

# **Städte und Flughäfen – miteinander oder gegeneinander?**

**Dokumentation einer Konferenz im Rahmen der ILA  
Flughafen Berlin-Schönefeld, 30. Mai 2008**

**Herausgeber**

Deutscher Städtetag, Köln und Berlin, 2009.

Alle Rechte vorbehalten.

Deutscher Städtetag

Straße des 17. Juni 112

10623 Berlin

Telefon: 030-37711-0

Telefax: 030-37711-999

Email: [post@staedtetag.de](mailto:post@staedtetag.de)

Internet: <http://www.staedtetag.de>

Diese Dokumentation wurde bearbeitet von Richard Kemmerzehl.

# Inhalt

Konferenzprogramm	5
1. Grußwort: Folkert Kiepe, Beigeordneter des Deutschen Städtetages, Berlin und Köln	6-7
2. Grußwort: Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV, Berlin	8-10
Vorträge:	
1. Impulsreferat: Flughäfen als Motor für das städtische Wirtschaftswachstum. Dipl.-Ing. Christoph Blume, Geschäftsführer des Flughafen Düsseldorf	11-13
2. Impulsreferat: Flughäfen als Entwicklungshemmnis für Kommunen. Jens Beutel, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Mainz	14-23
3. Impulsreferat: Flughäfen als Entwicklungschance für Kommunen. Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbands ADV	24-36
1. Fachreferat: Tourismusfaktor Regionalflughafen. Dr. Ivo Holzinger, Oberbürgermeister von Memmingen	37-53
2. Fachreferat: Fliegen wir das Klima zugrunde? Prof. Dr. Robert Sausen, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt	54-74

# Inhalt

Podiumsdiskussion:

„Flughafenbetrieb und Stadtentwicklung – nur gemeinsam sind sie stark!“

Teilnehmer 75

Zusammenfassung der Beiträge 76-79

Schlusswort:

Folkert Kiepe, Beigeordneter des Deutschen Städtetages, Berlin und Köln 80

## Konferenzprogramm

Ziel der gemeinsam vom Flughafenverband ADV und dem Deutschen Städtetag geplanten Veranstaltung war es, das Zusammenspiel von Städten und Flughäfen aus unterschiedlichen Blickwinkeln und Interessenkonstellationen zu betrachten.

Das Spektrum der Vorträge und Referate reichte von der engen wirtschaftlichen Verflechtung zwischen Flughafen und städtischem (Mit-) Gesellschafter bis hin zur vollständigen Ablehnung der Flughäfen durch die Anrainerkommunen aufgrund des mit dem Flugbetrieb einhergehenden negativen Umweltauswirkungen für die betroffene Bevölkerung. Die Tatsache, dass der Luftverkehr aus unserer modernen Arbeits- und Lebenswelt ebenso wenig wegzudenken ist wie die damit verknüpften unbestrittenen ökologischen und gesundheitlichen Risiken, waren ebenso Gegenstand dieser Konferenz.

Umso wichtiger war es daher, dass Städte und Flughäfen ihre Gemeinsamkeiten erkennen, ohne gleichzeitig die unterschiedlichen Interessen zu verschweigen.

In der Veranstaltung sollten deshalb die verschiedenen Aspekte des nicht immer einfachen Verhältnisses von Städten und Flughäfen näher beleuchtet, Gemeinsamkeiten und Gegensätze herausgearbeitet und nach Möglichkeit eine neue Kultur der Zusammenarbeit aufgezeigt werden.



## 1. Grußwort

„Städte und Flughäfen – Miteinander oder Gegeneinander?“ lautet das Motto dieser Veranstaltung, die der Deutsche Städtetag und der Flughafenverband ADV erstmalig durchführen. Die Internationale Luftfahrtausstellung in Berlin-Schönefeld erscheint uns als ein geeigneter Anlass, dieses wahrlich nicht neue Thema im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung einmal gründlich zu beleuchten.

Es liegt auf der Hand, dass die im Veranstaltungstitel zum Ausdruck kommende Alternative in Wirklichkeit keine ist und daher auch mit einem Fragezeichen versehen wurde. Ein Gegeneinander von Städten und Flughäfen können sich beide nicht leisten: Die Städte nicht, weil für sie die Flughäfen das Tor zur Welt sind, über das nicht nur Güter und Waren abgefertigt werden, sondern weil sie der Mobilität der Menschen dienen. Ob als Geschäftsreisender oder Tourist – viele Städte können aus zeitlichen und/oder geographischen Gründen am bequemsten mit dem Flugzeug erreicht werden. Die Vorträge von Herrn Christoph Blume, dem Sprecher der Geschäftsführung des Düsseldorfer Flughafens, der dankenswerterweise kurzfristig den Part des in der letzten Woche verstorbenen Düsseldorfer Oberbürgermeister Erwin übernommen hat, sowie Herrn Oberbürgermeister Dr. Holzinger aus Memmingen werden auf diese Sachverhalte sicherlich noch detaillierter eingehen.

Aber auch die Flughäfen sind auf ein gutes Miteinander mit den Städten in ihrem Einzugsbereich angewiesen. Flughäfen können sich nur im Einvernehmen mit ihrem Umland entwickeln, weil sonst die mit dem Flugbetrieb nach wie vor verbundenen negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt die notwendige Akzeptanz in der Bevölkerung erst gar nicht entstehen lässt bzw. dort, wo sie einmal bestanden hat, gefährdet. Herr Hauptgeschäftsführer Beisel sowie Herr Oberbürgermeister Beutel aus Mainz werden sicherlich in ihren Beiträgen aus unterschiedlichen Blickwinkeln auf diesen Zusammenhang eingehen.

