamik im europäischen Flughafensektor, 2005.

tes, weist schon jetzt ein schnelles Wachstum auf. Die Fertigstellung des neuen Dubai-Jebel Ali Airport verläuft planmäßig. Auf Basis von sechs parallelen Start- und Landebahnen sollen bis zum Jahr 2012 Abfertigungskapazitäten für 120 Millionen Passagiere und 12 Millionen t Fracht ermöglicht werden.

Die Realisierung der mit diesen Entwicklungen verbundenen Chancen für die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland setzt wettbewerbsfähige Standortbedingungen voraus. Sind etwa die Kapazitätsvoraussetzungen in Zukunft in Deutschland nicht mehr gegeben, droht Gefahr, dass Verkehre auf andere europäische und außereuropäische Hubflughäfen ausweichen. Aufgrund der Bedeutung des Luftverkehrs für die Volkswirtschaft droht dann der gesamten deutschen Wirtschaft ein Rückschritt, da bedeutsame Verkehrsströme an Deutschland vorbeifließen würden. 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 für jedes beliebige Drittland designiert werden können, sofern letzteres keine Einwände erhebt.²³ Insofern kann eine Änderung von Verkehrsströmen – zum Beispiel eine teilweise Dezentralisierung auch des Interkontinentalverkehrs – nicht ausgeschlossen werden. Hiervon könnten die aufkommensstarken deutschen Flughäfen in der Fläche profitieren. Für die Hubflughäfen Frankfurt und München wäre eine solche Entwicklung einerseits eine Bedrohung und andererseits eine Chance, weil neue Verkehre aus der Fläche anderer Länder über sie gebündelt und von dort weiterverteilt werden könnten, wenn ausreichend Kapazität vorhanden ist.

In Zukunft muss sichergestellt werden, dass die Kapazitätsplanung für die Flughafeninfrastruktur in Deutschland sowohl den beschriebenen Dezentralisierungstendenzen wie auch der zunehmenden Hub-Konzentration in ausreichendem Maße gerecht

²³ 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 Bel-

wird. Hierbei ist besonders darauf zu achten, dass Kapazitäten nur dort und in dem Umfang ausgebaut werden sollten, wie es tatsächlich einen originären Bedarf gibt. Besonders staatliches Engagement im Infrastrukturausbau muss im gesamtwirtschaftlichen Interesse erfolgen und sicherstellen, dass Flughäfen und Fluggesellschaften auch weiterhin in der Lage sind, die zunehmend wichtiger werdende internationale und interkontinentale Anbindung des Standortes Deutschland zu gewährleisten.

2.3.2 Wettbewerbsentwicklungen im Luftfrachtverkehr

Der weltweite Luftfrachtverkehr hat sich während der vergangenen 50 Jahre von einem lukrativen, aber limitierten Nebenprodukt der Luftverkehrsgesellschaften für den Transport von eiligen Gütern zu einem vollgültigen Verkehrsträger für interkontinentale Warenbewegungen und Logistiktransporte entwickelt. Das Marktvolumen, gemessen an FTKT (Frachttonnenkilometer transportiert) ist in den vergangenen Jahren permanent angewachsen, und es ist davon auszugehen, dass sich das Wachstum in den kommenden Jahren weiter beschleunigen wird. Trotz permanenten und kontinuierlichen Wachstums des Gesamtmarktes werden sich einzelne Marktsegmente unterschiedlich entwickeln. Asien wird stärker wachsen als andere Regionen, wobei der Anteil von High Tech-Ware am Luftfrachtvolumen auch zunehmen wird. Somit bleibt der Markt für Luftfracht ein attraktiver Wachstumsmarkt mit einem für Deutschland prognostizierten Wachstum von 5,3 Prozent p.a. Gleichzeitig erhöht sich der Wettbewerbsdruck durch

1. Konsolidierungen und Zusammenschlüsse auf der Carrier-Seite;
2. das Eintreten neuer finanzkräftiger Wettbewerber z.B. aus den Golfstaaten, die sich unter verstärkter Ausnutzung der 6. Freiheitsrechte im Markt etablieren. Sie finden in den großen Fracht-Drehkreuzen wie Frankfurt ideale Gateways, die ohne große eigene Vertriebs-Infrastruktur und zudem kurzfristig einen direkten Marktzugang ermöglichen;
3. das Wachstum von Logistikkonglomeraten um Postkonzerne und Integratoren, die durch den Zukauf von Speditionen zu immer härteren Wettbewerbern der klassischen Luftfracht-Fluggesellschaften werden.

Traditionelle Luftfracht-Fluggesellschaften müssen ihre Schnittstellen optimieren, ihren Markt weiter konsolidieren und global präsent sein, wenn sie gegen die Integratoren bestehen wollen.

Beim Luftfrachtverkehr besteht ein großer Bedarf, Flüge auch nachts durchführen zu können. Auf diese Weise können Flugzeuge effizienter genutzt werden (mehr Umläufe), was im Passagierverkehr aufgrund der Zeitpräferenzen der Passagiere nur begrenzt möglich ist. Zudem müssen nächtliche Umladeknoten für Express- und Kurierdienste bedient werden. Diese so genannten Integratorsterne finden auf bestimmten Flughäfen (z.B. Köln/Bonn, Leipzig/Halle) nachts statt, damit die Sendungen morgens beim Kunden angeliefert werden können. Hinzu kommt, dass auch im konventionellen Luftfrachtverkehr enge Zeitfenster (z.B. 48 Stunden zwischen An- und Ablieferung auch im Interkontinentalverkehr) bestehen, so dass auch die Nacht als Umlade- und Transportzeit genutzt werden muss.

3. Aufgaben der Luftverkehrspolitik

3.1 Verantwortlichkeiten im Luftverkehr

Der Flughafenausbau und -betrieb liegt in Deutschland in der Zuständigkeit der Länder. Die Aufsicht über die Verkehrsflughäfen durch die Länder 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 Sachnähe der Länder. In diesen Bereich greift der Bund nur mit größter Zurückhaltung ein – und nur, wenn eine unabdingbare Notwendigkeit 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 landesplanerisch sowie 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. Somit sind die Länder und der Bund gefordert, gemeinsam das dezentrale Flughafenetz so zu entwickeln, dass Ineffizienzen und die Fehlallokation öffentlicher Mittel vermieden werden. 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 Angaben der ADV über insgesamt 35 Flugplätze mit Linien- und/oder Ferienflugverkehr (siehe folgende Abbildung).



Abb. 8: Flughäfen in Deutschland 2006.

Legende: Große Kreise markieren eine Verkehrsleistung von über 5 Mio. Passagier-Äquivalenten, kleine eine Verkehrsleistung kleiner 5 Mio. Hierbei gilt: 1 t Fracht = 10 Passagiere.

Damit weist Deutschland 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. Im Rahmen der Diskussion um die erste Ausgabe des Masterplans zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur haben die Länder nochmals die Bedeutung des dezentralen Flughafensystems in Deutschland betont: „Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Auffassung, dass sich das dezentrale Flughafensystem in Deutschland mit seinen internationalen Verkehrsflughäfen und

Regionalf Flughäfen bewährt hat und auch in Zukunft beibehalten werden sollte.²⁴

Dem trägt der überarbeitete Masterplan insoweit Rechnung, als er in die Betrachtung sämtliche Flughäfen ab einer Million Passagiere p.a. einbezieht. Folgende Abbildung veranschaulicht die Situation in Deutschland:

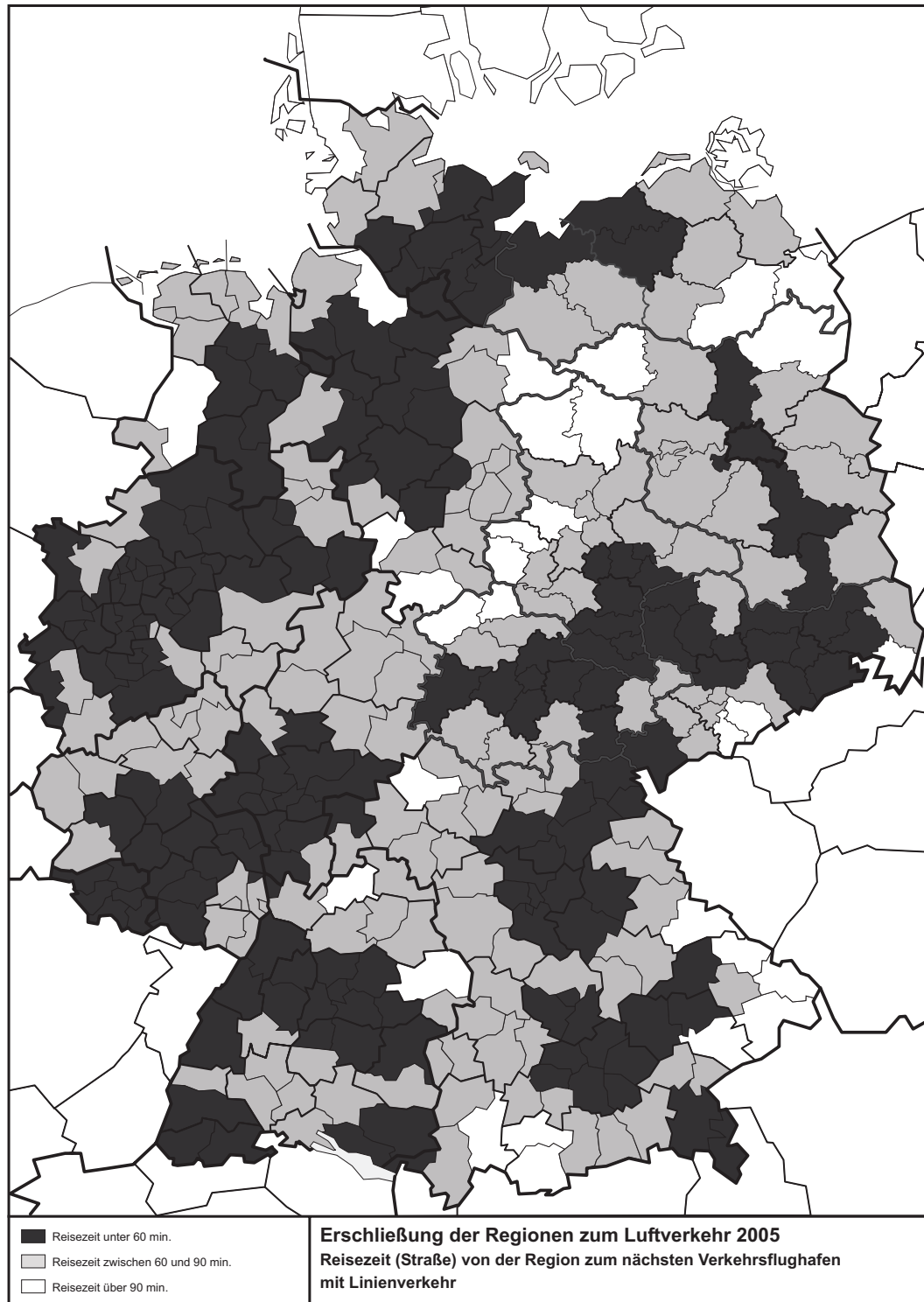


Abb. 9: Erreichbarkeit des nächstgelegenen Verkehrsflughafens je Kreisregion

²⁴ So der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 6./7. April 2005.

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

Neben den Flughäfen für den Linien- und Ferienflugverkehr gibt es in Deutschland eine große Zahl an Flugplätzen, auf denen vorwiegend Bedarfsgeschäftsreiseverkehr und Privatluftverkehr abgewickelt wird. Insbesondere dem nicht-planmäßigen, firmeneigenen Werksverkehr sowie dem gewerblichen Betrieb von Geschäftsreiseflugzeugen zum Transport von Personen und Gütern kommt dabei aufgrund seiner Flexibilität gegenüber anderen Verkehrsträgern eine nicht unerhebliche Funktion für die Anbindung entfernter Regionen an Wirtschaftszentren zu. Eine Sonderrolle unter den Flughäfen spielen Standorte der Luftfahrtindustrie und Luftfahrtforschung wie etwa Hamburg-Finkenwerder, Oberpfaffenhofen und der Forschungsflughafen Braunschweig-Wolfsburg.

Das Passagieraufkommen der deutschen Flughäfen differiert erheblich. Einige dieser Flughäfen sind wegen des Fehlens der "kritischen Größe" betriebswirtschaftlich nicht profitabel. Eine Studie im Auftrag der EU-Kommission²⁵ schätzt, dass die kritische Größe, ab der ein kostendeckender Flughafenbetrieb möglich ist, bei 500.000 bis zwei Millionen Passagier-Äquivalenten²⁶ liegt. Ebenso argumentiert der Ausschuss der Regionen der EU. Auch betriebswirtschaftliche Erfahrungen sprechen hierfür.

