

## Stellungnahme zum Bau des Terminals 3 am Flughafen Frankfurt am Main

### 1. Der Frankfurter Flughafen erfüllt eine wesentliche Verkehrsfunktion für den Wirtschaftsstandort Deutschland

Der global vernetzte Wirtschaftsstandort Deutschland braucht eine bedarfsgerechte und international wettbewerbsfähige Flughafeninfrastruktur. Dem Flughafen Frankfurt am Main kommt dabei als größtem deutschen Flughafen und wichtigstem Drehkreuz für den internationalen Passagier- und Frachtverkehr herausragende Bedeutung zu. Die weltweite Anbindung Deutschlands sowohl im Passagier- als auch im Frachtverkehr hängt wesentlich von der internationalen Luftverkehrsdrehscheibe in Frankfurt ab.

- 98 Fluggesellschaften bieten in der aktuellen Winterflugplan-Periode 2014/15 Passagierflüge von und nach Frankfurt an. Mit 250 direkt erreichbaren Zielen in 105 Ländern gehört Frankfurt zu den Flughäfen mit den meisten Verbindungen weltweit. Nur aufgrund seiner Hub-Funktion kann über ihn eine Vielzahl von direkten Interkontinental-Verbindungen angeboten werden. Die überwiegende Mehrzahl aller Interkontinentalflüge Deutschlands fliegen ab Frankfurt. 55% aller Passagiere nutzen den Frankfurter Flughafen als Umsteige-Hub. Damit hat Frankfurt von allen europäischen Flughäfen den höchsten Anteil an Umsteigern. Dies unterstreicht seine Rolle als einer der weltweit führenden internationalen Verkehrsflughäfen mit Hub-Funktion.
- Dass am Flughafen Frankfurt Passagier- und Frachtverkehr so eng verknüpft sind und ein ganz erheblicher Anteil der Luftfracht – nämlich rund 40% – als sogenannte „belly-Fracht“ in Passagierflugzeugen mittransportiert wird, stärkt die verkehrliche Funktion des Flughafens für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Für die exportorientierte deutsche Wirtschaft stellt der Flughafen Frankfurt damit wichtige und wettbewerbsentscheidende Luftverkehrsverbindungen in die Welt sicher.

Angesichts seiner herausragenden Rolle und Funktion für den Luftverkehrs- und Wirtschaftsstandort Deutschland sind der Erhalt und die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt auch im nationalen Interesse. Der im Planfeststellungsbeschluss von 2007 vorgesehene schrittweise Ausbau des Frankfurter Flughafens ist hierfür ein wesentlicher Faktor. Der Bau eines dritten Terminals ist dabei integraler Bestandteil des beschlossenen und planfestgestellten Flughafenausbaus.

Aufgrund seiner zentralen verkehrlichen Funktion für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist der Flughafen Frankfurt selbst zu einer der wichtigsten Arbeitsstätten im Rhein-Main-Gebiet und weit darüber hinaus geworden. Mit 78.000 Arbeitsplätzen ist er sogar die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands.

## **2. Die wesentliche Verkehrsfunktion des Frankfurter Flughafens für den Wirtschaftsstandort Deutschland kann nur aufrechterhalten werden, wenn der Flughafen im Wettbewerb der internationalen Drehkreuze hinsichtlich Kapazität und Qualität erfolgreich weiterentwickelt werden kann**

Der Luftverkehr wächst – weltweit von 2010 bis 2013 um 17,3%. Und der langfristige Wachstumstrend setzt sich fort. Er ist auch – ungeachtet im Luftverkehr nicht ungewöhnlicher kurzfristiger Ausschläge nach oben und nach unten – ungebrochen und stabil. Das Wachstum ist jedoch regional ungleich verteilt und wird derzeit vor allem von außereuropäischen Anbietern – Fluggesellschaften wie Hubflughäfen – getrieben.

