

Flughäfen

Den Ausbau beschleunigen

Der Standort Deutschland droht bei der Luftverkehrsentwicklung abgehängt zu werden. Während Paris, Amsterdam und andere Drehkreuze ihre Kapazitäten zügig ausbauen, werden Engpässe hierzulande nur zögerlich beseitigt. Zwar fertigte der Flughafen Frankfurt als wichtigster „Hub“ Deutschlands im vergangenen Jahr 53 Millionen Passagiere ab. Es hätten aber wesentlich mehr sein können, wenn schon jetzt die vierte Start- und Landebahn zur Verfügung stünde. Tatsächlich dürfte der erste Jet frühestens 2012 von der neuen Piste abheben. Bis 2025 könnte dann mit dem neuen Terminal Süd und dem verstärkten Einsatz größerer Flugzeuge die Kapazität auf maximal 100 Millionen Passagiere jährlich steigen. In Berlin droht sogar ein Rückschritt. Denn der neue Großflughafen Berlin Brandenburg International, der nicht vor Ende 2011 fertig wird, lässt mit 90 Starts und Landungen pro Stunde weniger Flugbewegungen zu als die bisherigen drei Hauptstadtairports zusammen.

Spätestens im Jahr 2025 stoßen die fünf größten deutschen Flughäfen wohl erneut an ihre Kapazitätsgrenzen. Daher sollten die nächsten Erweiterungen zügig geplant, die Genehmigungsverfahren beschleunigt und vereinfacht werden. Dies ist schon wegen der Arbeitsplatzeffekte sinnvoll. Denn pro eine Million zusätzliche Passagiere schaffen die Flughäfen rund 1.000 neue Stellen, weitere 2.000 Jobs entstehen in ihrem Umfeld.

Klaus-Heiner Röhl: Das System der deutschen Flughäfen – fit für die Zukunft?, in : IW-Trends 3/2007

Gesprächspartner im IW: **Dr. Klaus-Heiner Röhl, Telefon: 030 27877-103**

Flughäfen

Wachstum mit Hindernissen

Die Luftfahrt zählt zu den wachstumsstärksten Branchen in Deutschland und ist einer der bedeutendsten regionalen Arbeitgeber. Allein die Airports beschäftigen rund 170.000 Menschen – Mitarbeiter der Shops nicht einmal eingerechnet. Doch der Ausbau der Flughafeninfrastruktur kommt nicht entsprechend voran. Die wichtigsten Luftdrehkreuze operieren nahe der Kapazitätsgrenze. Selbst mit den derzeit geplanten und begonnenen Ausbauten benötigen die fünf größten deutschen Flughäfen spätestens 2025 zusätzliche Start- und Landebahnen. Für einen bedarfsgerechten Ausbau ist die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren notwendig.*)

Der Luftverkehr in Deutschland befindet sich im Steigflug. Die Zahl der auf den 19 Verkehrsflughäfen ankommenden sowie abfliegenden Passagiere stieg innerhalb der vergangenen zehn Jahre von 113 Millionen auf 174 Millionen. Auch der Einschnitt nach den Terroranschlägen in den USA im September 2001 war schnell wettgemacht: Von 2002 bis 2006 hat das Passagieraufkommen im Schnitt um 6,6 Prozent pro Jahr zugelegt.

Besonders dynamisch wächst das Billigflugsegment, das schon 42 Prozent des innerdeutschen und 35 Prozent des internationalen Verkehrs ausmacht.

Das wichtigste Drehkreuz Deutschlands ist der Flughafen Frankfurt, der im vergangenen Jahr rund 53 Millionen Passagiere abfertigte. Es hätten wesentlich mehr sein können, wenn schon jetzt die vierte Start- und Landebahn zur Verfügung stünde. Ihre Genehmigung lässt indes auf sich warten. Frühestens 2012 dürfte der erste Jet von der neuen Piste in Richtung Westen abheben. Mit dem neuen Terminal Süd wird dann die Kapazität auf etwa 80 Millionen Passagiere jährlich steigen; bei Einsatz größerer Flugzeuge wie dem A 380 wären sogar maximal 100 Millionen Reisende möglich (Grafik Seite 7).