Wir wollen uns aber den umweltpolitischen Folgen des Flugbetriebs jenseits der kommunalen Diskussion auch einmal grundsätzlich widmen und freuen uns daher über den Vortrag von Herrn Prof. Sausen vom Institut für Physik der Atmosphäre im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt.

Im Abschlusspodium sollen dann Politik und Wirtschaft zu Worte kommen und die Chancen für Gemeinsamkeiten von Flughafenbetrieb und Stadtentwicklung ausloten. Ich darf hierzu ganz herzlich begrüßen: Herrn Beigeordneten Martin zur Nedden aus Leipzig, der auch Vorsitzender des Bau- und Verkehrsausschusses des Deutschen Städtetages ist, Herrn Winfried Hermann, verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und Herrn Dr. Schulte, stellv. Vorstandsvorsitzender der FRAPORT AG, sowie Herrn Hauptgeschäftsführer des ADV Ralph Beisel.

So bleibt mir jetzt nur noch die Aufgabe, Ihnen und uns eine interessante Veranstaltung zu wünschen!

### **Folkert Kiepe**

Beigeordneter des Deutschen Städtetages  
für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr



## 2. Grußwort

Sehr geehrter Herr Kiepe, sehr geehrte Damen und Herren, auch ich möchte Sie alle herzlich willkommen heißen. Die Teilnehmerrunde verspricht interessant zu werden. Wir haben hier Experten sitzen: Vertreter der Kommunen, Oberbürgermeister, allesamt veritable Streiter um das Wohl von Flughäfen und deren Umland, weiterhin haben sich Abgeordnete des Bundestages angekündigt und ich denke, dass wir einen sehr spannenden Austausch von Gedanken und von Positionen erwarten können. Zu meiner tiefen persönlichen Betroffenheit fehlt ein Mensch unter uns, den wir alle gerne begrüßt hätten, nämlich Joachim Erwin, der als Person das ausgedrückt hätte, was auch ein Stück weit Thema der Veranstaltung sein soll, nämlich das Miteinander von Städten und Flughäfen zu gestalten. In seiner Funktion als Oberbürgermeister, in seiner Funktion als Vizepräsident des Deutschen Städtetages, aber eben auch als Aufsichtsratschefs des Düsseldorfer Flughafens hat Joachim Erwin genau dies vorgelebt. Seinen viel zu frühen Tod betrauern wir. Dankenswerterweise ist Christoph Blume, der Chef des Düsseldorfer Flughafens, eingesprungen und kann einen Teil des Parts von Herrn Erwin übernehmen.

Wer bin ich? Ich bin Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des ADV. Und dann gleich die Frage: Was macht denn so ein Flughafenverband? Er ist im letzten Jahr 60 Jahre alt und 1947 von acht Flughäfen gegründet worden. Heute – wenn ich unsere Mitgliedsstruktur anschau – sind die Flughäfen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz dabei, wir haben also sogar grenzüberschreitende Nachbarschaftsthemen auf der Tagesordnung unserer Verbandes. Ebenfalls Mitglieder bei uns sind heute auch alle deutschen Bundesländer, sehr viele große Kommunen und gleichzeitig auch noch die Industrie- und Handelskammern und eben auch der Deutsche Städtetag. Das zeigt schon ein Stück der Verbundenheit der Flughäfen mit ihrem wirtschaftlichen und politischen Umfeld.

Und wenn man sich dann fragt, welche Themen ein Flughafenverband als wichtig erachtet und wofür ein solcher Flughafenverband steht, dann lautet die Antwort: der ADV steht natürlich für einen leistungsstarken, wettbewerbsfähigen Luftverkehrsstandort Deutschland, er versucht natürlich alles, den bedarfsgerechten Ausbau, die Weiterentwicklung der Flughäfen zu befördern, Intermodalität zu unterstützen, aber eben auch die Umweltverträglichkeit neben der Wirtschaftlichkeit zu stärken. Ein weiteres wichtiges Ziel unserer Mitgliedsflughäfen und des Flughafenverbandes insgesamt ist es, das Miteinander mit den Menschen, die in unserer Nachbarschaft leben, harmonischer auszugestalten. Wie Herr Kiepe bereits sagte, der Titel dieser Veranstaltung soll ein Stück



weit Provokation sein, aber er ist selbstverständlich auch die Aufforderung, erst gar nicht über ein Gegeneinander zu sprechen.

Es kann natürlich nur das tiefempfundene Miteinander von Flughäfen und deren Umlandgemeinden geben. Das ist sicherlich nicht immer einfach. Über die Ausgestaltung dieses Verhältnisses wollen wir heute sprechen. Die Flughäfen verbindet in dieser Diskussion miteinander leider sehr leidvoll ein gemeinsamer Erfahrungsschatz, auch mit unseren Anwohnergemeinden. Wenn wir uns anschauen, wo der Luftverkehr derzeit steht, ist es eine ganz spannende Situation, die wir beobachten können: Nämlich, dass der Luftverkehr immer mehr zum Prügelknaben, zum Buhmann wird. Begriffe wie Klimakiller Nr. 1 oder gar Lärmterrorist - das sind Worte, die ich in meiner kurzen Amtszeit als Hauptgeschäftsführer auch schon habe hören dürfen.

Das sind natürlich Vorwürfe, denen sich die Flughäfen stellen und gleichwohl ist es erstaunlich, teilweise auch für uns beklagenswert, dass immer nur die Flughäfen die Prügel abbekommen. Vergleichen Sie mal das Verhältnis von Fluggesellschaften, von Airlines zu Flughäfen. Airlines üben oftmals die große Faszination aus. Luftverkehr ist dort schick und sexy. Man verbindet Kontinente und Kulturen. Es sind die Flughäfen, die die Probleme vor Ort ausbaden müssen. Flughäfen sind im Gegensatz zu Airlines nicht wie die Vagabunden der Lüfte morgen wieder weg. Die stehen da. Die greifen in den Raum ein und haben eben diese kritische Nachbarschaft. Insofern ist das, was uns verbindet, eigentlich eine jahrzehntelange Tradition des Miteinandergestaltens. Das war auch schon deutlich schlechter als es derzeit ist und ich denke, das ist gerade auch der Anlass, weshalb wir heute hier zusammen sind.

