



RDF Sitzung am 01.10.2004

Top 6

Masterplan

C. Häfner

Als Input für den Masterplan wurde die Luftverkehrsprognose¹⁾ des BVWP überarbeitet und auf die einzelnen Flughäfen detailliert

- Veränderungen, die seit den BVWP-Prognosen (1999/2001) eintraten, wurden in einer Aktualisierung der BVWP-Prognosen berücksichtigt
- Entwicklung Luftverkehrs-Allianzen und Luftverkehrsgesellschaften
- Entwicklung Low-Cost-Verkehr
- Sehr geringe Realisierungschancen einer bei der BVWP angenommenen Verteuerung des Luftverkehrs
- Zusätzliche Ausbaumaßnahmen Schienennetz, Verknüpfung Bahn/Luftverkehr
- Neue/ausgebaute Regionalflughäfen
- Unsichere Realisierungstermine bei Flughafengroßprojekten

Die Verkehrsentwicklung 2003 - 2015 kann nach Flughafengruppen unterschieden werden

Gruppe	Lokalaufkommen 2003	Lokalaufkommen 2015 BVWP- aktualisiert Basisszenario engpaßfrei ¹⁾	Zuwachs gegenüber 2003 p.a.	Lokalaufkommen 2015 BVWP- aktualisiert Worst Case ²⁾	Zuwachs gegenüber 2003 p.a.
	(Mio. Passagiere)	(Mio. Passagiere)	%	(Mio. Passagiere)	%
Hub-Flughäfen	72,1	125,4	4,7	99,1	2,7
Verkehrsflughäfen der Kernstädte ab 500.000 Einwohner	66,2	114,9	4,7	110,4	4,4
<i>davon Düsseldorf</i>	14,2	27,7	5,8	18,3	2,2
<i>davon Berlin</i>	13,2	25,8	5,7	20,7	3,8
<i>davon übrige</i>	38,8	61,4	3,9	71,4	5,2
übrige Verkehrs- und Regional- flughäfen	8,4	15,3	5,1	19,2	7,1
Summe	146,7	255,6	4,7	228,7	3,8

Die Entwicklung der größten deutschen Flughäfen dient maßgeblich der Stürzung des Wachstums im Luftverkehr in ganz Deutschland. Der Verlust von fast 27 Mio. Passagieren korrespondiert mit etwa 80.000 direkt und indirekt durch die Luftverkehrsbranche induzierten Arbeitsplätzen, die in Deutschland nicht entstehen.

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

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

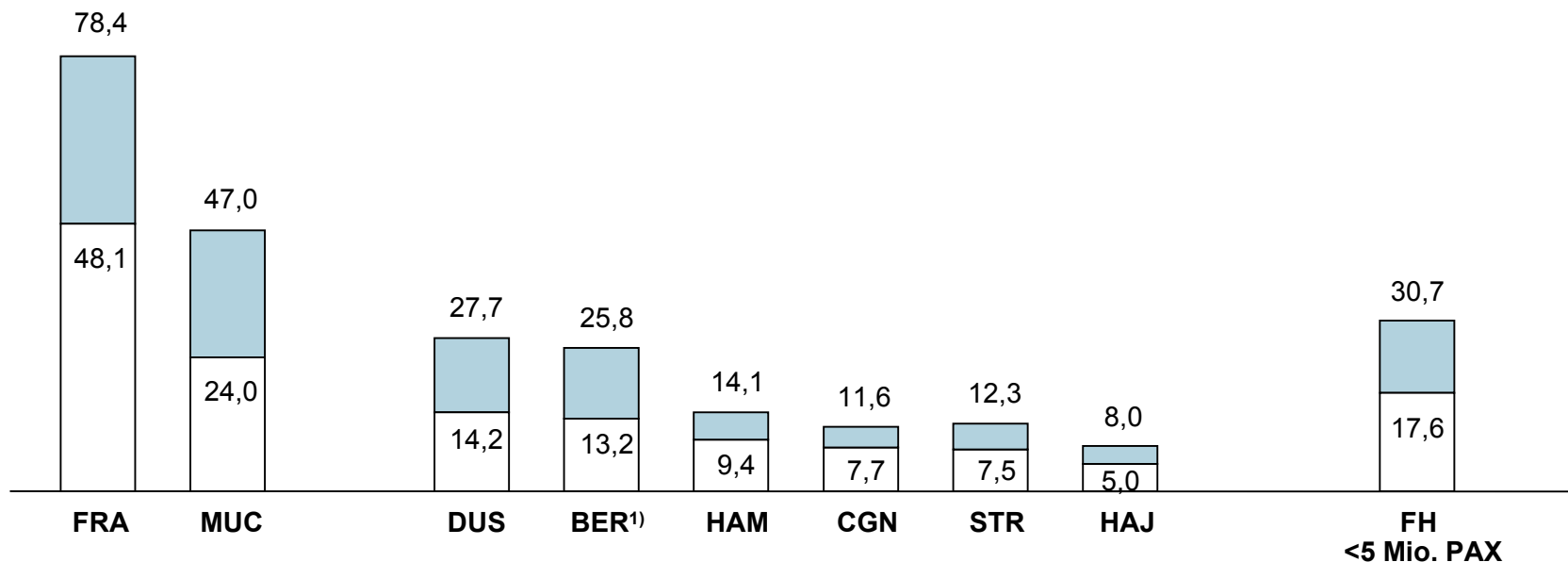
2015 werden die acht größten deutschen Flughäfen 88% des Verkehrs abwickeln – heute decken sie bereits 86% ab