Viele Regionalflughäfen werden aus regionalwirtschaftlichen und strukturpolitischen Überlegungen gefördert. Durch sie sollen Standortnachteile zumindest teilweise ausgeglichen und die Ansiedlung von Industrie und damit 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, u.a. weil einige dieser Flughäfen in der Nähe zu bereits bestehenden Flughäfen liegen. Es droht damit eine wechselseitige Kannibalisierung der Nachfrage bzw. die Einstellung von Flugdiensten auf den betroffenen Nachbarflughäfen. Dies führt zu wirtschaftlichen Schieflagen, die gegebenenfalls durch Steuergelder ausgeglichen werden müssen.

²⁵ Vgl. Cranfield-University 2002: Study on Competition between Airports and the Application of State Aid Rules.

²⁶ 1 t Fracht = 10 PAX.

Gleichzeitig wird durch derartige Projekte das Dilemma im deutschen Flughafennetz nicht beseitigt. Es liegt darin, dass einerseits auf vielen Flughäfen Überkapazitäten vorhanden sind, andererseits jedoch insbesondere die größeren Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Das Problem lässt sich nicht bzw. nur um den Preis enormer volkswirtschaftlicher Kosten und Ineffizienzen 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. In Frankfurt, dem größten Luftfrachtstandort in Europa, sind in den vergangenen Jahrzehnten Investitionen im Umfang von bis zu einer Milliarde EUR von Luftfracht-Fluggesellschaften und Spediteuren in moderne Logistikgebäude getätigt worden. Fluggesellschaften und Spediteure befürchten, dass ein Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt den Wert dieser Investitionen drastisch mindern würde, da kein 24-Stunden-Betrieb der Logistikanlagen erfolgen kann.

Schon vor der Bekanntgabe der Charleroi-Entscheidung der EU-Kommission und vor Veröffentlichung ihrer „Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“²⁷ bekannte sich die deutsche Luftverkehrswirtschaft in einem *Code of Conduct* im Frühjahr 2004 zum wirtschaftlich vertretbaren Betrieb von Flughäfen. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft unterstreicht, dass der Luftverkehr seine Wegekosten selbst trägt. Das Luftverkehrssystem in Deutschland ist grundsätzlich gebühren- bzw. entgelt- und nicht steuerfinanziert. Die Begünstigung einzelner Fluggesellschaften oder Flughäfen, die zu Wettbewerbsverzerrungen führt, wird ebenso abgelehnt wie Betriebssubventionen. Infrastrukturzuschüsse sollten im Einklang mit wirtschaftlichen Gesichtspunkten stehen. Regionale Förderprogramme zur Entwicklung des Luftverkehrs stehen dann nicht im Widerspruch zu diesem Grundsatz, wenn sie keine wettbewerbsverzerrende Wirkung erzeugen und durch eine langfristig gesicherte Nachfrage in der Region getragen werden. Regionale Luftverkehrsförderprogramme müssen deshalb zukünftig stärker in die übergeordneten Ziele eines deutschen Luftverkehrsstandortes eingebunden werden.

²⁷ Veröffentlicht am 09.12.2005 im EU-Amtsblatt (Fundstelle ABl. 2005 C 312/1).

3.3 Handlungsbedarf

Die Luftverkehrswirtschaft ist gefordert, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, indem sie kostengünstig produziert und ein leistungsfähiges und nutzergerechtes Produkt anbietet. Aufgabe der Politik wird sein, die Bedingungen dafür zu schaffen, dass eine leistungsfähige Flughafeninfrastruktur vorgehalten werden kann, die den Anforderungen der Zukunft gerecht wird.

Dazu gehört, dass die Flughäfen gut an das Schienen- und Straßennetz angebunden sind. Größere Flughäfen müssen in Zukunft insbesondere an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angebunden sein. 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 stoßenden 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. Der 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 aus der stetig steigenden Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen resultierende Infrastrukturbedarf aufgezeigt werden. Darauf basierend sollen die notwendigen Entwicklungsmaßnahmen identifiziert werden, um die Rolle Deutschlands als bedeutende Luftverkehrsdrehscheibe zu stärken.

Die Planung von Ausbauvorhaben 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 Eignerin von Infrastruktur auch eine regulative Rolle – und im Falle des Bundes die der Gesamtkoordinierung – innehat, diese koordinierende Rolle verstärkt wahrzunehmen. Die Länder ihrerseits müssen 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 Umwelt schaffen. 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 bereits im Flughafenkonzept beschriebene Notwendigkeit der leistungsfähigen Entwicklung der deutschen Flughafeninfrastruktur zu

konkretisieren. Insoweit greift er das vom Bund und den Ländern bekundete diesbezügliche öffentliche Interesse auf. Der Masterplan soll insbesondere dazu beitragen, dass die politischen Entscheidungsträger die für den Luftverkehrsstandort Deutschland wesentlichen Ausbauvorhaben der Flughafeninfrastruktur, einschließlich der erforderlichen Einbindung der Flughäfen in die öffentliche Verkehrs- und Versorgungsnetze, rechtzeitig erkennen 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 nachfragegerechte Entwicklung der Flughafeninfrastruktur insbesondere die Beseitigung von Kapazitätsengpässen an den am stärksten hiervon betroffenen deutschen Flughäfen von tragender Bedeutung. Hieraus ist allerdings nicht abzuleiten, dass im Masterplan nicht ausdrücklich erwähnte Vorhaben keine regionalwirtschaftliche Bedeutung aufweisen können. Vielmehr übernehmen auch die Regionalflughäfen im dezentralen Flughafensystem eine wichtige Rolle.

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 Auswahl der in den Masterplan aufgenommenen Flughäfen

4.2.1 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 einerseits und

Flughäfen, die im Wesentlichen eigenständige Routen - einschließlich der Verbindungen zu den Hubflughäfen - aufweisen, andererseits.

In Deutschland kommt heute 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 werden der Umsteigeverkehr und Teile des Frachtverkehrs über andere europäische und außereuropäische Drehkreuze abfließen.

Im Frachtbereich werden in den kommenden Jahren zusätzlich neben Frankfurt und Köln/Bonn die Flughäfen München und Leipzig/Halle eine zentrale Funktion haben.

Neben den weiter im Masterplan betrachteten großen „Vollsortimentern“ unter den Flughäfen, darunter internationale Verkehrsflughäfen wie Hamburg oder Düsseldorf, tragen auch die in der Fläche gestreuten Regionalflughäfen zum Erfolg des deutschen Flughafennetzes bei. Sie sichern die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung der Regionen. Bei entsprechendem Bedarf und realistischen Erfolgsaussichten sollte daher dafür Sorge getragen werden, dass diese Flughäfen auch zukünftig die ihnen zugewiesene Rolle als Standortfaktoren für ihre Region erfüllen können.

4.2.2 Auswahl der Flughäfen für den Masterplan

In den Masterplan werden die Flughäfen mit einem Aufkommen von über einer Million Passagiere im Bezugsjahr 2005 aufgenommen, welche die Einbindung Deutschlands in den wachsenden globalen Luftverkehr sicherstellen. Bei ihnen sind aus Sicht der Initiative Luftverkehr bei zu erwartenden Ausbaunotwendigkeiten verstärkt Aspekte übergeordneter Bundespolitik zu beachten.

In Folge fortschreitender Liberalisierung der Drittstaatenverkehre können künftig neben den Hubflughäfen auch Flughäfen in der Fläche Direktangebote zu interkontinentalen Zielen erhalten. Weil damit eine Ausweitung ihrer Einzugsgebiete einhergehen würde, wurden in den Masterplan vorsorglich auch die Flughäfen aufgenommen, für die auf Grund ihres Verkehrsvolumens die Etablierung bzw. Ausweitung von Langstreckendiensten plausibel erscheint. Reibungsloser Zu- und Abbringerverkehr erfordert hier gute Integration in die Verkehrsnetze am Boden. Außerdem wurden auch die zentralen Low Cost-Flughäfen mit überregionaler Funktion berücksichtigt, die inzwischen als Teil der Flughafenlandschaft etabliert sind. Überregionale Bedeutung kommt insbesondere Flughäfen mit einem Aufkommen von über einer Million Passagieren im Bezugsjahr 2005 zu, für die in der Prognose ein Einzelausweis erfolgte. Mit dem Kriterium eines Passagieraufkommens von über einer Million kann zudem gewährleistet werden, dass die erfassten Flughäfen auch den weitaus größten Teil der Luftverkehrsnachfrage in Deutschland abdecken: 2005 sind dies rund 98 Prozent und 2020 – laut Luftverkehrsprognose – 97 Prozent aller Fluggäste in Deutschland.

Flughäfen mit weniger als eine Million Passagiere jährlich wurden in die Luftverkehrsprognose einbezogen (s. auch Kapitel 2.2.2), werden jedoch hier nicht gesondert ausgewiesen. Dies hat mehrere Gründe: Da eine prognostizierte Entwicklung mit zu großen Unsicherheiten behaftet ist, hängt sie oftmals von kurzfristigen Entscheidungen eines Fluganbieters ab. Zudem lässt sich für diese Flughäfen keine überregionale Bedeutung erkennen, die eine Aufnahme in den Masterplan rechtfertigt. Das Abgrenzungskriterium von einer Million Passagieren findet auch in den 2005 verabschiedeten EU-Leitlinien über Staatsbeihilfen an Regionalflughäfen Anwendung.

Im Jahre 2005 wiesen Frankfurt, München, Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Köln/Bonn, Stuttgart, Hannover, Bremen, Dortmund, Dresden, Hahn, Leipzig/Halle, Münster-Osnabrück, Nürnberg sowie Paderborn-Lippstadt über eine Million Passagiere auf. Sollte die aktuelle Entwicklung es erfordern, kann die Auswahl der in den Masterplan aufgenommenen Flughäfen angepasst werden.

4.3. Entwicklungsziele der deutschen Flughäfen

4.3.1 Übersicht

Das bewährte deutsche Flughafennetz 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. Dies ist insbesondere auch im Hinblick auf den starken Anstieg des Luftfrachtaufkommens dringlich. Neue Technologien zur Steigerung der Kapazitäten der Start- und Landebahnssysteme und des dazugehörigen Luftraums sollen genutzt werden. Um wetterbedingte Verspätungen zu vermindern, sollten an stark belasteten Flughäfen moderne meteorologische Messsysteme eingesetzt werden.

Im Anhang 4.4.2 sind die vom jeweiligen Flughafenbetreiber für notwendig erachteten Ausbaumaßnahmen erläutert.

Eine bedarfsgerechte Anpassung der Flughafeninfrastruktur erfordert kontinuierliche Investitionen der Flughäfen. Dies spiegelt sich in der Anlageinvestitionssumme der deutschen Verkehrsflughäfen von 8,2 Milliarden EUR für den Zeitraum 1998 bis 2005 wider, die z. B. für Terminalerweiterungen und -neubauten, Start- und Landebahnverlängerungen, Vorfelderweiterungen, zusätzliche Parkflächen, den Bau von Luftfrachtanlagen und Verbesserungen der Schienenanbindung durch Regional- und Fernbahnanschlüsse aufgebracht wurde. In den kommenden Jahren planen die Flughäfen in Deutschland Investitionen von über 15 Milliarden EUR in die Flugplatzinfrastruktur. Allein Fraport als Betreiberin des Flughafens Frankfurt wird für den Ausbau 3,4 Milliarden 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 Rollbahnssysteme. Ohne erweiternde bauliche Maßnahmen bei den größten deutschen

Flughäfen wird die Lücke zwischen Bedarfsanforderungen und verfügbaren Leistungsangeboten stetig größer.

Das gilt auch für die Anbindung der Flughäfen an überregionale Straßen- und Schienennetze. Flughäfen mit einem größeren Aufkommen, die weder über die Schiene noch über die Straße ausreichend angebunden sind, entsprechen nicht den Anforderungen an ein modernes, intermodales Gesamtverkehrssystem. Bei regional bedeutenden Flughäfen ist zumindest eine ausreichende straßenseitige Anbindung erforderlich. Wichtig ist sowohl eine engpassfreie landseitige Anbindung für den Individualverkehr als auch eine hinreichende Verknüpfung (hohe Taktfrequenz) mit dem öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Diesbezügliche Anforderungen sind in den nachfolgenden Darstellungen für die einzelnen Flughäfen zu finden. Strategische Grundsatzaussagen zur Intermodalität enthält Kap. 2.2.3.

Die Tatsache, dass insgesamt maximal fünf Prozent der heutigen Flugbewegungen an deutschen Flughäfen auf die Schiene verlagerbar sind, steht zu dieser Forderung nicht im Widerspruch, da die Optimierung der Verkehrsträgervernetzung die Effizienz des Gesamtsystems steigert und Synergieeffekte befördert.