Wie können wir unser Verhältnis weiter verbessern? Meine eigene Vita spricht dafür. Ich komme aus dem Rhein-Main-Gebiet. Mainz ist die Heimatstadt meiner Familie. Ich selbst bin in der Nähe von Rüsselsheim groß geworden. Und da war es damals üblich, dass die Gemeinschaftskundelehrer uns freigegeben haben, damit wir ins Hüttendorf der Startbahn 18-West Gegner gehen konnten, um dort gegen den Flughafen Frankfurt zu protestieren. Da war ich ein Teil dieser Protestgemeinde. Dort haben wir den Widerstand leider in seiner schlimmsten Form kennengelernt, nämlich das Ganze hatte damals Menschenleben gekostet, weil es eskaliert ist. Wenn wir uns heute anschauen, wie junge Menschen reagieren; an meiner alten Schule würde wahrscheinlich keiner mehr protestieren – den Unterrichtsausfall würden sie wahrscheinlich noch mitnehmen – aber es gibt gar kein Hüttendorf mehr. Für einen jungen Menschen ist es eigentlich genauso akzeptabel, dass er den Kurztrip antritt, eben auch nach Mallorca über das Wochenende, wie dass er in sein Naherholungsgebiet geht. Das hat sich verändert und daher sehen wir heute lieber die Zukunft als die Vergangenheit.

Flughäfen und Städte verbindet noch etwas anderes, nämlich die Eigentümerschaft. An fast allen Flughäfen sind die Bundesländer beteiligt, an einer ganz großen Zahl sind es eben auch die Kommunen. Hier sind wir ihr Wirtschaftsunternehmen und wollen auch zur Prosperität unserer Eigentümer beitragen. Auch das wird ein Teil der heutigen Diskussion sein. Wir beschäftigen uns heute mit beiden Seiten der Medaille – mit den Vor- und mit den Nachteilen. Damit will ich die Begrüßung schließen und Sie alle ermuntern, heftig durch Diskussion, durch Wortmeldung zur Fortsetzung dieses zukunftsorientierten Dialogs beizutragen. Wir alle stellen uns der Verantwortung, da schließe ich jetzt die Kommunen ein, die Flughäfen tun es definitiv.

Wir wollen enge Partner, gute Nachbarn sein und in diesem Zusammenhang wünsche ich uns offene, kontroverse Diskussionen und einen spannenden, leidenschaftlichen Gedankenaustausch.

Vielen Dank.

### **Ralph Beisel**

Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbands ADV



## 1. Impulsreferat

### **Flughäfen als Motor für das städtische Wirtschaftswachstum**

Ich bitte um Verständnis, dass ich als Geschäftsführer des Düsseldorfer Flughafens die Vertretung für unseren verstorbenen Oberbürgermeister Herrn Erwin übernommen habe.

Sie mögen daraus erkennen, dass eine große Übereinstimmung zwischen dem 50% Gesellschafter Stadt Düsseldorf und dem Flughafen über die zukünftige Entwicklung besteht. Die Stadt steht positiv zu ihrem Flughafen und hält neben der Messebeteiligung den Flughafen für die strategisch wichtigste Beteiligung, anders als z. B. die Stadtwerke. Warum ist dieses Verhältnis vernünftig?

Ich wage die These, dass es heute weltweit keinen Wirtschaftsraum mehr gibt, der sich ohne internationale und globale Anbindung noch entwickeln kann. Das Gegenteil ist der Fall:

Heute werden vor allem im arabischen und asiatischen Raum durch den Bau von Großflughäfen und Häfen die Voraussetzungen für eine positive Wirtschaftsentwicklung von Städten geschaffen.

Städte sind schon immer vornehmlich an Handelsstraßen oder Wasserwegen errichtet worden, seien es beispielsweise die Alpenpässe oder die Eisenbahntrassen vor 150 Jahren, die das Rückgrat der industriellen Entwicklung bildeten oder denken wir an die großen Hafenstädte wie Hamburg, Genua, Amsterdam.

Der untrennbare Zusammenhang zwischen Verkehrserschließung und Stadtentwicklung ist also keineswegs neu.

Angesichts der heutigen weltweiten Arbeitsteilung der Wirtschaft hat der Luftverkehr die Funktion der globalen Vernetzung übernommen.

Unsere deutschen Wirtschaftsstandorte stehen heute im Wettbewerb mit weltweit gut erreichbaren Metropolen wie Hongkong, Singapur, Dubai oder Moskau, auch Peking hat gerade den Ausbau seines Großflughafens abgeschlossen. Aber auch die europäischen Metropolen wie London, Paris, Amsterdam, Mailand stehen im Wettbewerb mit uns.

Wie positionieren sich die deutschen Städte?

Die Stadt Düsseldorf versteht sich z.B. als Dienstleistungsmetropole mit internationalem Profil. Weltweit tätige Unternehmen wie Henkel, E.ON, Thyssen, Metro und RWE haben in der Region, dem Ballungsraum Rhein-Ruhr ihren Sitz.

In Düsseldorf sind zudem hunderte japanischer, amerikanischer, englischer, französischer und inzwischen auch chinesischer Unternehmen angesiedelt, die Messe Düsseldorf gehört mit ihren zahlreichen Industrieleitmesse wie z.B. der jetzt laufenden Drupa zu den Top-Anbietern auf dem Weltmarkt. Wie wollen Sie als Export- und internationale Dienstleistungsregion Geschäfte machen, wenn sie auf der Karte der weltweiten Flughäfen oder in den Reservierungssystemen der Airlines nicht auffindbar sind?