[Mio. PAX]

Hubs + 75% (+4,8%
p.a.)

Flughäfen mit >5 Mio. PAX + 69% (+4,5% p.a.)

**Übrige Verkehrs- und
Regionalflyghäfen +
77%** (+4,9% p.a.)

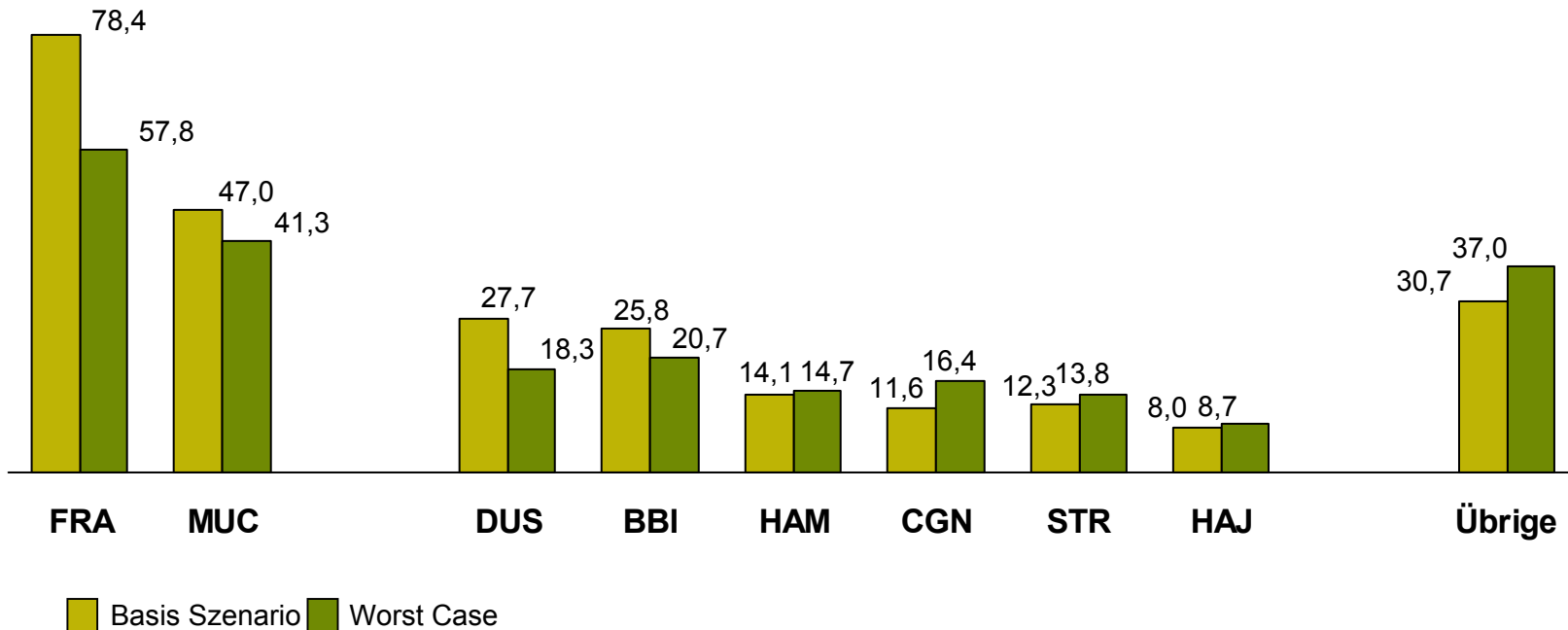


□ 2003 ■ 2015

1) TXL, THF, SXF in 2003; BBI in 2015

Ohne Ausbau können die größten deutschen Flughäfen die Nachfrage nicht bedienen

Verkehrsentwicklung entsprechend Basisszenario und Worst Case [Mio. PAX, 2015]