4.3.2 Flughäfen ab einer Million Passagiere p.a. (2005)

Im folgenden werden die für die Untersuchung relevanten Flughäfen ab einer Größe von einer Million Passagieren im Jahr (Bezugsjahr 2005) im einzelnen im Hinblick auf ihre landseitige Anbindung, angeflogenen Ziele (Sommerflugplan 2006), Verkehrsergebnisse, die sie bedienenden Fluggesellschaften, Infrastruktur und die aus Sicht des jeweiligen Flughafens notwendigen Ausbau- oder intermodalen Maßnahmen aufgeführt.

1. Flughafensystem Berlin

Die internationalen Flughäfen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof bilden das Flughafensystem Berlin, das mit einem Verkehrsaufkommen von 17,1 Millionen Passagieren, 239.760 Flugbewegungen und 30.613 t Luftfracht/Luftpost im Jahr 2005 nach Frankfurt/Main und München der drittgrößte Luftverkehrsstandort Deutschlands ist. Das umfassende Flugangebot erstreckt sich auf internationale und

nationale Flugziele. Das Flughafensystem Berlin wird ab 2011/12 durch den Single-Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) abgelöst.

1a. Berlin Schönefeld (SXF)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Schönefeld liegt 18 km südöstlich der Stadtmitte Berlins. Der Flughafen verfügt über einen S- und Fernbahnhof in unmittelbarer Nähe. Von Berlin und dem Umland gelangt man mit der Regionalbahn, mit der S-Bahn sowie einer U-Bahn-Bus-Verbindung direkt zum Flughafenterminal. Der Airport Express (Regionalbahn) bringt Fluggäste in 29 Minuten vom Bahnhof Zoo nach Schönefeld. Über all diese Verbindungen ist der Flughafen auch an die großen Berliner Fernbahnhöfe und damit an das Fernstreckennetz der Bahn angebunden. Der Flughafen ist über die Bundesstraßen B 96 und B 179 an die BAB A 113 und an das überörtliche Straßennetz angeschlossen.

Flugziele

Im Sommer 2006 wurden 96 Flugziele von Schönefeld aus angeboten.

Verkehrsergebnisse

Im Jahr 2005 wurden in SXF insgesamt 5,1 Millionen Passagiere²⁸ und 14.626 t Fracht und Post abgefertigt. Die Zahl der Flugbewegungen betrug 62.089.

Infrastruktur

Der Flughafen Berlin-Schönefeld verfügt gegenwärtig über ein Parallelbahnsystem mit einer 2.710 m und einer 3.000 m langen Start- und Landebahn, die jeweils 45 m breit sind. An landseitiger Kapazität verfügt der Flughafen über Passagierabfertigungsanlagen für 7 Millionen Passagiere pro Jahr und Frachtabfertigungsanlagen für 30.000 t Fracht pro Jahr. Diese Kapazitäten werden bis zur Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens weiterhin genutzt und gegebenenfalls bedarfsgerecht ausgebaut. Der Flughafen ist mit Kapitel-3-Flugzeugen²⁹ 24 Stunden anfliegbar.

²⁸ Inklusive Transitaufkommen

²⁹ Kapitel-3-Flugzeuge sind Flugzeugtypen, deren Musterzulassung nach dem 6. Oktober 1977 erfolgte und die den strengeren Lärmbestimmungen der ICAO, Annex 16, Volume 1, Chapter 3 entsprechen. Innerhalb der EU erhalten Flugzeuge, die diesen Richtlinien nicht entsprechen, seit November 1990 keine Verkehrszulassung mehr. Eine Bonusliste des BMVBS führt die leiseren unter den Kapitel-3-Flugzeugen auf, für die teilweise weniger strenge Nachtflugbedingungen oder etwa geringere Landeentgelte gelten.

Fluggesellschaften

Im Sommer 2006 flogen 42 Fluggesellschaften den Flughafen Berlin Schönefeld an.

Maßnahmen

Der bestehende Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wird im Zuge des Ausbaus zum Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg International. Der Ausbau hat bereits begonnen, die Inbetriebnahme der 1. Ausbaustufe ist zum Beginn des Winterflugplans 2011 vorgesehen. Aufgrund der Hauptstadtfunction Berlins besteht ein nationales Interesse an der Vorhaltung einer modernen und nachfragerechten Infrastruktur für Luftverkehr in der Region Berlin-Brandenburg und damit am Bau von Berlin Brandenburg International.

1b. Berlin Tegel (TXL)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Tegel liegt etwa 8 km nordwestlich vom Stadtzentrum Berlin entfernt. Da eine U-Bahn-Anbindung nie realisiert wurde, ist Tegel nur über den Autobahnzubringer, der durch einen Tunnel unter dem Rollfeld führt, erreichbar. Der Flughafen ist über den Bus an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen.

Flugziele

Vom Flughafen Tegel aus waren im Sommer 2006 99 Flugziele erreichbar.

Verkehrsergebnisse

Tegel ist der am stärksten frequentierte der drei Berliner Flughäfen. Im Jahr 2005 wurden in TXL 11,5 Millionen Passagiere³⁰ und 15.414 t Fracht und Post bei 143.000 Flugbewegungen abgefertigt.

Infrastruktur

Der Flughafen verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen von 3.023 m und 2.424 m Länge und je 46 m Breite sowie ein Terminal. Die offizielle Kapazität beträgt 9,5 Millionen Passagiere jährlich. Bis März 2007 soll noch eine weitere einfache Abfertigungshalle für 2,5 Millionen Passagiere entstehen. Damit soll die Kapazitätslücke bis zur Eröffnung von Berlin Brandenburg International überbrückt werden. (s.u. Berlin-Brandenburg-International)

³⁰ Inklusive Transitaufkommen

Fluggesellschaften

Im Sommer 2006 flogen 57 Fluggesellschaften den Flughafen Tegel an.

Maßnahmen

Nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg International soll 2012 auch der Flughafen Tegel geschlossen werden.

1c. Berlin-Brandenburg-International (BBI)

Maßnahmen

Flughafen: Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg hat am 13. August 2004 den Plan für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin-Brandenburg-International festgestellt. Der bestehende Flughafen Berlin-Schönefeld wird um eine Fläche von 970 ha auf insgesamt 1470 ha erweitert. Die Kernelemente des ausgebauten Flughafens Berlin Brandenburg International werden das neue Parallelbahnsystem mit zwei unabhängig voneinander zu betreibenden Start- und Landebahnen, die neuen Passagierabfertigungsanlagen zwischen den beiden Start- und Landebahnen sowie die unmittelbar angegliederten Flugbetriebsflächen auf der Luftseite und die Verkehrsanlagen auf der Landseite bilden. Die Planung geht zur Eröffnung von einer Passagierabfertigungskapazität von 22-25 Millionen Passagieren pro Jahr aus, die sukzessive bis auf 40 Millionen Passagiere pro Jahr erweitert werden kann. Die heutige nördliche Start- und Landebahn wird stillgelegt und die bestehende südliche Start- und Landebahn auf 3.600 m verlängert und als Nordbahn betrieben. Zusätzlich wird eine weitere, parallele Start- und Landebahn mit einer Länge von 4000 m und einer Breite von 60 m im Süden errichtet. Dadurch soll die Kapazität auf mindestens 80 Flugbewegungen pro Stunde erweitert werden. Ein Teil der bestehenden Flughafenanlagen soll weiter genutzt werden. Damit ist Berlin Brandenburg International das derzeit größte Luftverkehrsinfrastrukturprojekt in den neuen Ländern und wird nach seiner Fertigstellung der Hauptstadtflughafen (Single Airport) Berlins. Eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg des Flughafens ist die Nutzungsmöglichkeit auch in den Tagesrandzeiten, damit in Berlin Brandenburg International stationierte Flugzeuge und Crews hochproduktiv eingesetzt werden können.

Verkehrsanbindung: Die Erschließung des ausgebauten Flughafens soll über einen unterirdischen Terminal-Bahnhof für Fern- und Regionalzüge sowie S-Bahnen erfolgen. Der vom BVerwG bestätigte weitere Ausbau der intermodalen Anbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg-International ist eine wesentliche Voraussetzung zur Verbesserung der Anbindung des Flughafens an die Hauptstadt und den Fernverkehr. Hierzu zählt auch der Ausbau der Schienenstrecke Berlin – Dresden auf dem Berliner Stadtgebiet. Die Straßenerschließung erfolgt über die verlegte BAB 113n und die B 96a. Diese Ausbaumaßnahmen sollen von Bund und Ländern im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel vorrangig umgesetzt werden.

Der Flughafen Tempelhof wird 2007, Tegel nach Fertigstellung von Berlin Brandenburg International im Jahr 2012 geschlossen werden.

2. Bremen (BRE)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Bremens Flughafen liegt nur 3,5 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt und ist verkehrsgünstig sowohl mit dem Auto als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Der Flughafen Bremen ist vom Hauptbahnhof und dem Zentralen Omnibusbahnhof direkt mit der Straßenbahnlinie 6 erreichbar. Von Oldenburg und Umgebung aus gibt es einen Bus Shuttle Service. Auch aus dem niederländischen Groningen wird der Flughafen Bremen regelmäßig mit dem Bus angefahren. Mit dem Auto ist der Flughafen über die Autobahnen A 1, A 27 und die Bundesstraße B 6, die Autobahn A 28 sowie über die Bundesstraße B 75 zu erreichen.

Flugziele

Von Bremen aus flogen laut Sommerflugplan 2006 zwanzig Fluggesellschaften zu 31 Non-Stop-Destinationen.

Verkehrsergebnisse

2005 wurden rund 1,7 Millionen Passagiere³¹ abgefertigt sowie 789 t Fracht und Post. Die Zahl der Flugbewegungen betrug im Jahre 2005 42.560.

³¹ Inklusive Transitaufkommen

Infrastruktur

Der Flughafen Bremen verfügt über eine Start- und Landebahn von 2040 m Länge und 45 m Breite sowie zwei Terminals (1/2 und das Lufthansa-Terminal 3) mit einer Kapazität von zwei Millionen bzw. einer Million Passagieren p.a. Der Flughafen verfügt ebenso über ein modernes Frachtterminal und eine eigene Luftfrachtabteilung. Der Flughafen Bremen fungiert darüber hinaus auch als Werksflughafen für AIRBUS Bremen.

Fluggesellschaften

Die am Flughafen Bremen am häufigsten vertretenen Fluggesellschaften sind die Deutsche Lufthansa, OLT, KLM und Air France im Linienverkehr und Hapag-Lloyd im Pauschalreiseverkehr. Die Fluggesellschaft Ryanair wird ab April 2007 zusätzliche Verbindungen im Linienverkehr anbieten.

Maßnahmen

Flughafen: Ab 1. April 2007 wird ein weiteres Terminal für die Abfertigung des Luftfahrtunternehmens Ryanair in Betrieb genommen. Über dieses Terminal sollen bis etwa 1,5 Millionen Passagiere p.a. abgefertigt werden können.

Verkehrsanbindung: Für die Straßenanbindung ergibt sich nach Fertigstellung der A 281 in den Jahren 2007 und 2008 mit Zu- und Abfahrt direkt am Flughafen kein absehbarer weiterer Handlungsbedarf.

3. Dortmund (DTM)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Angrenzend an das Ballungsgebiet Ruhrgebiet liegt der Dortmund Airport etwa 12 km östlich vom Stadtzentrum Dortmunds. Ein direkter Autobahnanschluss besteht nicht, es sind jedoch unmittelbare Anbindungen sowohl in Ost-West-Richtung (A44, A40, B 1) als auch in Nord-Süd-Richtung (A 1) über das Autobahnkreuz Dortmund/Unna vorhanden. Im Nahverkehr ist der Flughafen mit Shuttle- und Linienbussen erreichbar.

Flugziele

Im Sommer 2006 waren im Linien- und Charterverkehr von Dortmund aus neben deutschen vor allem kontinentale Ziele zu erreichen. Insgesamt wurden im Sommer 2006 46 Flugziele non-stop angeboten.

Verkehrsergebnisse

Im Jahr 2005 wurden mit knapp 39.000 Bewegungen rund 1,7 Millionen Passagiere³² – ein Zuwachs von 48 Prozent gegenüber dem Vorjahr – und 7.289 t Fracht befördert. Die Zahl der Gesamtpassagiere konnte in den letzten drei Jahren nahezu verdoppelt werden.