Die aktuellen Engpässe in Frankfurt kommen vor allem den Franzosen zupass – Paris-Charles de Gaulle hat

2004 Frankfurt als größten Airport in Kontinentaleuropa abgelöst.

Eher Freude als Bedauern lösen die knappen hessischen „Slots“ aber auch in Bayern aus. Der Flughafen München konnte seine Fluggastzahlen seit dem Jahr 2000 um ein Drittel auf zuletzt 31 Millionen steigern. Die Lufthansa war gezwungen, Fernverkehr von Rhein-Main zum Franz-Josef-Strauß-Airport zu verlagern. Doch auch München stößt bald an die Kapazitätsgrenze seiner zwei Bahnen; eine dritte Startbahn dürfte erst 2012 kommen.

Ein Trauerspiel zeichnet sich in Berlin ab – dem drittgrößten Flughafenstandort Deutschlands. In der Hauptstadt bestimmen ebenfalls Kapazitätsengpässe das Bild. Und der neue Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI), der frühestens Ende 2011 fertig wird, lässt sogar weniger Flugbewegungen zu als



die bislang drei Hauptstadtairports Schönefeld, Tegel und Tempelhof zusammen. Pro Stunde sind in vier Jahren, sollte auch Tegel geschlossen werden, nur noch 90 Starts und Landungen in Berlin möglich – fünf weniger als bisher.

Damit droht der Standort D bei der Luftverkehrsentwicklung vorerst abgehängt zu werden. Denn Paris und Amsterdam sowie andere „Hubs“ bauen zügig aus.

Die Probleme beim bedarfsgerechten Ausbau der deutschen Flughäfen sind nicht neu. Schon beim neuen Münchener Airport gab es große Verzögerungen. Insgesamt vergingen vom Planungsbeginn bis zum ersten Start im Jahr 1992 drei Jahrzehnte. Auch beim Bau der

Flughafenplanung „light“

Um die rechtzeitige Bereitstellung von Bahnen und Terminals sicherzustellen, sollte der Gesetzgeber folgende Maßnahmen in Angriff nehmen:

Verfahrensbeschleunigung. Das Raumordnungsverfahren könnte in das folgende Planfeststellungsverfahren integriert werden; viele Schritte – öffentliche Anhörung, Umweltverträglichkeitsprüfung – sind ohnehin Bestandteil beider Verfahren. Das spart Zeit.

Begrenzung der Verbandsklagerechte. Es ist geplant, die zersplitterte Umweltgesetzgebung in einem Gesetzbuch zusammenzufassen. Dabei sollten die Rechte der Umweltverbände, gegen Vorhaben zu klagen, nicht noch ausgeweitet werden.

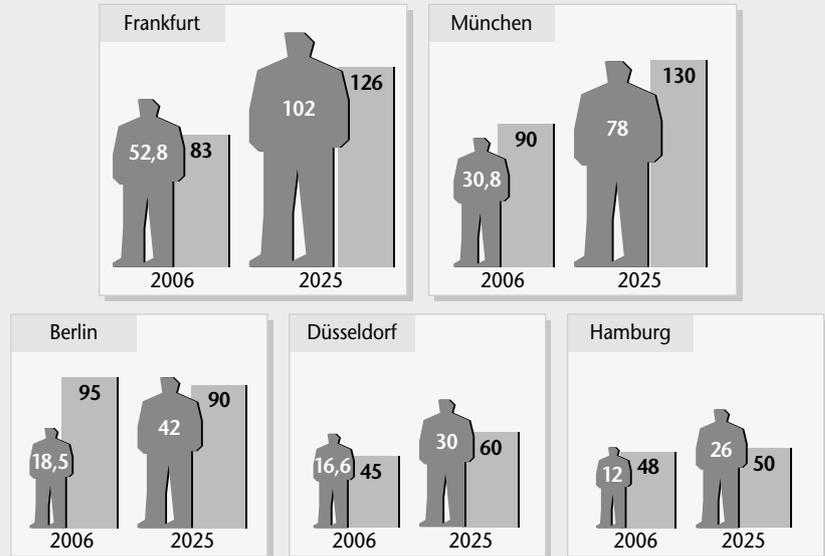
Planung in größeren Kapazitätseinheiten. Nach dem deutschen Luftfahrt- und Planungsrecht dürfen Flughafenkapazitäten nicht auf Vorrat geschaffen werden. Neue Terminals und Bahnen sind daher oft schon kurz nach der Inbetriebnahme zu klein. Andernorts werden Großflughäfen dagegen nach dem Langfristbedarf projektiert. Dies gilt z.B. für die Luftdrehkreuze in Atlanta, Denver oder Dubai mit Platz für 100 Millionen Passagiere pro Jahr.