Die anderen deutschen Flughäfen können die fehlenden Kapazitäten in BBI, DUS, FRA und MUC nur begrenzt kompensieren – Passagiere decken ihren Bedarf überwiegend über das Angebot im Ausland ab (europäische Konkurrenz-Hubs)

Eine Bilanz der Abzugseffekte Inland/Ausland zeigt die Bedeutung der Hubs in Deutschland

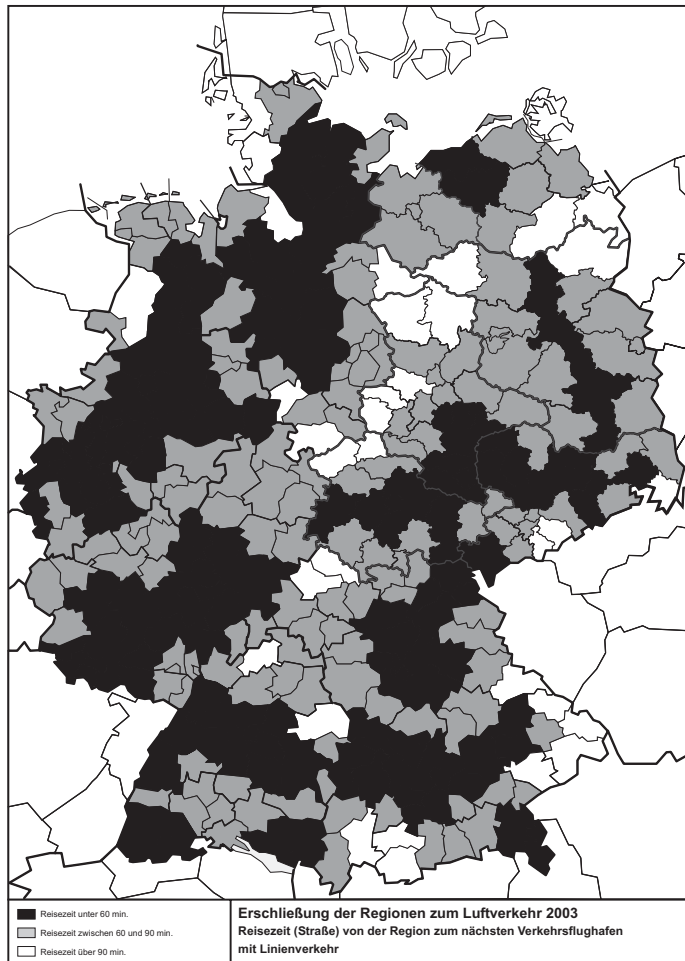
	2003	Prognose 2015 Basisszenario engpassfrei ¹⁾	Prognose 2015 Worst Case ²⁾	Differenz 2015 Worst Case – Basisszenario (Mio. Paxe)
	(Mio. Paxe)	(Mio. Paxe)	(Mio. Paxe)	
Abwanderung dt. Originäraufkommen zu ausländischen Flughäfen	-2,3	-4,7	- 6,9	- 2,2
Abwanderung ausländische Originäraufkommen zu dt.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

22 Mio. Passagiere wandern ins Ausland ab

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

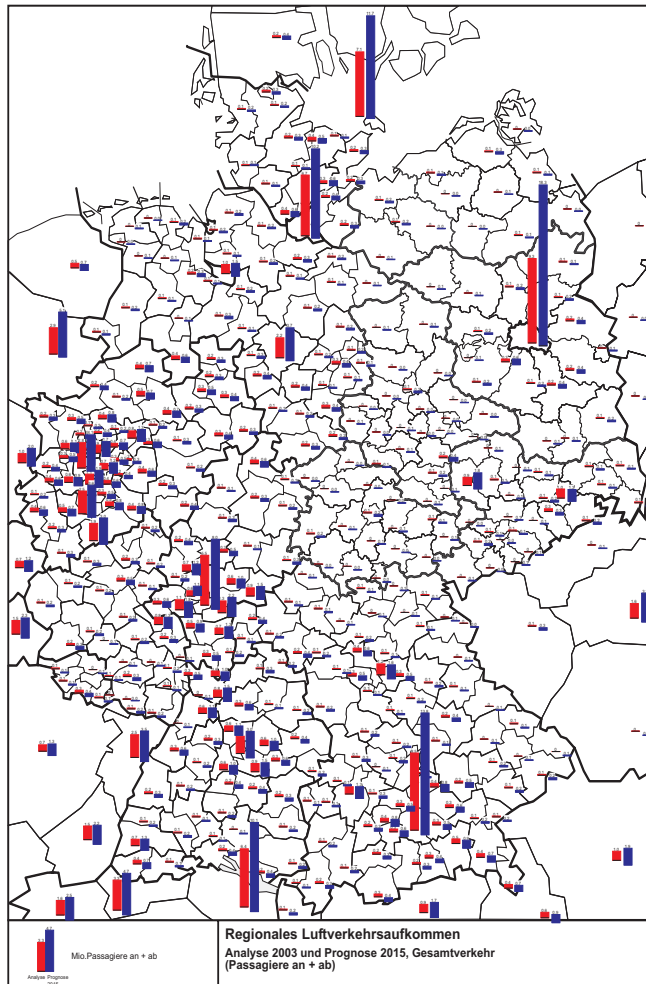
2) FRA und MUC kein Ausbaus, DUS S/L-Kapazitäten wie 2003, kein BBI