Infrastruktur

Der Flughafen Dortmund verfügt über eine Start- und Landebahn von 2000 m Länge und 45 m Breite. Damit ist die Bahn für die uneingeschränkte Nutzung durch „Klasse C“-Flugzeuge zu kurz. Dortmund hat ferner ein Terminal mit einer Kapazität von etwa 2,5 Millionen Passagieren. Die gegenwärtigen Betriebszeiten von 6 bis 22 Uhr behindern die Fluggesellschaften bei der optimalen Flugzeugnutzung. Insbesondere die geltende Verspätungsregelung (monatlich maximal 20 Landungen bis spätestens 23 Uhr mittels PPR-Regelung, darüber hinaus nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Luftfahrtbehörde) wird als nicht ausreichend angesehen.

Fluggesellschaften

Standbeine des Flugbetriebs in Dortmund sind der Geschäftsreiseverkehr, Touristikverkehr und seit 2004 der Low Cost-Verkehr mit Easyjet und WizzAir. 14 verschiedene Fluggesellschaften bedienten im Sommer 2006 den Flughafen Dortmund.

Maßnahmen

Flughafen: Der Flughafen strebt eine Verlängerung der Start- und Landebahn um 800 Meter auf 2.800 Meter in Richtung Westen an. Angesichts der schnell wachsenden Passagierzahlen³³ sind Ausbau- und Modifizierungsmaßnahmen am Terminal geplant. Es sind u.a. die Schaffung zusätzlicher Warteräume, die Realisierung einer zweiten Sicherheitskontrolle, der Bau einer zweiten Gepäckanlage sowie die Erweiterung des Vorfeldes vorgesehen.

³² Inklusive Transitaufkommen

³³ Prognose des Flughafens DTM: 2005: 1,743 Mio. Pax; Prognose 2011: 2,5 bis 2,7 Mio. Pax; Prognose 2020: 3 bis 3,6 Mio. Pax.

Aufgrund der Engpässe, die durch die gegenwärtige Betriebszeitenregelung bestehen, wird eine Neuregelung angestrebt, die eine Betriebszeit von 6 bis 23 Uhr, eine Verspätungsregelung bis 24 Uhr für Starts und Landungen sowie Starts und Landungen ab 5 Uhr in begründeten Ausnahmeregelungen ermöglicht.

Verkehrsanbindung: Um auch landseitig den prognostizierten Verkehr abwickeln zu können, wird ein Ausbau der Infrastruktur für den Individualverkehr wie auch für den Öffentlichen Nahverkehr angestrebt. Der Flughafen beabsichtigt, eine Schienen- oder Hochbahn-Verbindung zu realisieren, die unmittelbar vom Bahnhof Holzwickede/Flughafen Dortmund auf das Flughafen-Gelände geführt wird. Eine zweite Straßenerschließung im Zusammenhang mit dem Ausbau des künftigen Autobahnan schlusses Holzwickede-Ost der A44 ist geplant.

4. Dresden (DRS)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Dresden ist 9 km nördlich vom Zentrum der Stadt Dresden entfernt gelegen. Seit dem Jahr 2000 verfügt der Flughafen über einen eigenen Autobahnzubringer zu der A 4 und A 13, die in unmittelbarer Nähe am Flughafengelände vorbeiführen. Die A 17 Richtung Tschechien ist über die A 4 schnell erreichbar. Mit Fertigstellung des Flughafen Dresden Terminals im Jahr 2001 wurde ein unterirdischer, in das Terminal integrierter S-Bahnhof in Betrieb genommen. Weiterhin besteht die Anbindung über mehrere Buslinien.

Flugziele

Der Flughafen dient vor allem der nationalen und kontinentalen Anbindung der Stadt und Region Dresden. Laut Sommerflugplan 2006 wurden Non-Stop-Flüge zu 34 Destinationen angeboten. Mehr als zwei Drittel der Passagiere nutzen Linienverbindungen, insbesondere Dienstreisende, Tagungsteilnehmer und Städtereisende.

Verkehrsergebnisse

Im Jahr 2005 wurden am Flughafen Dresden knapp 1,8 Millionen Passagiere³⁴ und rund 7.000 t Fracht und Post mit 36.300 Flugbewegungen abgefertigt. Der Flughafen ist bereits heute ein bedeutender Standort der deutschen Flugzeugindustrie.

³⁴ Inklusiv Transitauflkommen.

Infrastruktur

Dresden verfügt über eine Start- und Landebahn von 2.508 m Länge und 51 m Breite. Eine Sanierung und Verlängerung der Bahn auf 2.850 m ist bis zum Jahr 2007 geplant. Damit sind alle Mittelstreckenziele ab Dresden ohne Nutzlasteinschränkungen erreichbar. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten wird die alte Landebahn abgerissen. Das 2001 eröffnete Terminal hat eine Kapazität von 3,5 Millionen Passagieren jährlich. Die beiden alten Terminals wurden einer anderen Nutzung zugeführt (Catering, Kantine, Lagerflächen).

Fluggesellschaften

Durch die hoch frequente Anbindung an die Drehkreuze in Frankfurt und München sowie die Regionalstrecke nach Düsseldorf ist Lufthansa der Hauptkunde des Flughafens. Mit je zwei innerdeutschen Zielen tragen dba und Germanwings ebenfalls stark zum Verkehrsaufkommen bei. Wichtige Regionalverbindungen werden von Cirrus Airlines und Austrian Airlines bedient. Im Charterbereich dominiert AirBerlin mit zwei stationierten Maschinen gefolgt von Condor. Acht Fluggesellschaften flogen laut Sommerflugplan 2006 den Flughafen Dresden an.

Maßnahmen

Verkehrsanbindung: Es wird überlegt, die Schienenanbindung des Flughafens bei nachweisbarem Bedarf zu erweitern, um die Erreichbarkeit des Flughafens dann auch durch regionale Bahnverbindungen zu gewährleisten.

Zur besseren Anbindung an das Bundesfernstraßennetz wird vom Flughafen der Bau der BAB 17 bis zur deutsch-tschechischen Grenze als erforderlich gesehen. Dieser soll bis Ende des Jahres 2006 fertig gestellt werden.

5. Düsseldorf International (DUS)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Düsseldorf hat in Bezug auf die Bevölkerungsdichte im Umland das größte Einzugsgebiet aller deutschen Flughäfen. 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 A 3, A 52 und A 57 angebunden ist. Ebenso erreichen die Passagiere den Flughafen über die ins Terminal integrierte S-Bahnstation sowie über den Fernbahnhof Düsseldorf Flughafen, an dem

täglich über 300 Züge des ICE-, IC- und Nahverkehrs halten. Regional-Express-Züge und S-Bahnen dienen als Hauptachsen nach Düsseldorf und ins Ruhrgebiet. Die Kabinenbahn Sky Train verbindet den Bahnhof, Parkhäuser und das Terminal.

Flugziele

Im Sommer 2006 wurden Flüge zu 178 Destinationen auf vier Kontinenten angeboten. Mit derzeit 70 wöchentlichen Nonstop-Interkontinentalflügen zu 30 Zielen weist der Flughafen Düsseldorf das in Deutschland mit Abstand größte Langstreckenangebot außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München auf.

Verkehrsergebnisse

Im Jahr 2005 wurden rund 15,5 Millionen Passagiere³⁵ und knapp 57.600 t Fracht und Post abgefertigt. Es gab rund 200.000 Flugbewegungen – Düsseldorf ist der drittgrößte Verkehrsflughafen in Deutschland.

Infrastruktur

Zwei parallele Start- und Landebahnen stehen am Flughafen Düsseldorf zur Verfügung. Die südliche ist 3.000 m lang, die nördliche 2.700 m, beide sind je 45 m breit. Damit ist das Bahnsystem für die uneingeschränkte Nutzung durch Großraumflugzeuge zu kurz. Der Flughafen Düsseldorf verfügt über ein modernes Terminal (seit 2001/03) mit drei Flugsteigen. Mit der derzeitigen Terminalkapazität und Infrastruktur könnten jährlich bis zu 22 Millionen Passagiere abgefertigt werden.

Die Hauptbetriebszeit liegt zwischen 6 und 23 Uhr, in den Nachtstunden von Mitternacht bis 6 Uhr ist der Flugbetrieb mit Strahlflugzeugen generell untersagt. Die rechtlich zulässige Kapazität liegt nach der aktuellen Genehmigung von November 2005 für jeweils acht Stunden bei 40 bzw. 45 koordinierbaren Bewegungen pro Stunde und 36 Landungen zwischen 22 und 23 Uhr, verbunden mit einer „Öffnungsklausel“ auf 45 koordinierbare Bewegungen über alle Stunden zwischen 6 und 22 Uhr nach Nachweis einer Kapazität von 45 Bewegungen auf einer Bahn. Nach einem Beschluss des OVG Münster von Mai 2006 ist die Kapazität in der Stunde 22-23 Uhr derzeit reduziert auf 25 Landungen in der Sommer- und 15 Landungen in der Winterflugplanperiode, solange die erteilte Genehmigung von November 2005 noch nicht bestandskräftig ist.

³⁵ Inklusive Transitaufkommen.

Die technische Kapazität des vorhandenen Parallelbahnsystems beläuft sich auf über 55 Flugbewegungen pro Stunde. Die durch die genehmigungsrechtlichen Restriktionen momentan nicht realisierbare Vollaussnutzung der technisch verfügbaren Kapazitäten verhindert derzeit nachfragegerechte Ausweitungen des Flugangebots. Die Leistungsfähigkeit der Terminalanlagen ist ausreichend, um das Aufkommen abzudecken.

Fluggesellschaften

Insgesamt 98 Fluggesellschaften flogen im Sommer 2006 den Flughafen Düsseldorf an. Mit der Heimatbasis in Düsseldorf bietet insbesondere die Fluggesellschaft LTU ein dichtes Netz an weltweiten Verbindungen. Darüber hinaus sind in den letzten Jahren erfolgreiche Interkontinentalverbindungen durch Netzfluggesellschaften aufgenommen worden. Die Deutsche Lufthansa baut seit einigen Jahren den Verkehr von und nach Düsseldorf aus und festigt damit ihre Position als wichtigste Airline am Flughafen. Außerdem hat Air Berlin (mit dba) eine starke Basis in Düsseldorf aufgebaut und entwickelt dieses europäische Angebot dynamisch weiter. Mit einem Marktanteil von 50 Prozent ist Düsseldorf Marktführer in NRW.

Maßnahmen

Flughafen: Der Flughafen Düsseldorf erachtet vorrangig die Erweiterung der Flugbetriebskapazität unter Ausnutzung der technischen Kapazität des Zwei-Bahn-Systems sowie mittelfristig die Verlängerung der Landebahn um mindestens 600 Meter als dringend notwendige Schritte, um seine Wettbewerbsposition zu stärken.

Verkehrsanbindung: Im Bereich des Schienenverkehrs wird die Beibehaltung des im Jahre 2006 bestehenden Fern- und Regionalzugangebotes sowie die Einbindung weiterer Linien (zusätzlicher Halt am Flughafen) im Hinblick auf den steigenden Interkontinentalverkehr gefordert; dies betrifft vor allem die ICE-Linie Köln-Düsseldorf-Amsterdam sowie die Verlängerung der Regionallinie von Venlo zum Flughafen. Für die Straßenanbindung ergibt sich im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Düsseldorf kein Handlungsbedarf.

6. Frankfurt Main (FRA)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Frankfurt Main liegt etwa 12 km südwestlich vom Stadtzentrum Frankfurts. Im Straßennetz liegt der Flughafen am Frankfurter Kreuz, dem Verknüpfungspunkt der zwei meistbefahrenen deutschen bzw. europäischen Fernautobahnen, der BAB A 5 (E451) und der BAB A 3 (E35/ E42). Damit ist er in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung sehr gut an den Verkehrsträger "Straße" angeschlossen. Mit der BAB A 60 (E 42) und A 67 (E 35) sowie den Bundesstraßen B 43, B 44 und B 486 verfügt der Flughafen über Anschluss an weitere Bundesfernstraßen.

Der Flughafen Frankfurt verfügt mit dem Fernbahnhof an der ICE-Strecke Köln-Rhein-Main, dem Regionalbahnhof und den Frachtbahnhof in der Cargo City 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.

Flugziele

Der Flughafen Frankfurt Main ist eine zentrale Drehscheibe im globalen Luftverkehr. Er verfügt über ein extrem dichtes Netz von interkontinentalen, kontinentalen und innerdeutschen Flügen. Im Sommer 2006 wurden von Frankfurt aus insgesamt 472 Ziele weltweit non-stop angefliegen. Durch die angebotene Mindestumsteigezeit von 45 Minuten³⁶ bietet der Flughafen eine Vielfalt von Umsteigeverbindungen 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 und den signifikanten Nachteil Frankfurts hinsichtlich des Bewegungseckwerts nicht kompensiert.