Aus dieser Erkenntnis folgt logischerweise, dass die Landeshauptstadt Düsseldorf die Entwicklung des Flughafens zum Langstrecken-Drehkreuz für Air Berlin und Lufthansa unterstützt. Ebenso richten wir unsere Akquisition schwerpunktmäßig auf Direktflüge zu großen weltweiten Wirtschaftsräumen.

Dies bedeutet jedoch nicht ungehemmtes und planloses Wachstum des Flughafens, sondern bedarf einer abgestimmten politischen Strategie, die auch durch besondere Umwelanstrengung den Ausgleich mit der Nachbarschaft sucht.

Im Zweifel bedeutet dies auch Prioritätensetzungen, um beispielsweise zugunsten einer Langstreckenverbindung auf die 25. Mallorca-Frequenz zu verzichten.

Meine persönliche Erfahrung ist, dass es auch in der politischen Öffentlichkeit erfolgversprechender ist, begründete und klare Konzepte zu präsentieren als vom Fluglärm Betroffene die meist unbegründete Hoffnung auf eine gerichtliche erzwingbare Reduzierung des Luftverkehrs zu machen.

Die Stadt Düsseldorf hat sich deshalb entschieden, einen Ausbau des Flughafens mit Augenmaß zu verfolgen und gleichzeitig strenge Umwelanforderungen bezüglich Nachtflugverbot und Lärmschutz zu definieren.

Dass die Stadt mit einer solchen Wirtschaftspolitik prosperiert und sich damit Handlungsspielräume im sozialen Aktionsfeld erarbeitet, ist eine logische Konsequenz dieser Politik unseres kürzlich verstorbenen Oberbürgermeisters. Hier seien nur die Stichworte „schuldenfreie Stadt“, „Steuersenkungen in Folge“ und die „zunehmende Entlastung von Familien mit Kindern“ in Düsseldorf zu erwähnen.

Wir freuen uns als Flughafen, mit unseren 50.000 mittelbaren und unmittelbaren Arbeitsplätzen zum wirtschaftlichen Erfolg einer ganzen Region beitragen zu können. Mit unserem wirtschaftlichen Ergebnis (32 Mio. nach Steuern) bieten wir zudem eine stabile Basis für unsere Airlinepartner und für die mehr als 230 Unternehmen, die am Flughafen arbeiten.

**Dipl.-Ing. Christoph Blume**

Geschäftsführer des Düsseldorfer Flughafens



## 2. Impulsreferat

### **Flughäfen als Entwicklungshemmnis für Kommunen**

Herzlichen Dank für die Einladung nach Berlin und die Gelegenheit, aus Sicht einer Nachbarkommune des Rhein-Main-Flughafens zu den Problemen von Flughafenstandorten Stellung zu beziehen.

Damit Sie einschätzen können, aus welchem Blickwinkel ich diese Thematik erörtere, möchte ich Ihnen die Betroffenheit von Mainz zunächst erläutern: Unsere Innenstadt liegt 20 km vom Aufsetzpunkt der Landebahnen des Frankfurter Flughafens entfernt. Bei Ostwind fliegen täglich 624 Maschinen – davon 62 zwischen 22 und 6 Uhr – über Mainz in einer Höhe von etwa 930 Metern. In manchen Nächten werden bis zu 170 Überflüge (z.B. 4./5.02.2008) in teils auch geringerer Höhe registriert. Die Menschen in Mainz sind schon heute vom Fluglärm übermäßig belastet und fühlen sich stark belästigt.

Vor einigen Wochen nun hat die Stadt Mainz als eine von 30 Städten und Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zum weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens erhoben. Damit ist der vorläufige Höhepunkt einer über Jahre dauernden Auseinandersetzung erreicht, und man darf gespannt sein, wie der Hessische Verwaltungsgerichtshof auf die zahlreichen Klagen gegen den Ausbau reagiert.

Ich will Ihnen heute als Oberbürgermeister der Stadt Mainz darlegen, warum wir der Auffassung sind, dass der Ausbau des Flughafens Frankfurt in der vorliegenden Form weder raum- noch umweltverträglich ist und die Lebensqualität einer ganzen Region nachhaltig beeinträchtigen würde.

Die Befürworter halten dem in der Regel die ökonomischen Wohlfahrtsfunktionen entgegen, die von Flughäfen ausgehen. Das heißt, im Grunde geht es bei der Diskussion um die Entwicklung von Flughafenstandorten immer um den Konflikt zwischen scheinbaren ökonomischen Notwendigkeiten auf der einen Seite und den Einschränkungen von Lebensqualität und von ökologischen Qualitäten auf der anderen.

Nehmen Sie das Beispiel Hamburg-Finkenwerder oder Berlin-Schönefeld. Auch hier stehen wirtschaftliches Interesse und die Besorgnis der Bürgerinnen und Bürger um die eigene Lebensqualität und die Natur und Landschaft im Widerspruch..

Damit Sie mich aber nicht missverstehen: Ich bin keinesfalls ein Flughafengegner. Der Rhein-Main-Flughafen hat in den vergangenen Jahren auch für die Stadt Mainz viele Vorteile und positive Effekte erzeugt.

Ich könnte übrigens auch gut und gerne das folgende Referat zu den Entwicklungschancen halten, aber darum hatten Sie mich ja nicht gebeten...

Denn auf unserem Stadtgebiet befindet sich ein kleiner Regionalflughafen, Mainz-Finthen, über den wir sehr froh sind und für den wir gerade letzte Woche eine Kooperationsvereinbarung mit dem Betreiber unterzeichnet haben, die Ökologie und Ökonomie auch für die Zukunft in das rechte Verhältnis balanciert.

