

20.10.2004 - 15:30 Uhr

## **Sperrfrist 1530: Zwischenbericht der "Initiative Luftverkehr für Deutschland": Masterplan soll Ausbau und Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen sichern**

*Frankfurt am Main (ots) -*

Sperrfrist: Mittwoch, 20. Oktober 2004, 15.30 Uhr

Einen Masterplan für die zukunftssichere Entwicklung des Luftverkehrs hat die "Initiative Luftverkehr für Deutschland" durch den Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG, Dr. Wilhelm Bender, und den Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, Dr. Michael Kerkloh, am Mittwoch in Berlin Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe übergeben. Der Masterplan ist ein Instrumentarium zur bedarfsgerechten Planung der Flughafen-Infrastruktur. Er ist Teil des neuen Zwischenberichtes der Luftverkehrsinitiative, die von der Deutschen Lufthansa AG, der Fraport AG, der Flughafen München GmbH und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH getragen wird und unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Stolpe steht.

Grundlage des Masterplans ist eine gesamtdeutsche Luftverkehrsprognose, die für 2015 ein Passagieraufkommen von 256 Millionen Fluggästen an den deutschen Airports vorhersagt - das entspricht einer Steigerung von 74 Prozent gegenüber 2003. Die Nutzung der darin liegenden Chancen setzt nach Überzeugung der in der Initiative vereinten Luftverkehrspartner einen entschlossenen Kapazitätsausbau an den deutschen Flughäfen voraus. Der Masterplan fokussiert sich insbesondere auf die beiden Hubflughäfen Frankfurt und München sowie die Flughäfen Hamburg, Hannover, Berlin, Düsseldorf, Köln/Bonn und Stuttgart. Der Anteil dieser acht Flughäfen am gesamten Passagieraufkommen in Deutschland liegt heute bereits bei 86 Prozent und wird den Prognosen zufolge bis 2015 auf 88 Prozent ansteigen.

Angesichts der weiter zunehmenden Bedeutung globaler Airline-Allianzen und der damit verbundenen Konzentration des Interkontinentalverkehrs auf die grossen Hubflughäfen müssen insbesondere an den deutschen Luftverkehrsdrehscheiben Frankfurt und München Engpässe vermieden werden. Nur durch eine frist- und bedarfsgerechte Kapazitätserweiterung an diesen Verteilerknoten kann sichergestellt werden, dass der Luftverkehrsstandort Deutschland seine Leistungsfähigkeit im internationalen Wettbewerb wahrt und der Verkehr nicht zu den benachbarten Drehkreuzen im europäischen Ausland abwandert. Die Notwendigkeit für weitere Ausbaumassnahmen sehen die Träger der Luftverkehrsinitiative darüber hinaus vor allem in Berlin und Düsseldorf als gegeben an.

Andere von den Ländern für notwendig erachtete Ausbaumassnahmen von Flughäfen werden in dem Masterplan nicht angesprochen. Sie 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.

Ein Verzicht oder Verzug beim Ausbau der Luftverkehrskapazitäten würde nach Einschätzung der Luftverkehrsinitiative enorme volkswirtschaftliche Risiken bergen. Dem Masterplan zufolge würde das gesamtdeutsche Fluggastaufkommen in diesem Fall um bis zu 27 Millionen Passagiere reduziert. Neben den gravierenden Auswirkungen auf die konjunkturelle Entwicklung hätte ein solcher Aderlass auch erhebliche Folgen für den Arbeitsmarkt. Bis zu 80.000 Arbeitsplätze, die durch das Verkehrswachstum an den deutschen Flughäfen direkt oder

indirekt geschaffen bzw. mittelbar induziert werden, könnten ohne die systematische Weiterentwicklung der Infrastruktur nicht entstehen. Die katalytischen Beschäftigungseffekte - sie beschreiben die Entstehung neuer Arbeitsplätze durch Unternehmensansiedlungen in attraktiver Flughafennähe - sind dabei noch gar nicht berücksichtigt. Allein für den Flughafen Frankfurt wird durch den Kapazitätsausbau mit zusätzlich 54.000 Arbeitsplätzen durch katalytische Beschäftigungseffekte gerechnet.

Die unkoordinierte Schaffung neuer Airportkapazitäten in der Fläche für sogenannte Low-Cost-Airlines wird von den Trägern der Luftverkehrsinitiative dagegen einhellig als problematisch erachtet. Eine Gefährdung des Luftverkehrsstandorts durch "Konversionsprojekte", bei denen Militärflughäfen unter grossem Aufwand und meist mit öffentlichen Mitteln für den zivilen Luftverkehr umgerüstet werden, soll vermieden werden. Flughäfen, die nur mit dauerhaften Subventionen betrieben werden können, schwächen sowohl die öffentlichen Haushalte als auch die übrigen - wirtschaftlich betriebenen - Flughäfen.

Neben dem Masterplan zur Flughafenentwicklung enthält der neue Zwischenbericht der Luftverkehrsinitiative auch konkrete Handlungsempfehlungen zur Neuordnung der Flugsicherung im europäischen Kontext, zu einer verstärkten Interessenvertretung zugunsten der deutschen Luftverkehrsbranche auf europäischer Ebene - insbesondere auch im Bereich der Luftsicherheit - sowie zur Verbesserung wettbewerbsrelevanter rechtlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen. Ausserdem wird im Rahmen einer aktiven Standortpolitik die Gründung eines "European Center of Aviation Development" beschlossen, das sich als Forschungsinstitut mit allen im Wettbewerb relevanten betriebswirtschaftlichen, luftverkehrspolitischen und strategischen Fragen im Systemzusammenhang befassen soll. Der Partner auf der Universitätsseite wird die Technische Universität Darmstadt sein. Eine Erweiterung des Kreises der Beteiligten wird noch abgestimmt.

Hinweis an die Redaktionen: Den gesamten Masterplan zur Flughafeninfrastruktur können Sie unter [www.initiative-luftverkehr.de](http://www.initiative-luftverkehr.de) downloaden.

Ansprechpartner für Rückfragen:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Unternehmenskommunikation  
Ulrich Manz / Axel Raab, Tel. +49-(0)6103-707-4111

FMG Flughafen München GmbH  
Unternehmenskommunikation  
Hans-Joachim Bues /Ingo Anspach, Tel. +49-(0)89-975-41100

Fraport AG  
Unternehmenskommunikation  
Pressestelle (UKM-PS), Tel. +49-(0)69-690-70555

Deutsche Lufthansa AG  
Konzernkommunikation  
Thomas Ellerbeck, Tel. +49+(0)69-696-2999

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100001508/100481092> abgerufen werden.