Verkehrsergebnisse

Am Flughafen Frankfurt wurden im Jahr 2005 52,2 Millionen Passagiere³⁷ und etwa zwei Millionen Tonnen Fracht und Post abgefertigt. Die Zahl der Flugbewegungen lag bei rund 490.000. Der Flughafen Frankfurt Main ist der größte Verkehrsflughafen

³⁶ 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.

³⁷ Inklusive Transitaufkommen

in Kontinentaleuropa und der achtgrößte Passagierflughafen bzw. siebtgrößte Frachtflughafen weltweit.

Infrastruktur

Der Flughafen Frankfurt verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen mit einer Länge von 4.000 m und Breiten von 45 bzw. 60 m sowie über eine reine Startbahn mit einer Länge von 4.000 m und einer Breite von 45 m. Die Passagierabfertigung erfolgt über die Terminals 1 und 2, die eine Kapazität von etwa 52 Millionen Passagieren haben. Die Terminals sind über ein Passagier-Transport-System miteinander verbunden. Zusätzlich verfügt der Flughafen mit den Bereichen Cargo City Nord und -Süd über große Frachtbereiche, in denen das Frachtaufkommen abgefertigt wird. Die Kapazität dieser Frachtbereiche liegt bei ca. zwei Millionen Tonnen p.a. Der Flughafen operiert seit Jahren an der Kapazitätsgrenze der Start- und Landbahnen. Gegenwärtig kann er 82-83 koordinierbare Bewegungen pro Stunde abwickeln. Es besteht das Ziel, durch Optimierung der Verkehrsabläufe diesen Wert auf 86 Bewegungen pro Stunde anzuheben. Damit wäre bei Ausnutzung aller technisch denkbaren Steuerungsmaßnahmen ein Jahresvolumen von rund 520.000 Bewegungen pro Jahr möglich. Entsprechend könnten bei optimaler Performance rund 64 Millionen Passagiere über das vorhandene Bahnsystem befördert werden. Ziel ist, die Kapazität zu erhöhen, ohne Pünktlichkeit und andere Qualitätsaspekte zu beeinträchtigen.

Fluggesellschaften

Frankfurt ist zentrales Drehkreuz der Star Alliance, der weltweit führenden Allianz von Fluggesellschaften. Darüber hinaus ist der Flughafen Frankfurt Heimatflughafen von sieben Fluggesellschaften, darunter Deutsche Lufthansa, Condor und Hapag Lloyd. Im Sommer 2006 flogen 472 Luftverkehrsgesellschaften den Flughafen Frankfurt regelmäßig an.

Maßnahmen

Flughafen: Der Flughafen plant den Ausbau auf eine Kapazität von mindestens 120 Bewegungen pro Stunde durch eine weitere Landebahn. Ebenso werden der Ausbau der Terminalinfrastruktur, der Infrastruktur für die Frachtabfertigung und für die Wartung, insbesondere für das neue Großraumflugzeug A 380, und der Ausbau der landseitigen Infrastruktur zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmengen als Voraussetzung für den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens gesehen. Der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main ist eines der strate-

gisch bedeutendsten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Bundesrepublik Deutschland, an dem ein nationales Interesse besteht. Er dient dazu, die Stellung des Landes im internationalen Luftverkehr zu erhalten und auszubauen. Soll der Luftverkehrsstandort Deutschland seine Bedeutung behalten, muss der Flughafen seine führende Stellung im globalen Luftverkehr aufrecht erhalten.

Verkehrsanbindung: Im Schienenverkehr ist der weitere Ausbau der intermodalen Anbindung aus Sicht des Flughafens eine sinnvolle Ergänzung zur Reduzierung von substituierbarem Kurzstrecken-Luftverkehr. Regionale Anbindungsmaßnahmen zur Flankierung der Ausbaupläne sollen gemäß dem BVWP erfolgen. Zu den dort abgebildeten Aus- und Neubaumaßnahmen von hoher Bedeutung gehören die Hochgeschwindigkeitsstrecken Rhein-Main – Rhein-Neckar und Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt. Das geplante Terminal 3 soll 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, den Ausbau der Strecke Hanau – Gelnhausen und die nordmainische Strecke Frankfurt – Maintal – Hanau als neue S-Bahn-Strecke im Rhein-Main-Gebiet die Schienenanbindung des Flughafens verbessert werden. Damit kann der motorisierte Individualverkehr in der Region zum Flughafen reduziert werden. Einen Rahmen bildet das vom Land Hessen, der Stadt Frankfurt am Main, der Region, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der Deutsche Bahn AG entwickelte und verabschiedete Konzept "Frankfurt RheinMain plus".

Folgende im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehene Neu- und Ausbaumaßnahmen werden weiterhin für bedeutsam hinsichtlich der landseitigen Anbindung des Flughafens Frankfurt betrachtet:

- A 3 AD Mönchhof – AS Frankfurt Flughafen
- A 3 AK Wiesbaden – AD Mönchhof
- A 3 AS Frankfurt Flughafen – AK Frankfurt
- A 5 AS Friedberg – AK Bad Homburg
- A 5 AK Bad Homburg – AK Nordwestkreuz Frankfurt
- A 5 Nordwestkreuz Frankfurt – Westkreuz Frankfurt
- A 60 AD Mainz – AD Rüsselsheim

A 67 AD Mönchhof – AD Rüsselsheim

B 486 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 Kelsbacher Spange der B 43 und der Ausbau der BAB A 5 zwischen dem AK Frankfurt und der AS Zeppelinheim einschließlich der Anschlussstelle zählen. Diese Maßnahmen sollen im Verbund mit dem Flughafen durchgeführt werden.

7. Hahn (HHN)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Hahn liegt etwa 70 km von Koblenz und 110 km westlich von Frankfurt/Main. Er ist über die Bundesstraßen 50, 327 und 421 erreichbar. Mit dem Bus ist der Flughafen Frankfurt-Hahn in 90 Minuten von Frankfurt aus erreichbar. Vom 2005 erbauten Busbahnhof aus gibt es weitere Verbindungen nach Mainz, Koblenz, Köln, Trier, Luxemburg, ins Rhein-Neckar-Gebiet, das Saarland und die Westpfalz. Der Flughafen ist nicht per Bahn zu erreichen.

Flugziele

Das Flugangebot des Flughafens Hahn umfasst im wesentlichen kontinentale und nordafrikanische Passagierflugziele in Ferienregionen und nach Osteuropa sowie interkontinentale Frachtverbindungen. Es gibt keine Linienflüge zu innerdeutschen Flughäfen. Allein Ryanair fliegt von Hahn aus derzeit 27 Ziele an. Laut Sommerflugplan 2006 wurden vom Flughafen Hahn aus 32 Non-Stop-Flugziele angeboten.

Verkehrsergebnisse

In Frankfurt-Hahn wurden 2005 knapp 3,1 Millionen Passagiere³⁸, rund 107.300 t Fracht abgefertigt. Es fanden rund 37.300 Flugbewegungen statt. Neben dem Passagierverkehr ist der Flughafen Frankfurt-Hahn mittlerweile der viertgrößte Frachtflughafen Deutschlands.

³⁸ Inklusive Transitaufkommen

Infrastruktur

Der Flughafen Frankfurt-Hahn verfügt über eine Start- und Landebahn von 3800 m Länge. Damit ist Frankfurt-Hahn für den Betrieb von Langstrecken-Frachtflugzeugen gerüstet. Der Flughafen hat eine uneingeschränkte Nachtfluggenehmigung. HHN verfügt derzeit über zwei Passagier-Terminals.

Fluggesellschaften

Im Passagierverkehr wird Frankfurt-Hahn vor allem von verschiedenen Billigfluggesellschaften, insbesondere von Ryanair, bedient. Ryanair kündigte im November 2005 an, die Zahl der auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn stationierten Flugzeuge bis 2012 auf 18 aufzustocken und ihn damit zu ihrem zweitgrößten Drehkreuz nach London-Stansted zu machen. Die Zahl der Ryanair-Passagiere im Hunsrück soll bis 2012 auf jährlich 8 Millionen steigen. Aeroflot bedient den Flughafen mehrmals täglich. Freshline, eine Low Cost-Frachtfluggesellschaft für verderbliche Lebensmittel, will am Flughafen Frankfurt-Hahn eine Basis errichten. Laut Sommerflugplan 2006 wurde der Flughafen Hahn von insgesamt neun Fluggesellschaften regelmäßig angefliegen.

Maßnahmen

Flughafen: Im Zuge des weiteren Ausbaus des Frachtsegmentes entstehen derzeit zwei große Frachthallen. Im Juli 2002 haben die Fraport AG und die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH bei den jeweiligen Landesluftfahrtbehörden die Einrichtung eines Flughafensystems beantragt, das den Flughäfen Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn eine noch engere Zusammenarbeit ermöglichen soll. Derzeit prüft die EU-Kommission den Antrag der Bundesregierung auf Einrichtung dieses Flughafensystems. In den nächsten sechs Jahren sollen außerdem knapp 200 Millionen EUR u.a. in den Bau eines neuen Abfertigungsgebäudes fließen.

Verkehrsanbindung: Um die Einbeziehung des Flughafens Frankfurt-Hahn in das Schienen- und Straßenverkehrsnetz zu verbessern, ist die Ertüchtigung einer Bahnanbindung (Hunsrückbahn) sowie der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße B 50 zwischen dem Flughafen Hahn und Simmern erforderlich.

8. Hamburg (HAM)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Hamburg ist der internationale Flughafen der Freien und Hansestadt Hamburg, der Metropolregion Hamburg und des Landes Schleswig-Holstein. Er liegt etwa 8 km nordwestlich vom Stadtzentrum entfernt. Der Flughafen Hamburg ist über eine Busverbindung an den nahe gelegenen Bahnhof Ohlsdorf angebunden, von dem eine Verbindung mit S- und U-Bahn in die Stadt besteht. 2008 soll der Flughafen direkt an das Hamburger S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Daneben bestehen Flughafen-Buslinien von und nach Lübeck und Kiel. Die Anbindung über die Straße erfolgt über die B 433, welche den Flughafen direkt mit der A 7 verbindet.

Flugziele

Das Flugangebot in Hamburg umfasst im Wesentlichen kontinentale Ziele und Zubringer zu den bedeutenden europäischen Drehkreuzen. Als Langstrecken sind New York, Toronto, Teheran und Dubai im Angebot. In Planung sind weitere Transatlantikverbindungen sowie eine Verbindung nach Südostasien. Dadurch ist die weltweite Anbindung der Hansestadt Hamburg sichergestellt. Im Sommer 2006 wurden 116 Destinationen per Non-Stop-Flug angeboten.

Verkehrsergebnisse

Am Flughafen Hamburg wurden im Jahr 2005 rund 10,7 Millionen Passagiere und rund 75.000 t Fracht, davon zwei Drittel „Trucking“ sowie ca. 7.700 t Luftpost, abgefertigt. Die Zahl der Bewegungen lag bei etwa 156.000. Damit war der Flughafen Hamburg im Jahr 2005 der fünftgrößte Flughafen Deutschlands.

Infrastruktur

Der Flughafen Hamburg verfügt über zwei sich kreuzende Landebahnen von 3.666 m und 3.250 m Länge und je 46 m Breite. Die Kapazität liegt bei 48 koordinierbaren Bewegungen pro Stunde. Durch den Bau des neuen Terminals 1 (das ehemalige Terminal 4 wurde in Terminal 2 umbenannt), das im Mai 2005 den Betrieb aufnahm, wurden die Kapazitäten für die Passagierabfertigung auf 15 Millionen Passagiere erweitert. Die Frachteinrichtungen, die eine Kapazität von ca. 120.000 t pro Jahr ausweisen, können bei Bedarf verlagert werden.

Fluggesellschaften

Der Flughafen Hamburg wurde im Sommer 2006 von 73 Fluggesellschaften angefliegen.

Maßnahmen

Flughafen: Im Jahr 2006 werden die bestehenden Frachtanlagen durch die Flughafenbetreibergesellschaft ertüchtigt, was zu einer unmittelbaren Kapazitätssteigerung um ca. 20 Prozent führen wird.

Am ehemaligen Standort des Terminal 3 entsteht bis 2008 ein zentrales Abfertigungsgebäude, das u.a. die zentrale Sicherheitskontrolle für die Passagiere beider Terminals aufnehmen wird. Die Kapazitäten der Passagierabfertigung werden an den wachsenden Bedarf angepasst und ggf. erforderliche Maßnahmen im Bereich der Flugbetriebsflächen durchgeführt.