Ganz anders die Art und Weise, wie man in Frankfurt mit diesem Konflikt umgegangen ist:

Als vor rund 10 Jahren die Debatte um den Ausbau des Frankfurter Flughafens begann, versuchte man über den Weg der Mediation die Frage der weiteren Entwicklung des Flughafens und der Region konsensorientiert und ergebnisoffen zu klären.

Auf der Grundlage dieser Mediationsergebnisse wurde dann vom Flughafenbetreiber ein Raumordnungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren beantragt und durchgeführt.

Gegenstand der Planung ist unter anderem

- der Neubau der Nordwestlandebahn und damit einer vierte Bahn,
- die Anpassung der Vorfelder,
- ein neues, drittes Terminal für dauerhaft mindestens 33 Millionen zusätzliche Passagiere,
- der Bau von Frachtanlagen, Werftanlagen und von Verwaltungseinrichtungen sowie
- der Umbau des Straßensystems.

Mit den genannten baulichen Maßnahmen wird es möglich, die Anzahl der Flüge von derzeit rund 470.000 Starts und Landungen auf 701.000 zu erhöhen. Bei Ausschöpfung der Bahnkapazitäten ist nach Einschätzung von Fachleuten sogar eine Verdopplung der Flüge auf 900.000 realistisch.

Die Kosten des gesamten Ausbaus werden auf rund 4 Milliarden Euro geschätzt, Kritiker gehen noch von deutlich höheren Kosten aus.

Allein der aus Sicherheitsgründen notwendige Umzug der Chemie-Fabrik „Ticona“ verursacht Kosten in Höhe von 670 Millionen €. Damit handelt es sich um das derzeit größte privat finanzierte Infrastrukturvorhaben in Deutschland.

Insgesamt wurden gegen diese Mammutplanung weit mehr als 100.000 Einwendungen erhoben. Diese Zahl verdeutlicht wie ausgeprägt die ablehnende Haltung in der Bevölkerung und bei den Städten und Gemeinden ist. Und diese Ablehnung ist sachlich und fachlich begründet. Der Ausbau in der vorliegenden Form ist nämlich nach unserer Auffassung weder raum- noch umweltverträglich, er schränkt die Bürger in ihrer freien Entfaltung ein und beeinträchtigt die planerische Selbstbestimmung der Städte und Gemeinden. Und zu guter letzt: Der Ausbau ist nach Überzeugung unserer Sachverständigen eigentlich gar nicht notwendig.

Natürlich verkennen wir nicht die wirtschaftliche Bedeutung des Frankfurter Flughafens. Die Region braucht den Flughafen, und der Flughafen braucht die Region. Der Flughafen und die Menschen in der Region sind aber im Umgang miteinander auf eine faire Partnerschaft angewiesen. Und diese Partnerschaft wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss einseitig vom Betreiber und der Genehmigungsbehörde aufgekündigt, in dem nicht einmal das mühsam erzielte und nicht unumstrittene Mediationsergebnis mit der so genannten „Mediationsnacht“ Eingang in den Planfeststellungsbeschluss gefunden hat.

Diese Mediationsnacht mit einem Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr galt stets als „conditio sine qua non“ für den Flughafenausbau. Und was viele befürchtet haben, ist nun tatsächlich eingetreten: der Planfeststellungsbeschluss erlaubt 17 geplante Flüge pro Mediationsnacht im Jahresdurchschnitt. Insgesamt ist damit pro Nacht zwischen 22 und 6 Uhr mit bis zu 200 Flügen zu rechnen. Dabei ist gerade der nächtliche Fluglärm besonders störend. Und stellen Sie sich einmal vor, Sie würden unter der Anfluggrundlinie wohnen, und im Schnitt alle 2,5 Minuten würde in der Nacht ein Flugzeug über ihr Haus donnern. Das ist nicht wirklich angenehm – aber genau das wird die Realität in Mainz bei Ostwindwetterlage sein, wenn der Ausbau kommt.

## **Fluglärm**

Damit sind wir bei dem zentralen Thema in der Ausbaudiskussion – dem Fluglärm.

Es ist sicherlich auch bei den Flughafenbetreibern unbestritten, dass Fluglärm sich negativ auf die Lebensqualität und die Gesundheit der betroffenen Menschen auswirkt.



Und generell führt ein Flughafenausbau mit dem Ziel höherer Kapazitäten immer auch zu einer Zunahme des Fluglärms. Die Streitfrage ist, ob das angebliche öffentliche Interesse am Ausbau die zusätzliche Belastung der Bürgerinnen und Bürger mit Fluglärm rechtfertigen kann.

Die Ausbaubefürworter neigen dazu, das Problem des Fluglärms zu bagatellisieren und klein zu rechnen. So zum Beispiel wird in den Auswirkungsberechnungen zum Planfeststellungsverfahren des Frankfurter Flughafens die so genannte „Sigma-Methode“ angewendet, die im Ergebnis dazu führt, dass es in Mainz angeblich keinen Fluglärm gibt. Es handelt sich dabei um eine modifizierte Version der standardisierten Betriebsrichtungsverteilung, die - vereinfacht gesagt - den Mittelwert aus den einzelnen Betriebsrichtungen bildet. Dies führt dazu, dass gravierende Fluglärmbeeinträchtigungen in Mainz während des Ostbetriebs völlig untergehen. Bei Licht betrachtet bedeutet dies, dass der Flughafenbetreiber fordert, dass während den regelmäßig auftretenden Ostbetriebsphasen Mainzer Bürger mehrere Wochen mit massiv gestörtem Schlaf hinzunehmen haben. Ein solches Vorgehen halte ich – um es milde zu formulieren – für unverantwortlich.