Bereits heute sind viele Regionen in Deutschland nahe an einem Flughafen gelegen



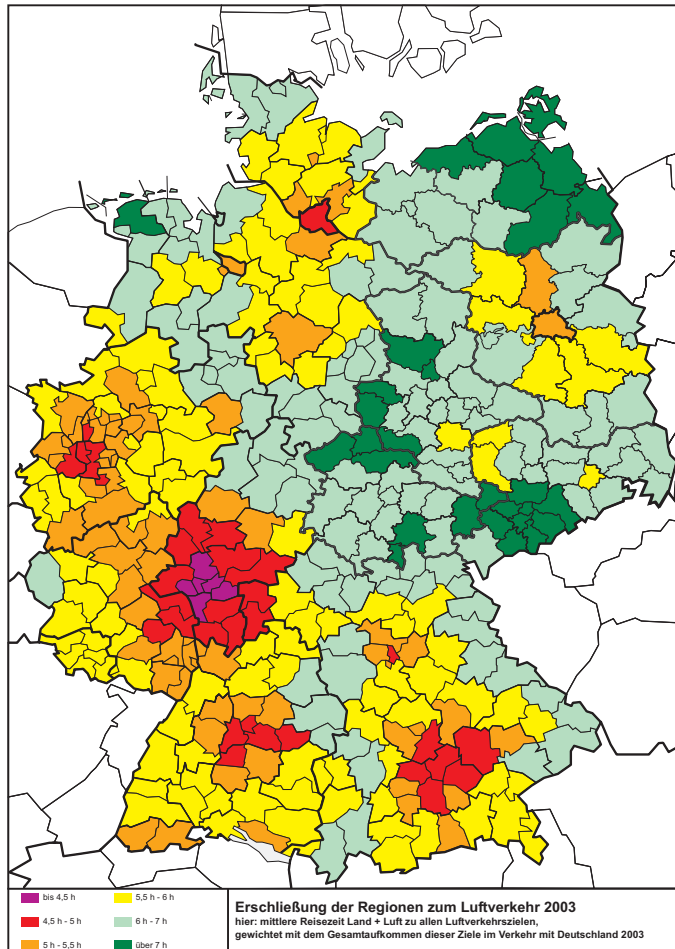
- Das **dezentrale Flughafennetzwerk** in Deutschland zeichnet sich durch eine hohe Flughafendichte aus
 - 64% der Einwohner erreichen den nächstgelegenen Flughafen innerhalb von einer Stunde
 - sogar 95% innerhalb von 90 Minuten
- Weitere Standorte (Neubau oder Konversionsprojekte) scheinen daher nicht erforderlich und volkswirtschaftlich sinnvoll zu sein
- Von entscheidender Bedeutung ist hingegen eine **bessere Anbindung** der bestehenden Flughäfen an das überörtliche Straßen- und Schienennetz

Das regionale Luftverkehrsaufkommen zeigt die Konzentration des Luftverkehrs auf die Ballungsräume



- Luftverkehr ist vor allem auf die großen **Ballungsgebiete** bezogen
 - hohe **Konzentration von Bevölkerung und Beschäftigung**
 - **überproportionaler Luftverkehrsmobilität**
- Insbesondere der **Geschäftsreiseverkehr** konzentriert sich hier
- Die **Luftverkehrsmobilität in Ostdeutschland** ist niedriger als in Westdeutschland. Bis 2015 wird der Unterschied kleiner

Die Verkehrsgunst der Regionen hängt von einem diversifizierten Flugangebot ab, das nur wenige Flughäfen bieten können