Verkehrsanbindung: Der Anschluss des Flughafens Hamburg an das S-Bahn-Netz, der im Jahre 2008 fertiggestellt werden soll, wird als ein wichtiges Projekt zur Verbesserung der landseitigen Anbindung gesehen. Es wird in ersten Gesprächen geprüft, das schleswig-holsteinische Hinterland mittels einer Schienenanbindung zwischen Kiel und dem Flughafen besser anzubinden. Für die Straßenanbindung sind im Bundesverkehrswegeplan folgende Maßnahmen vorgesehen und haben unmittelbare Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Flughafens Hamburg:

- Vierspuriger Ausbau zwischen Flughafen und Ring 2 (Sengelmannstrasse)
- Neubau A 26 mit Anschluss an die A 7 (Walterhof-Buxtehude)
- Neubau A 20 von Lübeck bis zur A 7 und Verlängerung zur A 23
- Neubau A 252 Hafenuferspange
- Durchgehender sechsspuriger Ausbau der A 7 zwischen Bordesholm-Landesgrenze Schleswig-Holstein/Hamburg
- Durchgehender sechsspuriger Ausbau der A 1 zwischen Hamburg und Bremen

9. Hannover (HAJ)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Hannover liegt etwa 11 km vom Stadtzentrum Hannovers entfernt im Bereich des Stadtgebietes von Langenhagen. Innerhalb von 15 Minuten kann der Fluggast mit der S-Bahn „Hannover Airport Line“ vom Hauptbahnhof aus den Flughafen kundenfreundlich und bequem intermodal erreichen. Der S-Bahnhof befindet sich direkt unter dem Abfertigungsgebäude des Flughafens im Terminal C und ist zudem ICE-tauglich. Der Flughafen Hannover ist außerdem mittels Regionalbus und Flughafen-Shuttlesysteme an die Region Hannover und das Umfeld angebunden. Die Anbindung über die Straße erfolgt über die BAB A 352, die den Flughafen an die BAB A 7 Hamburg – Kassel und an die BAB A 2 Berlin – Dortmund anschließt sowie über die B 552.

Flugziele

Das Flugangebot am Hannover Airport setzt sich im Wesentlichen aus touristischen Urlaubsverkehren, die den Großteil des Passagierlokalaufkommens in Hannover ausmachen, kontinentalen Zielen und Zubringerverkehren zu den bedeutenden europäischen Drehkreuzen, ethnischen Verkehren mit dem Fokus Osteuropa und Türkei sowie aus Low Cost-Verkehren zusammen. Hannover ist der Landesflughafen von Niedersachsen. Während des Sommerflugplans 2006 wurden 109 Flugziele ab Hannover Airport non-stop angefliegen.

Verkehrsergebnisse

Am Flughafen Hannover wurden im Jahr 2005 über 5,6 Millionen Passagiere³⁹ und rund 16.000 t geflogene Fracht und Post bei über 70.000 Flugbewegungen abgefertigt. Zählt man die getruckten Frachtkomponenten hinzu, die in Hannover den größten Teil des Frachtaufkommens ausmachen, so sind zusätzlich ca. 50.000 t in 2005 zu berücksichtigen. Nach Passagieren rangiert Hannover aktuell auf Platz 8 der wichtigsten Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland, wobei Hannover für Verkehre in den Bereich Osteuropa/GUS der zweitgrößte deutsche Flughafen ist.

Infrastruktur

Der Flughafen Hannover verfügt über drei parallele Landebahnen von 3.800 m und 2.340 m Länge sowie je 45 m Breite und 780 m Länge. Das interkontinental-taugliche Parallelbahnsystem lässt bis zu 60 Bewegungen pro Stunde zu und liegt hiermit hin-

ter FRA und MUC an dritter Stelle in Deutschland hinsichtlich der verfügbaren S/L-Bahn-Kapazitäten. Die Kapazität der drei vorhandenen Terminals liegt bei bis zu ca. zehn Millionen Passagieren p.a. Die Frachtlagerkapazitäten liegen aktuell bei 65.000 t p.a., sind damit vollständig ausgelastet und werden kurzfristig ausgebaut.

Der Flughafen verfügt über eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung für leise Kapitel-3-Flugzeuge. Das Nachfragegesamtpotenzial im Frachtverkehr wird für 2005 auf ca. 100.000 t beziffert.⁴⁰ Die Politik der Landesregierung Niedersachsen hat HAJ eine Schlüsselrolle für die Entwicklung der bestehenden Wachstumsreserven zum TOP-Logistikstandort für Niedersachsen zugesprochen.

Fluggesellschaften

Zu den bedeutendsten Fluggesellschaften gehören die TUI Hapagfly und HLX, die AirBerlin, die Deutsche Lufthansa sowie die Condor. Durch die Ansiedlung von osteuropäischen und zentralasiatischen Fluggesellschaften konnte in den letzten Jahren das Streckennetz gen Osten erheblich ausgebaut werden. Hannover wird derzeit von ca. 50 Fluggesellschaften regelmäßig bedient.

Maßnahmen

Flughafen: Als eines der strategisch vordringlichsten Ziele strebt die Flughafengesellschaft (FHG) den weiteren Ausbau der bestehenden Frachteinrichtungen am Hannover Airport an. Erweiterungen der Kapazitäten bei den Flugbetriebsflächen sind ebenfalls vorgesehen, entsprechende planungsrechtliche Genehmigungen liegen vor.

Die FHG wird am Hannover Airport im Rahmen des Projektes „Airport Plus“ eine service- und kundenfreundlichere Shopping- und Dienstleistungsfläche in Form einer modernen Shopping-Mall errichten. Das Projektvorhaben befindet sich aktuell in der Umsetzung und wird im Jahr 2007 realisiert.

Verkehrsanbindung: Zukünftig strebt die Flughafengesellschaft an, das Angebot an intermodalen Mobilitätsprodukten am Flughafen Hannover weiter auszubauen. Dies umfasst zum einen den Anschluss des Flughafens an das Regionalnetz der DB, eine Optimierung der Betriebszeiten des bestehenden S-Bahnbetriebs, einen ausgeweiteten Anschluss weiterer S-Bahnzubringer mit Halte-/ Endpunkt am Flughafen sowie die verbesserte Vernetzung und Bündelung der gemeinsamen Marketingaktivitäten

³⁹ Inklusive Transitaufkommen

⁴⁰ Angaben wurden mittels Gutachten des Fraunhofer Instituts, Frankfurt in 2006 ermittelt.

aller Beteiligten in der Region zum Thema Kundeninformation für die ÖPNV-Produkte. Ein Gutachten ist speziell hierfür durch externe Sachverständige für die FHG in 2006 erarbeitet worden und befindet sich gerade in Abstimmung mit den beteiligten Bahn- und Regionsvertretern.

Straßenausbaumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan sind vorerst nicht weiter vorgesehen und aus Sicht des Flughafens aufgrund der bereits optimierten Anbindung auch nicht erforderlich.

10. Köln-Bonn (CGN)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Köln-Bonn liegt etwa 13 km südöstlich von Köln und 16 km nordöstlich von Bonn. 2004 wurde der integrierte ICE- und S-Bahnhof fertig gestellt und sorgt für einen noch besseren Anschluss des Flughafens. An den öffentlichen Nahverkehr ist der Flughafen auch über den Bus angebunden. Die landseitige Anbindung wird durch neue Parkhäuser und ein neu konzipiertes Zu- und Abfahrtsystem sichergestellt, das den Flughafen über die BAB 59 mit der A 3 und der A4 verbindet.

Flugziele

Die meisten deutschen Verkehrsflughäfen werden mehrmals täglich angeflogen. Europäische Großstädte wie London, Stockholm oder Nizza werden mehrmals pro Woche, oft täglich bedient. Zum Angebot gehören ferner Urlaubsziele im Mittelmeerraum und auf den Kanarischen Inseln sowie wöchentliche bis tägliche Verbindungen in viele osteuropäische Großstädte. Insgesamt wurden laut Sommerflugplan 2006 127 Non-Stop-Flugziele angeboten. Seit Mai 2006 gibt es Linienflüge nach New York/Newark, Linienflüge nach Rio de Janeiro und Hongkong sind geplant.

Verkehrsergebnisse

Am Flughafen Köln/Bonn wurden 2005 rund 9,4 Millionen Passagiere⁴¹ sowie rund 657.000 t Fracht und Post abgefertigt. Es fanden 154.600 Flugbewegungen statt. Damit ist Köln-Bonn der viertgrößte Flughafen in Deutschland – im Frachtbereich die Nr. 2, bei den Passagieren die Nr. 7.

⁴¹ Inklusive Transitaufkommen

Infrastruktur

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. Auf drei Start- und Landebahnen können Flugzeuge rund um die Uhr starten und landen. Die bestehende Nachtflugregelung gilt noch bis 2015. Die längste Start- und Landebahn misst 3.815 m Länge und 60 m Breite. Eine weitere Parallelbahn hat eine Länge von 1.863 m und eine Breite von 45 m und eine Querwindbahn eine Länge von 2.459 m und eine Breite von ebenfalls 45 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 etwa 14,5 Millionen Passagieren. Im Dezember 2004 eröffnete die Halle „Starwalk“ im Terminal 1, um dort zusätzliche Einkaufsmöglichkeiten und Busgates anzubieten. 2005 wurde eine große Sortierhalle für UPS fertiggestellt und in Betrieb genommen.

Fluggesellschaften

Zu den bedeutendsten Fluggesellschaften gehören die beiden Low Cost-Airlines Germanwings und HLX sowie die Lufthansa. Weitere Flüge werden u.a. von Gesellschaften wie AirBerlin, LTU, Condor Flugdienst und Hapagfly angeboten. Das Luftfracht-Unternehmen UPS nutzt Köln/Bonn als sein Europa-Drehkreuz. Darüber hinaus haben Expressdienste wie FedEx, DHL und Lufthansa Cargo den Flughafen Köln/Bonn als wichtige Basis gewählt und nutzen ihn als Drehkreuz. Seit Ende 2002 hat sich der Flughafen zu einem der Marktführer im Low Cost-Geschäft entwickelt. Das hat eine Trendwende bewirkt: Nach rückläufigem Geschäft bis zum Sommer 2002 wächst der Flughafen inzwischen wieder. Laut Sommerflugplan 2006 flogen 61 Fluggesellschaften den Flughafen Köln/Bonn an.

Maßnahmen

Flughafen: Eine Erweiterung der Flugbetriebsanlagen ist wegen der speziellen Anforderungen der Low Cost Carrier aus Sicht des Flughafens 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 An-

gebot an die Frachtfluggesellschaften, insbesondere die Express-Fracht-Abfertiger machen. Dieses Angebot soll aufrecht erhalten werden. Der Flughafen Köln-Bonn sieht gegenwärtig Handlungsbedarf für die Optimierung des Start- und Landebahn- und des Vorfeld-Systems.

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

Für die Straßenanbindung wird dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Anbindung des Flughafens Köln/Bonn über die BAB A 59 gesehen. Daher sind die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbaumaßnahmen von großer Bedeutung für den Ausbau der landseitigen Anbindung des Flughafens:

- A 59 AD Köln-Porz – AS Porz-Lind
- A 59 AS Porz-Lind – AD St. Augustin W
- A 59 AD St. Augustin W – AD Bonn-Beuel

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

11. Leipzig/Halle (LEJ)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Leipzig/Halle befindet sich 18 km nordwestlich von Leipzig am Autobahnkreuz Schkeuditz an der Grenze zu Sachsen-Anhalt. Er ist durch die Autobahnen A 14 und A 9 sowie die Bundesstraße B 6 angebunden. Leipzig/Halle ist über einen Bahnhof in das Regional- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn eingebunden. Im Nahverkehr fahren S-Bahn und Bus den Flughafen Leipzig/Halle an.

Flugziele

Im Sommerflugplan 2006 wurden insgesamt 54 Non-Stop-Flugziele angeboten.

Verkehrsergebnisse

Im Jahr 2005 wurden in Leipzig/Halle knapp 2,1 Millionen Passagiere⁴² und knapp 13.000 t Fracht und Post bei etwa 38.000 Bewegungen abgefertigt.

Infrastruktur

Der Flughafen Leipzig/Halle verfügt über zwei Start- und Landebahnen sowie zwei Terminals. Im Jahre 2003 erfolgte mit der Einbindung des Flughafenbahnhofes in das Fernverkehrsnetz die Eröffnung des Zentralterminals. Mit dessen Fertigstellung wurde die erste Ausbaustufe am Flughafen Leipzig/Halle abgeschlossen, in deren Realisierung rund eine Milliarde EUR investiert wurde. Das neue Zentralterminal besitzt eine Jahreskapazität von 4,5 Millionen Passagieren. Aufgrund seiner modularen Struktur sowie seiner Lage zwischen den beiden Start- und Landebahnen bietet das Zentralterminal die Möglichkeit, über eine Erweiterung des bestehenden Abfertigungsgebäudes zeitnah und bedarfsgerecht die Jahreskapazität auf 7 Millionen Passagiere zu erhöhen. Leipzig/Halle ist aufgrund der 24-Stunden-Betriebsgenehmigung für das weitere Wachstum des Luftfrachtverkehrs in Deutschland von besonderer Bedeutung.