Es steht in krassem Widerspruch zu den realen Erfahrungen in der Bevölkerung, die so weit gehen, dass Mainzer Bürger, die unterhalb der Anfluggrundlinie leben, wegen des nächtlichen Fluglärms daran denken, ihr Haus zu verkaufen und wegzuziehen.

Sie können sich gut vorstellen, dass ich als Oberbürgermeister ein Verfahren, das berechnete Interessen Mainzer Bürger schlichtweg ignoriert, nicht unterstützen kann. Übrigens sind solche Fluchteffekte keine Randerscheinungen und führen zu ernsthaften Verwerfungen in der Sozialstruktur, wie sich in den Gemeinden Raunheim oder Kelsterbach beobachten lässt. Dort finden sich in den Kindergärten fast nur noch Kinder mit Migrationshintergrund. Menschen, die es sich leisten können, fliehen vor dem Fluglärm und ziehen in ruhigere Gegenden. Der frei werdende Wohnraum wird dann tendenziell von sozial Schwächeren und Menschen mit Migrationshintergrund belegt. Die Folgen sind für die Kommunen – und die kommunalen Haushalte – katastrophal!

Aber lassen Sie mich noch einige weitere Ausführungen zum Thema Lärm machen. Mit dem Bau der neuen Nordwestbahn wäre es möglich, die Anzahl der Flugbewegungen nahezu zu verdoppeln. Leicht auszumalen, dass dies zu einer Ausweitung des Lärmteppichs über dem Rhein-Main-Gebiet führen würde. Die von Fraport selbst erstellten Prognosen

machen deutlich, dass die Anzahl der von Fluglärm geplagten und in ihrer Gesundheit gefährdeten Menschen deutlich zunehmen würde. Legt man die aktuellen Kenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu Grunde, dann ist davon auszugehen, dass bereits ein durchschnittlicher Lärmpegel von 55 dB (A) tags erhebliche Belästigungen durch Fluglärm zur Folge hat und ab 60 dB(A) tags Gesundheitsbeeinträchtigungen aus präventivmedizinischer Sicht zu befürchten sind. Dies würde bedeuten, dass nach den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens 70.000 Menschen zusätzlich durch erheblichen Fluglärm belastet werden und 35.000 Menschen mit Beeinträchtigungen ihrer Gesundheit rechnen müssen. Und diese Zahl ist sicherlich noch zu niedrig gegriffen, da wir wissen, dass die Lärmprognosen der Fraport AG in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft waren.

Angesichts solcher Zahlen stellt sich die Frage, ob es zu verantworten ist, dass wir ein Vorhaben wie den Ausbau des Frankfurter Flughafens auf dem Rücken der Gesundheit unserer Mitmenschen austragen. Oder verstoßen wir da nicht gegen das grundgesetzlich garantierte Recht auf körperliche Unversehrtheit?

Der Fluglärm hat jedoch noch weitergehende Wirkungen. In engem Zusammenhang damit stehen nämlich die Wirkungen des Flughafens auf die Attraktivität der Städte als Wohnort und der Immobilienwert von Gebäuden und Grundstücken.

## **Wertverlust von Immobilien**

In zahlreichen Marktanalysen wird der Stadt Mainz immer wieder eine hervorragende Qualität als Wohn- und Arbeitsstandort bestätigt. Lange Zeit galt dabei die Nähe zum Frankfurter Flughafen als Standortvorteil, doch aus diesem Vorteil wird aufgrund des ständig ansteigenden Flugverkehrs zunehmend ein Standortnachteil. So wird in dem jüngsten Immobilienkompass der Zeitschrift Capital erstmals auf den Fluglärm in Mainz aufmerksam gemacht und Investoren Zurückhaltung bei Investitionen in ansonsten lukrative Innenstadtlagen empfohlen. Grund: der Fluglärm würde bald Auswirkungen auf die Immobilienbewertungen und damit auf die Preise haben.

Zu der Frage, in welchem Umfang der Fluglärm die Immobilienpreise beeinflusst, gibt es zahlreiche Untersuchungen, von denen ich eine besonders hervorheben möchte, da sie sich speziell mit den Effekten des Fluglärms des Frankfurter Flughafens auseinandersetzt. Das Gutachten von Prof. Hagedorn aus dem Jahr 2007 weist auf der Grundlage einer Analyse von über 800 faktischen Immobilientransfers im Umfeld des Frankfurter Flughafens die Zusammenhänge zwischen Flughafen und

Immobilienentwicklung nach. Dabei sind insbesondere folgende Aussagen aufschlussreich: Die fluglärmbedingten Wertverluste setzen ab einer Belastung von 50 dB(A) ein und liegen pro dB(A) in der Größenordnung von etwa 1%. Dies bedeutet z.B. bei einem Einfamilienhaus mit einem Wert von 300.000 € in Mainz-Laubenheim bei einer Lärmbelastung von 60 dB (A) einen Wertverlust von 30.000 €.

Sie können sich vorstellen, dass angesichts solcher Zahlen ein nicht unerheblicher volkswirtschaftlicher Schaden in der Region durch den Flughafen ausbau entstehen wird. Das Gutachten hat versucht, diesen Schaden für den Ausbaufall zu ermitteln und dabei auch berücksichtigt, dass unter bestimmten Bedingungen der Flughafen auch wertsteigernde Wirkungen nach sich ziehen kann. Hierzu wurden die Wertveränderungen auf der Basis der Lärmbelastungspläne 2020 auf alle Gemeinden hochgerechnet. Ergebnis: der Bau einer zusätzlichen Landebahn hat einen Wertverlust von Wohngebäuden in Wohnzonen in der Region von 405 Mio. € zur Folge. Das entspricht 1,5 % des Gesamtwertes der untersuchten Immobilien. In dieser Zahl enthalten sind auch Bereiche mit Wertsteigerungen. Berücksichtigt man nur die Bereiche mit Wertverlusten, so erhöht sich der Schaden auf über eine halbe Milliarde Euro.

