



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 30. September 2010, 10:30 Uhr

Rede

der
Bayerischen Staatssekretärin
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Katja Hessel

anlässlich
des Siemens Airport Dialog 2010

am 30. September 2010
Fürth-Bislohe

**Sehr geehrter Herr Siegers,
sehr geehrter Herr Dr. Keh,
sehr geehrter Herr Dr. Kassner,
meine sehr verehrten Damen und Herren!**

Einleitung

Die Zukunftsfähigkeit unserer Wirtschaft hängt mit dem Entwicklungspotential unserer Flughäfen aufs Engste zusammen. In meiner täglichen Arbeit als Wirtschafts- und Verkehrsstaatssekretärin wird mir dieser Zusammenhang immer wieder sehr deutlich.

Auch als **Mitglied des Aufsichtsrats des Nürnberger Flughafens** ist mir die aktuelle Situation der deutschen Flughäfen und der Luftverkehrswirtschaft gut bekannt.

Damit begrüße ich Sie sehr herzlich zum Siemens Airport Dialog 2010. Ich freue mich, mit Ihnen ein Thema zu vertiefen, dessen Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und Deutschlands nicht hoch genug eingeschätzt werden kann: **der Luftverkehr und die Entwicklung seiner Infrastruktur.**

Bedeutung Luftverkehr

Der Luftverkehr ist ein ebenso komplexes wie leistungsfähiges Gesamtsystem.

Flughäfen, Flugsicherung, Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtindustrie gewährleisten

- einen schnellen internationalen **Warenaustausch**,
- effiziente **Reiseverbindungen** mit Destinationen auf dem ganzen Globus sowie
- **vielfältige Außenbeziehungen** von Politik, Wirtschaft, Kultur, Sport, Wissenschaft und Forschung.

Kurz: Gute Luftverkehrsverbindungen sind ein **zentraler Standortfaktor** für die deutsche Wirtschaft. Sie sind unverzichtbar für die Ansiedlung international tätiger Unternehmen.

Luftverkehr als Wachstumsbranche

Zugleich ist der Luftverkehr eine der wichtigsten **internationalen Wachstumsbranchen**.

2009 sind auf den deutschen Verkehrsflughäfen insgesamt **182 Mio. Fluggäste** gestartet oder gelandet. In den letzten 15 Jahren hat sich damit die Zahl der Fluggäste **verdoppelt**.

Und dies, obwohl der Luftverkehr in diesem Zeitraum immer wieder erhebliche Rückschläge hinnehmen musste. Denken Sie an

- den Irakkrieg,

- die SARS-Epidemie,
- die Anschläge in den USA vom 11. September 2001 oder
- die globale Finanz- und Wirtschaftskrise im letzten Jahr.

Schneller als erwartet hat der Luftverkehr auch die aktuelle Wirtschaftskrise überwunden. Das Passagieraufkommen und insbesondere das Aufkommen der Luftfracht wachsen derzeit weit überdurchschnittlich.

Alle Prognosen sind sich darin einig, dass mit weiteren **deutlichen Zuwachsraten im Weltluftverkehr** zu rechnen ist. So geht die aktuelle **Prognose für den Flughafen München** davon aus, dass das Passagieraufkommen

- von rd. 32 Mio. im Jahr 2009
- auf rd. 58 Mio. im Jahr 2025 ansteigen wird.

Darin sind übrigens die Rückgänge aufgrund der globalen Wirtschaftskrise schon berücksichtigt.

Liberalisierung der Luftverkehrsbranche

Ein wesentlicher Grund für die dynamische Entwicklung des Luftverkehrs ist dessen **Liberalisierung**. Die strenge Regulierung des Streckenzugangs, der Flugpreise und der Luft-

frachtraten gehören inzwischen zur Geschichte der Branche.

Eine Folge der Liberalisierung war der Boom der **Low-Cost-Carrier**. Gab es 2002 in Deutschland erst zwei Billigflieger, so bedienten im Winterflugplan 2010 bereits 17 Low-Cost-Airlines den deutschen Markt. Der Anteil am Gesamtpassagieraufkommen der deutschen Flughäfen liegt inzwischen bei rd. **30 %**.

Allianzen zwischen Fluggesellschaften

Der verschärfte Wettbewerb hat auch die Tendenz zur Bildung von **Allianzen und Kooperationen** zwischen den Fluggesellschaften beflügelt. Die einzelnen Flughäfen sind dadurch mit einer größeren Marktmacht der Fluggesellschaften konfrontiert.