Fluggesellschaften

Derzeit bedienen 43 Fluggesellschaften den Flughafen Leipzig/Halle.

Maßnahmen

Flughafen: Anfang 2008 soll das internationale Luftdrehkreuz der DHL in Schkeuditz in Betrieb gehen. Wesentliche Voraussetzungen für den Zuschlag waren ein 24-Stunden-Betrieb sowie zwei voneinander unabhängige Start- und Landebahnen. Im Jahr 2005 erfolgte der Spatenstich für den Neubau der parallelen Südbahn 08R/26L, die eine Länge von 3600 m besitzen und damit die gleiche Länge wie die Nordbahn haben wird. Die alte Bahn 10/28 ist seit 2005 geschlossen und wird abgetragen. Das so geschaffene redundante Start- und Landebahnsystem ermöglicht allen Flugzeugtypen ab dem Jahr 2007 auf beiden Bahnen ein zeitgleiches Starten und Landen ohne Nutzlastbeschränkungen. Die Inbetriebnahme ist für Herbst 2007 geplant. Durch den weiteren Ausbau der Flugbetriebsflächen und Terminalanlagen soll die volle Leistungsfähigkeit des Zweibahnsystems ausgeschöpft werden.

Verkehrsanbindung: Ziel der Politik ist es, Lufttransporte auf Distanzen von bis zu 400 km auf die Schiene zu verlagern. Dazu soll der am Flughafen entstehende Luft-

⁴² Inklusive Transitauflügen

frachtumschlagbahnhof vom AirCargoExpress bedient werden. Mit diesem werden erstmalig die Verkehrsträger Luft und Schiene für zeitdefinierte Luftfrachtsendungen im ungebrochenen Ladungsverkehr verknüpft.

Der Flughafen Leipzig/Halle ist zur vollen Entfaltung seines Potenzials im Luftfrachtverkehr aufgrund seines derzeit begrenzten Aufkommens im Passagierverkehr auf sehr gute Verbindungen zu Komplementärknotenpunkten angewiesen. Für den Air-CargoExpress sind entsprechende schieneninfrastrukturelle Voraussetzungen für Verbindungen in die Aufkommensschwerpunkte zu schaffen. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Verbindung zum Flughafen Frankfurt am Main wegen des dortigen Aufkommens der Beiladefracht (Belly Load). Der Flughafen betrachtet daher die zügige Fertigstellung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8/Eisenbahnverbindung Leipzig-Erfurt(-Nürnberg) als besonders dringend. Für die bessere Anbindung an das BAB-Netz werden vom Flughafen außerdem die folgenden geplanten BVWP-Ausbaumaßnahmen des vordringlichen Bedarfs für notwendig erachtet:

- Ausbau BAB 9 zwischen AS Großkugel und AS Naumburg
- Ausbau BAB 14 zwischen AS Leipzig-Messegelände und AK A 14/A 38
- Ausbau BAB 38 zwischen AD Halle/S und AS Leuna sowie AS Liebertwolkwitz-Leipzig
- Ausbau BAB 72 zwischen Leipzig und Chemnitz

12. München (MUC)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen München ist der zweitgrößte Luftverkehrsstandort in Deutschland. Er liegt ca. 28 km nordöstlich des Stadtzentrums München. Über zwei S-Bahnlinien ist MUC mit einer Fahrzeit von ca. 40 Minuten vom Hauptbahnhof erreichbar. Eine direkte Anbindung an den Schienenfernverkehr existiert gegenwärtig nicht.

Im Straßennetz ist der Flughafen vom Westen her über die Autobahn A 92 München-Deggendorf an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen. Die östliche Anbindung erfolgt im Wesentlichen über die Staatsstrasse 2580 – "Flughafentangente Ost".

Flugziele

MUC bietet ein umfassendes Streckennetz im Europäischen- und Interkontinentalverkehr mit hoher Frequenzdichte. Laut Sommerflugplan 2006 wurden Non-Stop-Verbindungen zu 222 Zielen angeboten. Aufgrund der Mindestumsteigezeit von 30 Minuten hat sich eine ausgeprägte Umsteigefunktion und europaweit ein deutlicher Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen globalen Anbietern entwickelt. MUC ist der internationale Luftverkehrsknoten für Bayern, die angrenzenden Länder sowie das benachbarte Ausland.

Verkehrsergebnisse

Im Jahr 2005 wurden in MUC 28,6 Millionen Passagiere⁴³ und 218.000 t Luftfracht und -Post abgefertigt. Damit hat MUC eine Stellung von internationalem Rang und im europäischen Vergleich Platz 8 beim Passagieraufkommen erreicht. Die Zahl der Flugbewegungen lag bei knapp 399.000. Die Zahl von 30 Millionen Passagieren wird 2006 voraussichtlich überschritten.

Infrastruktur

Der Flughafen München verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen von 4.000 m Länge und 60 m Breite in einem Abstand von 2.300 m. Die zwei Terminals haben eine nominelle Kapazität von mehr als 40 Millionen Passagieren. Die Kapazitäten der Frachtabfertigungsanlagen liegen gegenwärtig bei 660.000 t p.a., die auf eine Million t p.a. erweitert werden können.

Gegenwärtig sind für MUC 90 Bewegungen pro Stunde koordiniert. Bei Ausschöpfung sämtlicher Optimierungspotenziale könnte der Eckwert auf höchstens 93 Bewegungen angehoben werden. Damit wird das Leistungsvermögen des vorhandenen Bahnsystems seine ultimative Kapazitätsgrenze erreichen. Die vorhandene Kapazität wird nicht mehr ausreichen, um die Verkehrsnachfrage der aktuellen Prognose zu decken. Spätestens 2010 wird die Grenzkapazität des jetzigen Systems endgültig erreicht sein.

Durch überproportionales Wachstum von LH und Star Alliance Partnern wird das Leistungsvermögen von Terminal 2 im Jahr 2008 an seine Grenze stoßen. Nach Ausnutzung aller Kompensationsmöglichkeiten werden dann spätestens im Jahr 2011 Erweiterungen bei der Terminal- und Vorfeldinfrastruktur erforderlich.

⁴³ Inklusive Transitaufkommen

Fluggesellschaften

München wird derzeit von 99 Fluggesellschaften angefliegen. Lufthansa und die Star Alliance Partner treiben dabei das dynamische Wachstum von MUC. Lufthansa, die in MUC ihre Heimatbasis hat, erreichte durch fortschreitenden Aufbau der Drehkreuzfunktion 2005 bereits 55 Prozent des Passagieraufkommens, die Star Alliance insgesamt befördert 60 Prozent aller Passagiere. Auch das Low Cost-Segment hat an Bedeutung gewonnen. 2005 wurden 3,5 Millionen Passagiere, ein Anteil von 12 Prozent mit steigender Tendenz, von zehn Anbietern befördert.

Geplante/erforderliche Maßnahmen

Flughafen: Im Sommer 2005 erfolgte der Planungsstart für eine dritte Start- und Landebahn in MUC, derzeit läuft das Raumordnungsverfahren. Bei verzögerungsfreiem Verlauf der Genehmigungsverfahren soll die dritte Bahn im Jahr 2011 in Betrieb gehen. Zielsetzung ist die Bereitstellung bedarfsgerechter Kapazität in den einzelnen Bereichen des Flughafens, dazu zählt insbesondere die Erhöhung des Koordinationsseckwertes mit der dritten Bahn auf mindestens 120 Bewegungen pro Stunde.

In Vorbereitung sind ebenfalls Planungen zur Erweiterung der Terminals und Flugbetriebsflächen, ein Satellitengebäude mit entsprechenden Vorfeldflächen ist für einen Inbetriebnahmezeitpunkt 2011 vorgesehen.

Der Ausbau von MUC ist für den Luftverkehrsstandort Deutschland von überragender strategischer Bedeutung. Es besteht ein nationales Interesse an diesem Ausbau. Dieser dient dazu, die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im internationalen Rahmen zu erhalten und auszubauen.

Verkehrsanbindung: Zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes betrachtet der Flughafen München die Anbindung an das überregionale Schienenfernverkehrsnetz als dringend erforderlich. Die schnelle Anbindung an den Hauptbahnhof München soll durch den Transrapid hergestellt werden. Ebenso wichtig ist der Ausbau der Strecke München - Mühldorf - Freilassing/Salzburg (ABS 38) in Verbindung mit dem Erdinger Ringschluss, Neufahrner Kurve und Walpertskirchener Spange. Diese Maßnahmen haben für MUC höchste Priorität.

Im Zulauf auf den Verkehrsknoten München sind aus des Sicht des Flughafens weiterhin die Ertüchtigung der Strecken München - Augsburg - Ulm – Stuttgart sowie München Rosenheim - Innsbruck und München – Lindau erforderlich.

Die straßenseitige Anbindung des Flughafens muss vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Durchgangsverkehrs in und um München weiter ausgebaut werden. Die Realisierung der im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 bzw. im Staatsstraßen- ausbauprogramm vorgesehenen Maßnahmen wird als dringend erforderlich angesehen. Hierzu zählen insbesondere:

- A 8 München – Augsburg – Ulm: 8-streifiger Ausbau
- A 94 München – Passau: Weiterbau
- A 99 AK München Nord – AS Haar : 8-streifiger Ausbau
- B 301 OU Freising: Neubau
- B 15n im Abschnitt A 93/A 92: Neubau
- B 388 OU Taufkirchen (Vils): Neubau
- B 388a im Abschnitt B 388 – Hallbergmoos: Neubau
- weitere Ortsumfahrungen oder Streckenausbauten im Bundes- und Staatsstraßennetz.

Die Ertüchtigung des Autobahnnetzes im Großraum München einschließlich dem 6-streifigen Ausbau der A 92 Neufahrn – AD Feldmoching bzw. Realisierung des Süd- rings der A 99 sind weitere Maßnahmen, um Engpässe bei der Erreichbarkeit von MUC zu kompensieren. Zudem muss durch Neu- und Ausbauten im nachge- ordneten Straßennetz die regionale Anbindung des Flughafens verbessert werden.

13. Münster/Osnabrück (FMO)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der internationale Verkehrsflughafen Münster Osnabrück (FMO) liegt 25 km von Münster und 35 km von Osnabrück entfernt. Eine direkte Anbindung an das Schie- nennetz besteht nicht. Der Flughafen Münster/Osnabrück ist über den Bus an das Öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden. Mit dem Auto ist der Flughafen Müns- ter/Osnabrück über die A 1, die A43 und die A 30 zu erreichen.

Flugziele

Das Flugangebot umfasst im Wesentlichen kontinentale Ziele, auch zu den großen europäischen Drehscheiben. Laut Sommerflugplan 2006 wurden insgesamt 56 Flug- ziele angeboten.

Verkehrsergebnisse

2005 wurden in Münster/Osnabrück 1,5 Millionen Passagiere⁴⁴ sowie 11.000 t Fracht und Post abgefertigt. Es fanden 41.000 Flugbewegungen statt.

Infrastruktur

Der Flughafen verfügt derzeit über eine Start- und Landebahn mit 2.170 m Länge und 45 m Breite. Für die Fluggastabfertigung bestehen zwei Terminals. Das Vorfeld umfasst zur Zeit eine Fläche von ca. 15 ha. Da die Start- und Landebahn bereits für die heute angeflogenen Ziele je nach vorliegenden meteorologischen Bedingungen zu kurz ist und wissenschaftliche Prognosen dem Flughafen bereits kurzfristig im weiten Mittelstreckenverkehr und langfristig im touristischen Langstreckenverkehr entsprechende Potenziale zuweisen, soll diese jetzt zunächst auf eine Länge von 3.000 m verlängert werden. Aktuell wird ein neues Frachtterminal und ein Cateringgebäude gebaut. Beide Gebäude sollen Anfang 2007 fertiggestellt werden.

Fluggesellschaften

Der Flughafen Münster/Osnabrück wird neben vielen Chartergesellschaften im Linienverkehr von Lufthansa, EAE, dba, Eurowings und KLM angeflogen. Als Charter-Fluggesellschaften bedienen u.a. AirBerlin, Hapagfly und Condor Flugdienst (Thomas Cook) den Flughafen. Im Low Cost-Bereich ist am Flughafen Münster/Osnabrück Air Berlin, dba und ab Sommer 2007 auch hlx vertreten. Im Sommer 2006 flogen den Flughafen Münster/Osnabrück insgesamt 61 Fluggesellschaften an, davon 24 regelmäßig.