- Die **kleinen Flughäfen** mit nur wenigen Verbindungen spielen für die **Verkehrsgunst** der Region im Luftverkehr **eine untergeordnete Rolle**, weil sie nur einen kleinen Teil der Luftverkehrsnachfrage der Regionen tatsächlich bedienen können
- Eine **weit gefächerte** Flughafenlandschaft **mit vielen Einzelstandorten**, die aber nur **wenige Destinationen** bedienen, trägt real nicht zur Verbesserung der Verkehrsgunst ländlicher Regionen bei
- Am höchsten ist die Verkehrsgunst im **Einzugsbereich der Interkontinentalflughäfen** sowie an Orten mit Verkehrsflughäfen **mit einem diversifizierten Luftverkehrsangebot**

Die Prognose zeigt wesentliche Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Deutschland auf

- Insbesondere im Umsteigerverkehr kommt es zu massiven Abwanderungen aus Deutschland, wenn die Kapazität an den bedeutenden Flughäfen nicht ausreicht**
- Der Verlust von Passagierströmen an das Ausland führt zu Arbeitsplatzverlusten und volkswirtschaftlichen Schäden**
- Viele Flughäfen – gerade in den schwächer besiedelten Regionen – können trotz ausreichender Kapazität keine hinreichende Nachfrage generieren**
- Vor allem die Ballungsräume benötigen eine ausreichende Luftverkehrsinfrastruktur**
- Ein unkontrolliertes Entwickeln von zu vielen Flughafenstandorten ist volkswirtschaftlich fragwürdig, da Ressourcen fehlgeleitet werden**

Die Ergebnisse der Luftverkehrsprognose zeigen die Notwendigkeit dafür, Schwerpunkte in der Flughafenentwicklung zu setzen und damit den gesamten Luftverkehr stärken

Auf Basis der Luftverkehrsprognose erarbeitete der vom IniA1 eingesetzte Unterausschuss einen "Masterplan Flughäfen"

- Der Masterplan beschreibt die Entwicklung von Flughäfen, die von standortübergreifender Bedeutung in Deutschland sind
- Durch den Masterplan sollen weitere Entwicklungen anderer Flughäfen nicht verhindert werden. Jedoch wird deutlich gemacht, welche Projekte aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive vordringlich sind
- Im Masterplan fordern die Initiatoren, dass
 - der Bund eine stärker koordinierende Rolle in der Flughafenpolitik übernimmt
 - die Länder bei der Flughafenentwicklung länderübergreifende Standortbetrachtungen anstellen und sich auch mit dem Bund abstimmen
 - die acht im Masterplan explizit genannten Flughäfen hinsichtlich ihres luft- und landseitigen Ausbaus besonders gefördert werden
 - Rahmenbedingungen geschaffen werden, die die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft stärken(siehe auch Ausführungen zu Leitsätzen, S.48)

Die Vertreter der Bundesregierung und der Länder sollen im Rahmen des Bund-Länder-Fachausschusses auf der Grundlage des Masterplans sowie des bereits im Vorfeld verabschiedeten Code of Conduct zu Subventionen das Flughafenkonzept der Bundesregierung weiterentwickeln. Beide Papiere sollten die Basis für eine politische Positionsbestimmung der Verkehrsministerkonferenz bilden

Der Masterplan setzt auf Leitsätze auf, die das Handeln von Luftverkehrswirtschaft und Staat bestimmen sollen

- Integriertes Verkehrskonzept zur optimalen Nutzung aller Verkehrsträger**
- Bedarfsgerechte Infrastrukturentwicklung zum bestmöglichen Einsatz privater und öffentlicher Mittel**
- Gewährleistung eines verlässlichen Regulierungsrahmens als Voraussetzung für eine umweltpolitisch und ökonomisch nachhaltige Infrastrukturpolitik**
- Konzentriertes Vorgehen aller Entscheidungsträger zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland**

Kernforderung des Masterplans ist die Weiterentwicklung der größten deutschen Flughäfen

- Ausbau des Flughafens Frankfurt unter Berücksichtigung des Mediationsergebnisses**
- Erweiterung der Infrastruktur in München durch den Bau einer Start- und Landebahn**
- Volle Nutzung der technischen Kapazität am Flughafen Düsseldorf**
- Ausbau des Flughafen Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI) entsprechend dem Planfeststellungsbeschlusses von 13.08.04**
- Anpassungen bei den Infrastrukturen der Flughäfen Hamburg, Hannover, Köln/Bonn und Stuttgart soweit notwendig**
- Zu den anderen deutschen Flughäfen werden keine konkreten Forderungen erhoben und die Entwicklung den örtlichen Anforderungen vorbehalten**