Das wird besonders bei den vor zehn Jahren liberalisierten **Bodenabfertigungsdiensten** deutlich. Durch die gewachsene Konkurrenz und den Preisdruck verzeichnen die Flughäfen hier seit Jahren sinkende Erträge.

Neue Flugzeugmuster

Neue Herausforderungen für die Flughäfen resultieren auch aus der **Neuentwicklungen von**

Flugzeugen für interkontinentale Flüge. Prominente Beispiele sind der A 380 von Airbus und der Dreamliner von Boeing.

Der **Airbus 380** ist ein Flugzeug der **Drehkreuzflughäfen**. Er trägt dazu bei, mit seiner hohen Sitzplatzkapazität die knappen Zeitnischen an Flughäfen optimal ausnutzen.

Der **Dreamliner von Boeing** – dessen Auslieferung sich nach wie vor verzögert – wird bei geringerer Sitzplatzkapazität als der A 380 Fernflüge auch von **kleineren Flughäfen**, wie z. B. von Düsseldorf oder Berlin, ermöglichen.

Bei der Planung neuer Projekte – wie etwa der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München – müssen natürlich die Dimensionen des neuen A 380 berücksichtigt werden.

Im Übrigen ist noch offen, wie sich diese beiden Flugzeuge auf die Flughafenlandschaft konkret auswirken werden, ganz zu schweigen von dem, was sich die Ingenieure derzeit an ihren Reißbrettern und PCs für das noch leistungsfähigere und zugleich ressourcenschonendere Flugzeug der Zukunft ausdenken.

Fest steht jedenfalls, dass die genannten Faktoren, nämlich

- das ungebrochene **langfristige Wachstum** im Luftverkehrsmarkt,
- die fortschreitende **Liberalisierung** des Marktes sowie
- neue Anbieter und Kooperationen bei den **Fluggesellschaften** und
- die Entwicklung neuer **Flugzeugmuster** für die Flughäfen mit **erheblichen Auswirkungen** verbunden sind.

Außereuropäischer Wettbewerb

Hinzu kommt – vor allem für die deutschen Drehkreuze Frankfurt und München – ein immer schärferer **Wettbewerb mit außereuropäischen Hubflughäfen**, gerade im mittleren Osten.

Der **Flughafen Dubai**, der Heimatflughafen der Fluggesellschaft Emirates, wächst rasant. Auf der Basis von sechs parallelen Start- und Landebahnen sollen bis zum Jahr 2012 Abfertigungskapazitäten für 120 Mio. Passagiere und 12 Mio. t Fracht ermöglicht werden.

Emirates selbst hat auf der Internationalen Luftfahrtmesse im Juni dieses Jahres in Berlin einen Auftrag über 32 zusätzliche Großraumflugzeuge vom Muster A 380 unterzeichnet.

Das Unternehmen hat damit **insgesamt 90 Flugzeuge A 380 fest bestellt**, die alle bis 2017 ausgeliefert werden sollen. Insgesamt bekommt Emirates durch seine Rekordaufträge bei Airbus und Boeing in den nächsten sechs Jahren im Schnitt **zwei neue Jets monatlich** geliefert.

Bei nur rd. fünf Mio. Einwohnern der Vereinigten Arabischen Emirate kann der einzige Zweck dieser hohen Kapazitäten nur darin bestehen, **internationalen Verkehr aus anderen Weltregionen über den Flughafen Dubai zu führen**. Ähnliche Ziele verfolgen auch die Fluggesellschaften aus Abu Dhabi und Katar.

Die große Sorge unserer Drehkreuzflughäfen ist daher, dass die Fluggesellschaften der Golfstaaten Umsteigepassagiere aus Deutschland zu ihren Drehkreuzen weglocken. Dies würde sich massiv auch auf die Flughäfen Frankfurt und München auswirken.

Aber Jammern hilft nicht: Die deutschen Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften müssen sich diesem **Wettbewerb stellen**. Und dazu braucht es eine **bedarfsgerechte Infrastruktur insbesondere bei den Drehkreuzflughäfen**.

Nur so wird es den Fluggesellschaften gelingen, ihr dichtes innerdeutsches und europäisches Streckennetz und die hohe Verbindungsqualität an den Drehkreuzen weiterzuentwickeln.

Damit wird deutlich, dass die deutschen Flughäfen – mehr denn je – **zwei wesentliche Anforderungen** umsetzen müssen, um im Wettbewerb bestehen zu können:

- Sie müssen **nachfragegerechte Kapazitäten** bereitstellen. Das gilt für Start- und Landebahnen ebenso wie für Terminals.
- Gleichzeitig ist ein **hohes Maß an Wirtschaftlichkeit** notwendig. Die Nutzer drängen auf preisgünstige Entgelte.