Wer kommt denn nun für die durch den Ausbau verursachten Wertverluste auf? Die Antwort ist einfach. Niemand - es sind die Bürgerinnen und Bürger und die Städte und Gemeinden, die diese Verluste ohne Ausgleich schultern müssen. Das von der Fraport aufgelegte Casa-Programm kann diesen volkswirtschaftlichen Verlust auch nicht ansatzweise ausgleichen. (Das Casa-Programm ist ein freiwilliges Immobilienankauf- und Ausgleichsprogramm von Fraport.)

Nun ist der Wertverlust von Immobilien nur eine Größe, die man in eine Gesamtkosten-Nutzen-Analyse des Ausbaus einstellen müsste. Eine andere Größe sind die Kosten durch gesundheitliche Risiken oder durch Verluste von Naherholungs- und Naturschutzflächen, oder auch Kosten durch Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit.

## **Kommunale Planungshoheit**

Lassen Sie mich zu letzterem einige Ausführungen machen. Die kommunale Planungshoheit ist ein hohes Rechtsgut und ein Eckpfeiler unserer Kommunalverfassung. Sie umfasst das Recht der [Gebietskörperschaften](#), die jeweilige städtebauliche Entwicklung im Rahmen der [Bauleitplanung](#) und die Planung für [kommunale Einrichtungen](#) wie [Schulen oder Kindergärten](#) eigenverantwortlich zu gestalten.

Diese Kompetenz wird in vielen Städten und Gemeinden durch die bestehende Siedlungsbeschränkungslinie bereits heute beschnitten. In Gemeinden wie Raunheim hat der enorme Anstieg des Flugverkehrs zu einem faktischen Verlust der Planungshoheit geführt. Dort sind Erweiterungen des Wohnungsbaus schlichtweg nicht mehr möglich. Wir in Mainz haben da - wenn man so will – noch Glück, da wir in einem anderen Bundesland liegen und es in Rheinland-Pfalz keine Siedlungsbeschränkungslinie gibt. Ansonsten wäre es auch kaum noch möglich, in den Stadtteilen unter der Anfluggrundlinie neue Wohnbauflächen auszuweisen – was gerade im Hinblick auf unsere Bemühungen, die Suburbanisierung im Mainzer Raum in den Griff zu bekommen, fatal wäre. Aber auch ohne Siedlungsbeschränkung hat der Fluglärm planerische Konsequenzen. In den stark mit Fluglärm belasteten Stadtteilen werden teilweise Lärmwerte erreicht, die oberhalb der einschlägigen Richt- und Orientierungswerte für Wohngebiete liegen. Wir werden daher gezwungen, regelmäßig passiven Lärmschutz in den Bebauungsplänen festzusetzen. Die damit verbundenen höheren Baukosten zahlt der Bürger – auch hier greift das Verursacherprinzip nicht.

## **Kommunale Einrichtungen**

Ähnliches gilt für die breite Palette kommunaler Einrichtungen, wie Schulen, Kindergärten oder Altersheime. Zahlreiche Schulen und Kindergärten liegen in einem Bereich, der bereits heute erheblich von Fluglärm belastet wird. In einer Vielzahl von Schulen im Umfeld des Flughafens herrschen inakzeptable Unterrichtsbedingungen. Dies gilt auch für Mainz. Mir liegen Beschwerdebriefe von Schulleitern vor, die sich über die Störung des Unterrichts bei Ostwind-Wetterlage beschwerten. Besonders in den Sommermonaten, wenn die Fenster wegen hoher Temperaturen geöffnet werden müssen, muss der Unterricht oft im 30-Sekunden-Rhythmus unterbrochen werden. Für alle Infrastruktureinrichtungen im Bereich der Anfluggrundlinie, seien es Schulen, Kindergärten oder Altersheime, gilt, dass ein ungestörter Unterricht oder Aufenthalt im Freien im Grunde genommen nicht mehr möglich ist. Teilweise geht die Fluglärmbelastung so weit, dass in manchen Städten oder Stadtteilen nach dem Ausbau eigentlich überhaupt keine Schulen, Krankenhäuser usw. mehr errichtet werden dürften. Denn das neue Fluglärmschutzgesetz sieht absolute Bauverbote in den Lärmschutzbereichen vor. Dabei wird zwischen zwei Tages-Schutzzonen und einer Nachtschutzzone unterschieden. In Offenbach führt dies nun dazu, dass beim Ausbau zirka zwei Drittel der Siedlungsfläche in der „Tagschutzzone 2“ liegen würden, in der weder Kindergärten und Schulen noch Jugendzentren, Seniorenheime und Kliniken errichtet werden dürften. Die Kollegen aus Offenbach beklagen auf diese Weise nicht nur einen

massiven Einschnitt in ihre Planungshoheit, sondern stehen vor dem Problem, dass sie im Grunde genommen ihre Funktion als Oberzentrum nicht mehr wahrnehmen können.

Hinzu kommt, dass der Frankfurter Flughafen sich auch im Bereich der Versorgungsstruktur zunehmend in Konkurrenz zu den Kommunen begibt. Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt soll auf dem Flugplatzgelände die so genannte „Frankfurt Airport City“ entstehen. Ziel ist unter anderem die Entwicklung von Gewerbe- und Einzelhandelsflächen. Damit tritt der Flughafen in den Wettbewerb um Ansiedlung von Gewerbe und Einzelhandelsbetriebe ein und wird auf diese Weise die Gewerbe- und Versorgungsstruktur der Gemeinden beeinflussen. Von der kommunalen Seite wird diese Entwicklung äußerst kritisch gesehen, da befürchtet wird, dass darunter die eigene Versorgungsstruktur leidet und negative Auswirkungen auf die Ansiedlung von Unternehmen und damit die Gewerbesteuererinnahmen die Folge sein werden. Jüngstes Beispiel dafür ist die Ansiedlung der Firma KPMG, ein renommiertes Wirtschaftsprüfungsunternehmen mit mehr 8000 Mitarbeitern bundesweit.