Im intensiven internationalen Wettbewerb macht die außereuropäische Konkurrenz den Hubflughäfen in Europa zunehmend zu schaffen. So wiesen große Hubflughäfen im außereuropäischen Ausland in den letzten drei Jahren ein deutlich größeres Wachstum auf als ihre europäischen Konkurrenten: Während das Passagieraufkommen in Frankfurt von 2010 bis 2013 immerhin um 9,5% und in London-Heathrow um 9,8% gestiegen ist, sind in demselben Zeitraum große außereuropäische Hubflughäfen noch deutlich stärker gewachsen: So etwa der Flughafen Dubai um 40,8%, der Flughafen Doha um 50,8%, der Flughafen Abu Dhabi um 52,2% und der Flughafen Istanbul sogar um 59,1%.

Zwischen 2004 und 2013 ist die Zahl der Umsteiger, die in Europa oder im Nahen Osten umstiegen, von 119,6 Millionen Passagieren auf 149,3 Millionen Passagiere gewachsen (+24,8% bzw. im Schnitt +2,5% p.a.). Dabei sind starke Verschiebungen bei den Marktanteilen von Hubflughäfen in Europa und dem Nahen Osten zu beobachten: Die Flughäfen Frankfurt, Paris Charles de Gaulle und London-Heathrow haben nicht nur relativ Marktanteile, sondern auch absolut Umsteiger verloren. Amsterdam konnte absolut Umsteiger gewinnen, verlor aber Marktanteile. Dagegen haben die Flughäfen Abu Dhabi, Doha, Dubai und Istanbul absolut und auch in Marktanteilen starke Zuwächse bei Umsteigeverkehren erfahren.

Der Luftverkehr wächst also weltweit weiter dynamisch, aber an dem Wachstum haben außereuropäische Wettbewerber einen zunehmend größeren Anteil, während ihre europäischen Konkurrenten im Wettbewerb immer weiter zurückzufallen drohen. Wer im internationalen Wettbewerb erfolgreich bestehen und an dem weltweiten Wachstum des Luftverkehrs teilhaben will, braucht entsprechend attraktive regulative Rahmenbedingungen und bedarfsgerechte Kapazitäten.

Denn mit dem weltweiten Wachstum des Luftverkehrs steigt auch die Nachfrage nach entsprechenden Kapazitäten. Wer sie anbieten kann, hat einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil. Die Flughäfen in Istanbul und in den Golfstaaten stocken ihr Kapazitätsangebot durch staatlich unterstützten Infrastrukturausbau derzeit massiv auf und stärken damit ihre internationale Wettbewerbsposition gerade auch gegenüber ihrer westeuropäischen Konkurrenz erheblich. Darüber hinaus gestalten diese Länder die fiskalischen und regulativen Rahmenbedingungen für den Luftverkehr, der aus ihren Ländern heraus betrieben wird, sehr zugunsten der dortigen Luftverkehrswirtschaft. Diese Länder begreifen den Luftverkehr aufgrund seiner gesamtwirtschaftlichen Bedeutung als integralen Bestandteil ihrer Wirtschaftspolitik und fördern ihn gezielt.

Wer im weltweiten Wettbewerb die nachgefragten zusätzlichen Kapazitäten aufgrund von Kapazitätsengpässen oder -grenzen oder aufgrund fiskalischer Belastungen und regulativer Beschränkungen nicht anbieten kann, hat einen entscheidenden Wettbewerbsnachteil. Die globalen Luftverkehrsströme werden sich dann andere Wege suchen – im Falle des Frankfurter Flughafens etwa über die bestehende europäische Konkurrenz in Amsterdam, London und Paris oder auch über die Flughäfen in Istanbul und den Golfstaaten.

Wer im internationalen Wettbewerb der großen Hubflughäfen bestehen und an dem weltweiten Wachstum des Luftverkehrs teilhaben will, muss auch international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen und entsprechende Kapazitäten der Infrastruktur anbieten können. Der Flughafen Frankfurt als einer der weltweit führenden Hubflughäfen kann im internationalen Wettbewerb mit anderen großen europäischen und außereuropäischen Flughäfen nur dann weiter erfolgreich sein, wenn er diese Voraussetzungen auch in Zukunft erfüllt. Dazu muss er seine Infrastruktur weiterentwickeln und nach dem Bau der neuen Landebahn jetzt auch seine Terminalkapazitäten erweitern können – entsprechend dem in mehreren Gutachten plausibel nachgewiesenen zusätzlichen Bedarf.