Drei Geschäftsmodelle

Dabei gibt es keine pauschalen Lösungen.

Für die **drei wesentlichen Geschäftsmodelle** der deutschen Flughäfen müssen jeweils individuelle Lösungen erarbeitet werden.

Damit meine ich:

Erstens: die beiden **Drehkreuze des interkontinentalen Luftverkehrs** in Frankfurt und München,

zweitens: **Flughäfen mit Fokus auf dem Low-Cost-Verkehr**, wie die Flughäfen Hahn und Memmingen, und

drittens: sog. **Hybridflughäfen** ohne eindeutige Spezialisierung, wie etwa die Verkehrsflughäfen Düsseldorf oder auch Nürnberg.

Lassen Sie mich – wegen ihrer besonderen Bedeutung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und Bayerns – kurz auf die **Hubs Frankfurt und München** eingehen. Diese Flughäfen müssen eine **hohe Gesamtnachfrage** und eine **Spitzennachfrage in Drehkreuzzeiten** bewältigen. Kennzeichnend für dieses Geschäftsmodell ist ein hoher Anteil an Zubringerflügen und Umsteigefluggästen.

Deshalb treiben beide Flughäfen mit Nachdruck den Ausbau der Start- und Landebahnkapazitäten und der Terminalkapazitäten voran.

Am **Flughafen Frankfurt** soll die vierte Bahn voraussichtlich zum Winterflugplan 2011/2012 in Betrieb gehen.

Für den **Flughafen München** wird das Planfeststellungsverfahren mit dem Baurecht für die dritte Start- und Landebahn voraussichtlich Ende 2010/Anfang 2011 abgeschlossen werden. Parallel laufen in München die Planungen für den Bau eines Satelliten, der die Abfertigungskapazität des Terminals 2 in seiner ersten Ausbaustufe um elf Millionen Passagiere erhöht.

Flughafenkonzept der Bundesregierung

Diese beiden Infrastrukturvorhaben stehen nicht isoliert für sich. Sie sind elementarer Bestandteil des **Flughafenkonzepts der Bundesregierung vom Mai 2009**. Der Bund zeigt darin Wege auf, um die Flughafeninfrastruktur so zu entwickeln, dass der Luftverkehr seine Aufgaben für Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland effizient erfüllen kann.

Dabei geht es **nicht** darum, **neue Flughäfen** in Deutschland anzulegen. Vielmehr soll die **vorhandene Infrastruktur der Flughäfen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.**

Nach dem Flughafenkonzept besteht ein großes verkehrspolitisches und volkswirtschaftliches Interesse an der bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Hamburg, München und Stuttgart.

Das Flughafenkonzept sieht dafür konkret folgende Maßnahmen vor:

- Ausbau der Flughäfen Frankfurt und München durch jeweils eine zusätzliche Start- und Landebahn,
- Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International sowie eine
- verbesserte Nutzung der Kapazitäten der Start- und Landebahnen an den anderen Standorten.

Hinzu kommen:

- die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur für die **Luftfracht** an einer Reihe

wichtiger Frachtflughäfen, unter anderem in München und Nürnberg, und

- die Gewährleistung einer **guten Straßen- und Schienenanbindung** der Flughäfen.

Intermodale Schnittstellen

Ich halte es für ganz wesentlich, die Flughäfen besser mit dem Schienen- und Straßennetz zu vernetzen. Das **Flughafenkonzept** der Bundesregierung regt deshalb an, beim Ausbau der Bundesschienenwege und der Bundesfernstraßen vor allem auf **eine verbesserte Intermodalität** an den Flughafenstandorten zu achten.

Gerade am **Flughafen München** als zweitem internationalem Drehkreuz in Deutschland ist noch viel zu tun. Mit den forcierten Planungen des **Erdinger Ringschlusses** und der **Südostbayern-Anbindung des Flughafens** sind wir hier auf einem guten Weg.

Meine Damen und Herren!

Planungsverfahren straffen

Deutschland ist bekannt für seine **langen Planungs- und Genehmigungszeiten**. Das gilt für Großprojekte allgemein und für Ausbaumaßnahmen an Flughäfen ganz besonders. Lange

Planungsverfahren und hohe Bürokratiekosten erweisen sich als echter Wettbewerbsnachteil für Deutschland.