Maßnahmen

Flughafen: Ein Planfeststellungsverfahren für eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3.600 m wurde im Jahre 2004 positiv abgeschlossen. Nachdem das Oberverwaltungsgericht NRW alle Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss abgewiesen hat und keine Revision zugelassen hat, soll mit der Baumaßnahme im Jahr 2007 begonnen werden. Für die notwendige Erweiterung des Vorfeldes in Richtung Osten läuft zurzeit ein Planfeststellungsverfahren, das voraussichtlich im Jahr 2007 positiv abgeschlossen wird.

Verkehrsanbindung: Ein direkter Autobahnanschluss und Zubringer von der A 1 zum Flughafen ist in Planung und soll 2007 realisiert werden. Eine direkte Anbindung an das Schienennetz ist als langfristige Zukunftsmaßnahme geplant.

14. Nürnberg (NUE)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Nürnberg ist 6 km nördlich vom Stadtzentrum Nürnbergs gelegen. Zum Kerneinzugsgebiet gehört die Metropolregion Nürnberg mit mehr als 3,5 Millionen Menschen. Das Gesamteinzugsgebiet des Flughafens Nürnberg ist vor allem aufgrund des Touristikverkehrs wesentlich größer und umfasst mit Nordbayern, Südsachsen und Südthüringen ca. 5 Millionen Einwohner, die in etwa einer Stunde den Flughafen erreichen.

Der Flughafen Nürnberg verfügt über einen direkten U-Bahnanschluss und ist vom Hauptbahnhof aus in 12 Minuten erreichbar. Mit Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke verkürzt sich die Fahrtzeit auf etwas mehr als eine Stunde für die Strecke München-Nürnberg, auf 30 Minuten für die Strecke Ingolstadt-Nürnberg. Auch im Autobahnnetz kommt Nürnberg eine Knotenpunktfunktion (A 3, A 6, A 9) zu.

Flugziele

Von Nürnberg aus waren laut Sommerflugplan 2006 63 Ziele nonstop erreichbar. Eine überregional bedeutende Funktion hat der Flughafen Nürnberg im Touristikverkehr. Mit knapp 900.000 Umsteigern ist Nürnberg außerdem der Flughafen mit dem drittgrößten Umsteigevolumen nach Frankfurt und München. Zunehmend werden auch Linienflüge als Umsteigeverbindungen über Nürnberg geführt. Damit ergeben sich auch in Zukunft überdurchschnittliche Wachstumspotenziale. Die erfolgreiche Wachstumsstrategie des Flughafens Nürnberg beruht auf drei Säulen: der Intensivierung der Verkehre in die europäischen Interkontinentaldrehkreuze, der bedarfsgerechten Entwicklung des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs mit Nutzung von Potenzialen im Niedrigpreissegment und dem weiteren systematischen Ausbau des Drehkreuzverkehrs.

Verkehrsergebnisse

Im Jahr 2005 nutzten 3,8 Millionen Passagiere⁴⁵ den Flughafen Nürnberg. Für 2006 werden 4 Millionen Passagiere erwartet. Die Zahl der Flugbewegungen lag bei 76.111. Es wurden in der geflogenen Luftfracht 12.034 Tonnen abgefertigt. Bei Be-

⁴⁴ Inklusive Transitaufkommen

⁴⁵ Inklusive Transitaufkommen

rücksichtigung der getruckten Luftfracht wurde 2005 ein Gesamtvolumen von 80.664 Tonnen erreicht.

Infrastruktur

Der Flughafen Nürnberg verfügt über eine Start- und Landebahn von 2.700 m Länge und 45 m Breite und ist somit für alle gängigen Verkehrsflugzeuge nutzbar. Die Betriebsgenehmigung erlaubt eine 24-Stunden-Nutzung (für Flugzeugtypen, die nach der Bonusliste des BMVBS als lärmarm eingestuft worden sind) und schafft optimale Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Drehkreuzfunktion, des Low Fare-Verkehrs und der Luftfracht. Mit einem entsprechenden Ausbau der Terminalinfrastruktur wird dieser besonderen Funktion Rechnung getragen. Damit verfügt Nürnberg über eine Kapazität von etwa 6 Millionen Passagieren im Jahr.

Mit einem gezielten Ausbau der Non Aviation-Bereiche (Parkhäuser, Shopping & Gastronomie auf der Land- und Luftseite) trägt der Flughafen Nürnberg der steigenden Bedeutung dieses Geschäftsfeldes Rechnung. Das hochmoderne Frachtzentrum weist eine Gesamtlagerfläche von mehr als 16.000 qm mit direktem Anschluss an den Vorfeldbereich sowie über 6.000 qm Bürofläche auf.

Fluggesellschaften

Im Sommer 2006 flogen 28 Fluggesellschaften den Flughafen an. Die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft Air Berlin hat Nürnberg in den letzten Jahren zu ihrem größten deutschen Umsteigeflughafen ausgebaut. Air Berlin wird künftig vermehrt auch im Sommer die Drehkreuzfunktion von Nürnberg nutzen. Die überregionale Bedeutung des Flughafens Nürnberg als Wartungsstandort wird durch die am Flughafen beheimatete zentrale Wartungsbasis für die Flotte des größten Lufthansa-Regionalpartners Eurowings unterstrichen.

Maßnahmen

Flughafen: Zwischen 2007 und 2016 werden rund 170 Millionen EUR in den weiteren Ausbau des Flughafens investiert. Wichtigste Vorhaben sind der Ausbau der Terminals, weitere Parkhäuser, Schaffung von zusätzlichen Shoppingflächen und ein zentrales Airport Business Center.

Verkehrsanbindung: Für die unmittelbare Erreichbarkeit betrachtet der Flughafen die bis 2010 geplante Fertigstellung einer teilweise unterirdischen, direkten Flughafen-anbindung an die BAB 3 als essenziell. Das Raumordnungsverfahren mit der Empfehlung für eine Tunnellösung ist abgeschlossen; es folgt nun das Planfeststellungs-

verfahren. Darüber hinaus ist der Lückenschluss auf der A 6 Nürnberg – Amberg – Prag projektiert, die bis Ende 2008 fertig gestellt sein wird. Auch der Ausbau der A 73 Nürnberg – Bamberg – Suhl (A 71 Erfurt) soll bis Ende 2008 fertig gestellt sein.

Im ÖPNV sind bereits bis 2010 zusätzliche S-Bahn-Linien in die Metropolregion geplant, das S-Bahnnetz wird um vier Äste (Erlangen-Forchheim, Ansbach, Neumarkt und Lauf-Hartmannshof) erweitert. Die Anbindung an das Fernbahnstreckennetz wird mit dem Bau der ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt⁴⁶ weiter verbessert. Diese Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 im vordringlichen Bedarf (bis 2015) enthalten. Als neues Vorhaben (ab 2015) ist im BVWP 2003 der Ausbau der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach – Grenze D/CZ (Prag) ausgewiesen.

15. Paderborn/Lippstadt (PAD)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt liegt 15 km südwestlich von Paderborn. Er ist über die Autobahnen A 33 und A44 sowie über die Bundesstraße B 1 an das Straßenverkehrsnetz angebunden. Mit dem Schnellbus ab Paderborn Hbf ist der Flughafen mit dem ÖPNV verknüpft. Eine Bahnanbindung wird derzeit gutachtlich untersucht.

Flugziele

Neben dem Touristikverkehr verbinden tägliche Linienflüge der Lufthansa nach Frankfurt und München den Flughafen Paderborn mit dem internationalen Streckennetz. Etwa 75 Prozent der Fluggäste sind Urlauber auf dem Weg zu Flughäfen rund um das Mittelmeer und zu den Kanarischen Inseln. Laut Sommerflugplan 2006 wurden 31 Non-Stop-Verbindungen angeboten.

Verkehrsergebnisse

Im Jahr 2005 wurden in Paderborn 1,3 Millionen Passagiere und 40 t Fracht und Post abgefertigt. Die Zahl der Flugbewegungen lag bei knapp 48.000.

Infrastruktur

Der Flughafen verfügt über eine Start- und Landebahn von 2.180 m Länge und 45 m Breite sowie zwei Terminals. Der Kapazitätsspielraum liegt bei etwa 1,6 Millionen

⁴⁶ Projekt Deutsche Einheit Nr. 8.1.

Passagieren und kann bei überschaubarem Investitionsaufwand auf 2,5 Millionen Fluggäste erhöht werden.

Fluggesellschaften

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt wurde laut Sommerflugplan 2006 von 5 Fluggesellschaften regelmäßig angefliegen.

Maßnahmen

Flughafen: Für 2007/08 ist eine Verlängerung der Start- und Landebahn um 220 Meter auf dann 2.400 Meter geplant, damit Flugzeuge zu den Kanarischen Inseln sowie nach Ägypten auch bei schlechten Windverhältnissen ihre Ziele non-stop erreichen können.

16. Stuttgart (STR)

Lage und landseitige Verkehrsanbindung

Der Flughafen Stuttgart liegt 14 km vom Stadtzentrum Stuttgart entfernt. Er ist über die S-Bahn an den Hauptbahnhof Stuttgart angebunden und liegt an der hoch frequentierten BAB A 8 Karlsruhe - München. Ebenso kann er über die Bundesstraße B 27 Tübingen - Stuttgart und die B 312 erreicht werden. Mit der S-Bahn ist der Flughafen vom Stuttgarter Hauptbahnhof in 27 Minuten erreichbar.

Flugziele

Tägliche Linienflüge gibt es in Stuttgart in alle wichtigen deutschen und europäischen Städte und Regionen. Daneben spielt der Touristikverkehr eine bedeutende Rolle. Der Flughafen Stuttgart dient der Anbindung Baden-Württembergs, der Region „Mittlerer Neckar“ 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. Laut Streckennetzkarte vom Sommer 2006 wurden von Stuttgart aus 103 Non-Stop-Verbindungen angeboten.

Verkehrsergebnisse

Im Jahr 2006 werden in Stuttgart voraussichtlich etwa 10,3 Millionen Passagiere und 26.657 t Fracht und Post abgefertigt. Die Zahl der Flugbewegungen wird bei rund 166.000 liegen.

Infrastruktur

Stuttgart verfügt über eine Start- und Landebahn von 3.345 m Länge. Die vier Terminals haben eine Kapazität von mindestens zwölf bis 14 Millionen Passagieren p.a. Die Frachtkapazitäten liegen bei 160.000 t p.a. Derzeit sind bis zu 40 Bewegungen in der Stunde koordiniert. Nach dem Ausbau der Terminalkapazitäten sind die erforderlichen Abfertigungsanlagen für Passagiere mittelfristig vorhanden. Durch eine enge Zusammenarbeit von Flughafenbetreiber, Flugsicherung (DFS) und Fluggesellschaften soll eine Bewegungsmenge von bis zu 42 Bewegungen pro Stunde erreicht werden.

Fluggesellschaften

Laut Sommerflugplan 2006 flogen über 60 Fluggesellschaften Stuttgart an. Dynamisches Wachstumsfeld am Flughafen Stuttgart ist der Low Cost-Verkehr. Stuttgart ist einer der größten Low Cost-Anbieter in Deutschland. Der Flughafen Stuttgart ist der Landesflughafen von Baden-Württemberg sowie eine große Basis für die Billigfluggesellschaften Germanwings, Hapag-Lloyd-Express und Air Berlin.

Maßnahmen

Flughafen: Geplant ist ein Ausbau der Abstellflächen. Bis 2009 soll mit der Planfeststellung zur Westerweiterung begonnen werden. Sie schafft dringend benötigte Parkpositionen. Derzeit untersucht eine Projektstudie, ob und wo eine zweite, kürzere Ergänzungs-Start- und Landebahn als Entlastung für die an ihre Kapazitätsgrenzen stoßende einzige Start- und Landebahn möglich ist. Mit Ergebnissen der Studie wird Mitte 2007 gerechnet. Der Flughafen Stuttgart plant den Ausbau der Flugbetriebsflächen.

Verkehrsanbindung: 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 für das Projekt Stuttgart 21 soll nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen, frühestens im Jahr 2007. Ein Neubau der Strecke Stuttgart-Ulm ist ebenfalls geplant.

Im Hinblick auf eine gute landseitige Anbindung des Flughafens Stuttgart wird dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Anbindung über die BAB A 8 und B 27 gesehen. Von Bedeutung sind dabei die folgenden, im Bundesverkehrswegeplan bislang im weiteren Bedarf eingestuften Ausbaumaßnahmen (BAB-Erweiterungen von sechs auf acht Fahrstreifen, B 27-Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen):

- A 8 AK Stuttgart – AS Stuttgart Degerloch
- A 8 AS Stuttgart Degerloch – AS Esslingen
- A 8 AS Esslingen – AS Wendlingen
- B 27 AS Aich – AS Leinfelden Echterdingen