Kapazitätsausbau Bundesverwaltungsgericht. Es nutzt den Flughafengesellschaften wenig, dass mittlerweile alle Verfahren zu großen Infrastrukturvorhaben von Anfang an beim Bundesverwaltungsgericht landen, und sich so der Weg durch die Instanzen erübrigt. Denn dieses Gewicht hat voraussichtlich nicht die entsprechenden Kapazitäten, um Prozesse zügig abzuwickeln. Hier muss der Staat nachlegen.

Flughafenkapazitäten: Kräftiger Ausbau

So könnten sich die Zahl der Passagiere sowie der maximal möglichen Starts und Landungen je Stunde entwickeln, wenn die Flughäfen wie geplant erweitert und modernisiert werden

■ Passagiere in Millionen pro Jahr ■ maximal mögliche Starts und Landungen pro Stunde



2006: Ist-Stand; Auswahl: größte deutsche Flughäfen
 Ursprungsdaten: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Angaben der Flughäfen

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 33/2007 Deutscher Institut-Verlag

Startbahn West in Frankfurt dauerte es 18 Jahre, bis das erste Flugzeug von dort abhob; 16 Jahre wurde geplant, vor Gericht und politisch gestritten, anschließend zwei Jahre gebaut.

Same procedure in Düsseldorf. Dort durfte nach langwierigen juristischen Rangeleien zwar eine zweite Piste in Betrieb gehen, aber nur im Teilzeitbetrieb. Gerichte hatten die Zahl der Starts und Landungen wegen der Anwohner beschränkt. Eine neue Genehmigung lässt jetzt immerhin mehr Interkontinentalverbindungen zu.

Mit den geplanten und begonnenen Aus- und Neubauten in Frankfurt, München und Berlin können die Start- und Landebahnen der fünf größten deutschen Flughäfen das Verkehrswachstum der kommenden 17 Jahre voraussichtlich bewältigen (Grafik Seite 6) – sofern der Trend zu größeren Flugzeugen anhält. Dafür braucht man zwar auch neue Terminals, sie werden aber schneller genehmigt als Runways.

Spätestens im Jahr 2025 stoßen die Airports jedoch erneut an ihre Kapazitätsgrenzen – sofern der Flugverkehr weiter in dem Tempo wächst wie bisher. Wenn dann noch mehr Flugzeuge abgefertigt werden sollen, benötigt Rhein-Main eine fünfte, München eine vierte

und Berlin eine dritte Bahn. Düsseldorf braucht eine Parallelbahn in größerem Abstand zur bestehenden Hauptlandebahn. In Hamburg ist am bestehenden Standort kein Ausbau möglich, hier müssten die Planer den gesamten Airport verlegen oder einen Entlastungsflughafen bauen.

Mit den Planungen können sich die Airportbetreiber nicht mehr viel Zeit lassen. Wegen der langen Genehmigungsverfahren müssen die Erweiterungsplanungen schon im Jahr 2012 anlaufen – es sei denn, bis dahin ist eine deutliche Beschleunigung der Genehmigungsverfahren erreicht worden (Kasten).

Dass man sich die Option zur Erweiterung hierzulande offenhält, ist allein wegen der Arbeitsplätze sinnvoll. Denn Flughäfen und Fluglinien sowie die mit ihnen verbundenen Unternehmen zählen zu den größten und wachstumsstärksten regionalen Arbeitgebern. Nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) beschäftigten die deutschen Flughäfen im Jahr 2005 rund 168.000 Mitarbeiter. Pro eine Million zusätzliche Passagiere schaffen die Flughäfen rund 1.000 neue Arbeitsplätze; weitere 2.000 entstehen in ihrem Umfeld.

*) Klaus-Heiner Röhl: Das System der deutschen Flughäfen – fit für die Zukunft?, in: IW-Trends 3/2007