### **3. Der zusätzliche Kapazitätsbedarf am Frankfurter Flughafen wird durch die Langfristprognose des BMVI und durch Gutachten der Institute Intraplan und MKmetric bestätigt**

Der Wachstumstrend im Luftverkehr wird sich in den kommenden Jahren nach den vorliegenden Prognosen weiter fortsetzen. Treiber ist die globale Wirtschaftsentwicklung, mit der insbesondere der exportstarke Industriestandort Deutschland engstens verknüpft ist und auch für die Zukunft weiter verbunden sein soll. Darauf stellt sich auch die Verkehrspolitik der Bundesregierung ein.

So wird nach der Langfristprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bis zum Jahr 2030 für den Luftverkehr in Deutschland ein durchschnittliches Passagierwachstum von 2,3% pro Jahr (kumuliert bis 2030: + 58,3%) erwartet. Für den Flughafen Frankfurt prognostizieren zwei unabhängige, von Fraport in Auftrag gegebene Gutachten der renommierten Institute Intraplan und MKmetric ebenfalls ein stetiges Wachstum des Passagieraufkommens, das demnach bis 2021 auf 68,2 bzw. 72,9 Millionen p.a. und bis 2025 auf 75,7 bzw. 78,0 Millionen p.a. ansteigen soll.

Das fortdauernde Wachstum des Passagieraufkommens setzt aber den Ausbau entsprechender Kapazitäten der Infrastruktur voraus. Die Flughafeninfrastruktur muss daher bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Der Bau der neuen Landebahn in Frankfurt war dazu ein erster notwendiger Schritt, um entsprechende Kapazitäten des Bahnsystems zu schaffen. Ebenso notwendig ist jedoch angesichts des erwarteten Passagierwachstums auch eine Erweiterung der Terminalkapazitäten.

Nach den Prognosen von Intraplan und MKmetric werden die bisherigen Kapazitätsgrenzen der beiden bestehenden Terminals des Flughafens Frankfurt inklusive Puffer (68 Millionen Passagiere) rund um das Jahr 2021 überschritten. Spätestens dann wird es nach Analysen der Beratungsgesellschaft „Netherlands Airport Consultants“ (NACO) zu massiven Einschränkungen der Betriebsabläufe kommen. Die Folge wären

erhebliche Qualitätseinbußen – so z.B. hinsichtlich der Check-in-Kapazitäten, bei den Sicherheits-, Pass- und Zollkontrollstellen, durch vermehrte Abfertigung auf Vorfeldpositionen, durch Staus und Wartezeiten auf den Rollwegen – sowie eine massiv eingeschränkte internationale Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens.

Ein geordneter Betrieb des Flughafens kann daher nachhaltig nur über die Erweiterung der Abfertigungskapazitäten durch den Bau eines neuen Terminals gewährleistet werden. Nur so kann der Flughafen Frankfurt seine Wettbewerbsfähigkeit als einer der weltweit führenden Luftverkehrsdrehscheiben für den internationalen Passagier- und Frachtverkehr auch in Zukunft erhalten.

## Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Michael Kandora, Leiter Infrastruktur

Französische Straße 48, 10117 Berlin

E-Mail: Michael.Kandora@bdl.aero

Telefon: 030 / 520 077-125

*Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsames Sprachrohr der deutschen Luftfahrt gegründet. Er wird geleitet von Klaus-Peter Siegloch als Präsident und Matthias von Randow als Hauptgeschäftsführer. Der BDL setzt sich für eine Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland ein. Als zentraler Ansprechpartner für Politik, Medien und Öffentlichkeit, bündelt und kommuniziert er die Themen, die von Bedeutung für die Branche sind. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung sowie Leistungsanbieter.*