Deshalb müssen wir die **Verfahren** unter Wahrung eines hohen Schutzniveaus für Mensch und Umwelt **straffen und vereinfachen**.

Schwieriger zu beantworten ist die Frage nach den konkret zu treffenden Maßnahmen. Denn die Ursachen für die ausufernden Verfahren reichen von **hohen Anforderungen aus der europäischen Gesetzgebung**, vor allem im Bereich von Umwelt- und Naturschutz, bis hin zu einem **Mentalitätswandel in der Bevölkerung**. Deshalb freue ich mich, dass die Bundesregierung Ursachen und Lösungen nun in einem **strukturierten Prozess** angehen möchte. Wie im Luftverkehrskonzept angekündigt, hat sie eine **Expertengruppe** eingerichtet, die Möglichkeiten zur Beschleunigung von Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren prüft. Meine Erwartung ist, dass es nicht bei einer bloßen Prüfung bleiben darf.

Schließlich möchte ich noch auf ein Thema eingehen, das die Flughäfen in besonderer Weise betrifft: die **Sicherheit im Luftverkehr**. Vor allem die **Terroranschläge des 11. September 2001** haben uns die Anfälligkeit des Luftverkehrs für terroristische Akte deutlich vor Augen geführt.

Aber auch **andere Beispiele** beweisen, dass die Luftsicherheit sich ständig neuen Herausforderungen stellen muss:

- Ich denke an den in London 2006 vereitelten Versuch, verschiedene Flüssigkeiten an Bord eines Flugzeuges zu bringen, um dort Flüssigsprengstoff herzustellen, und
- an den Anschlagversuch auf Delta Airlines Ende 2009 mit am Körper getragenen Sprengstoff.

Die **Industrie** ist gefordert, durch Entwicklung neuer Technologien und Verfahren diesen Anforderungen gerecht zu werden.

Dazu zwei Beispiele:

Das seit 6. November 2006 bestehende Verbot, Flüssigkeiten über 100 Milliliter im Handgepäck mitführen zu dürfen, wird in **zwei Schritten** aufgehoben:

Flüssigkeitsverbot

- Ab April 2011 ist zunächst für die an einem EU-Flughafen umsteigenden Passagiere das Mitführen von Flüssigkeiten, die in Duty Free-Shops in Ländern außerhalb der EU gekauft wurden, erlaubt.
- Eine **komplette Aufhebung** des Verbots wird ab dem Frühjahr 2013 erfolgen. Bis dahin müssen alle Flughäfen in der EU mit entsprechenden Flüssigkeitsscannern ausgestattet sein. Die Industrie ist gefordert, leistungsfähige Geräte zu entwickeln, die in den bisherigen Ablauf einer Fluggastkontrolle reibungslos integriert werden können.

Körperscanner

Auch der versuchte Anschlag im Dezember 2009 mit am Körper getragenen Sprengstoff zeigt, wie wichtig es ist, die Technik zu verfeinern. Wir brauchen ein System,

- das ein Mehr an Sicherheit als die herkömmliche Kontrolle mit Tor-Sonden und Hand-Sonden ermöglicht,
- das jedoch gleichzeitig die bestehenden Betriebsabläufe nicht verzögert.

Die sogenannten **Körper- oder Sicherheits-scanner** können erst dann zum Einsatz kom-

men, wenn die gesundheitliche Unbedenklichkeit und die Wahrung der Persönlichkeitsrechte sichergestellt sind. Über die Ergebnisse des bundesweit ersten **Praxistests am Hamburger Flughafen** bin ich gespannt.

Auch hier ist – wie bei jeder Einführung neuer Technik im Luftverkehr – ein Dreiklang der Maßstab für den Erfolg: **Sicherheit – Wirtschaftlichkeit – Betriebsabläufe.**

Meine Damen und Herren!

Schluss

Die Internationalisierung der Handelsströme und die Globalisierung der Wirtschaft verlangen eine **moderne und wettbewerbsfähige Luftverkehrsinfrastruktur.**

Gerade die exportorientierte **bayerische Wirtschaft** ist auf ein gutes Angebot an Luftverkehrsverbindungen angewiesen. Mit den in Bayern vorhandenen Flughäfen und Landeplätzen steht uns eine hervorragende dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung.

Diesen Bestand gilt es zu sichern und im Sinne einer langfristig orientierten Infrastrukturpolitik **nachfragegerecht weiter auszubauen.**

Ich wünsche uns allen den dazu erforderlichen **langen Atem.**

Vielen Dank!