## **Naherholung und Naturschutz**

Abschließend möchte ich noch einige Anmerkungen zum Thema Naherholung und Naturschutz machen. Es liegt auf der Hand, dass der Neubau und die Erweiterung von Flughäfen immer mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sind. Auch hier stellt sich die Frage, wie viel Verlust von Natur und Landschaft eine Region noch verträgt. Bei allen großen Infrastrukturprojekten, sei es bei der Airbus-Teststrecke in Hamburg-Finkenwerder, in Berlin-Schöneberg, in München oder nun in Frankfurt – immer wieder gibt es vehemente Proteste gegen die Versiegelung von Landschaft, den Verlust von Naherholungsräumen oder die Zerstörung von wertvollen Lebensräumen für seltene Tier- oder Pflanzenarten. Die Auswirkungen werden in umfangreichen Umweltverträglichkeitsstudien, die ganze Bücherregale füllen, untersucht und dokumentiert. Und meist kommen die Studien zum Ergebnis, dass das Vorhaben unter Auflagen umweltverträglich realisierbar sei. Da spielt es auch keine Rolle, dass die Bundesregierung in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie beschlossen hat, den Flächenverbrauch von 100 ha auf 30 ha pro Tag zu reduzieren, oder dass ein FFH-Gebiet unwiederbringlich verlorengelht. Auch im Fall des Ausbaus des Frankfurter Flughafens ist das so. Für den Ausbau des Flughafen werden mehr als 300 ha zusätzliche Flächen benötigt. Für den Bau der neuen Landebahn müssen 226 ha Wald gerodet werden. Das FFH-Gebiet "Kelsterbacher Wald" würde auf diesem Weg nachhaltig beeinträchtigt werden - ein Vorgang, der nach europäischem Naturschutzrecht eigentlich unzulässig ist. Was dies für den Naturschutz bedeutet, macht die Liste der

Tier- und Pflanzenarten deutlich, die dem Bau der Nordwestbahn weichen müssten.

Nun kann man die Frage aufwerfen, ob ein paar Hirschkäfer wichtiger sind als die Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens. Nur, die Frage stellt sich so einfach eben nicht, denn es ist nicht nur der Hirschkäfer, sondern es sind auch Tausende von Menschen, die ein wichtiges Naherholungsgebiet verlieren und abertausende von Menschen, deren Lebensqualität nachhaltig beeinträchtigt wird.

Dagegen stehen die Argumente der Ausbaubefürworter: Befriedigung einer steigenden Nachfrage im Luftverkehr, Sicherung des Flughafenstandortes im internationalen Wettbewerb und Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Es scheint so zu sein, dass diese Totschlagargumente eine vernünftige Kompromisslösung zugunsten der betroffenen Bürger, der Gemeinden aber auch zugunsten unserer Landschaft unmöglich machen.

Tatsächlich folgt auch der Beschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens diesem Argumentationsmuster. Und wieder einmal ist belegt worden, dass in unserer Gesellschaft gerade bei Großprojekten im Zweifel dem ökonomischen Interesse Vorrang vor den berechtigten Interessen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger eingeräumt wird. Dabei wäre nach Einschätzung vieler Fachleute ein vernünftiger Kompromiss nicht nur notwendig, sondern durchaus auch möglich gewesen. Wir haben die Argumente in unserer Klageschrift in aller Ausführlichkeit dargelegt. Ich möchte hier nur auf folgende Punkte aufmerksam machen:

1. Die Kapazitätsgrenze des Flughafens Frankfurt ist noch nicht erreicht. Wir haben durch eine Flugbetriebssimulation nachweisen können, dass die Kapazitätsgrenze des Frankfurter Flughafens nicht bei 520000 sondern erst bei 570000 Flugbewegungen liegt.

2. Die Luftverkehrsprognose ist überzogen. Schaut man sich die Entwicklung der letzten Jahre an, stellt man fest, dass in Frankfurt entgegen den Prognosen eine „hohe Nachfragesteigerung“ seit dem Jahr 2000 nicht mehr erkennbar ist. Von 2000 bis 2007 betrug das Passagierwachstum jährlich gerade einmal 1,38 %, das Flugaufkommen nur 1 % / Jahr. Diese Entwicklung kann nicht allein auf die „Kapazitätsprobleme“ zurückgeführt werden, sondern ergibt sich auch aus der verschärften Konkurrenzsituation und dem geringen Anteil Frankfurts am Wachstumsmarkt „Low Cost“. In München waren die durchschnittlichen Wachstumsraten in den letzten Jahren trotz Engpass etwa zwei- bis dreimal so hoch.

3. Sollte dennoch die Kapazitätsgrenze des Flughafens erreicht werden, könnte das trotz Optimierung künftig möglicherweise nicht mehr zu bewältigende Aufkommen an andere Flughafenstandorte verlagert werden. Dies bietet sich insbesondere für den Umsteigeverkehr an, da dieser standortunabhängig ist, und die Lufthansa bereits eine ausgeprägte Hubsplitting-Strategie zwischen ihren mitteleuropäischen Umsteigeflughäfen Frankfurt, München und Zürich betreibt. Der Flughafen Frankfurt/Main könnte im Fall einer Kapazitätsoptimierung ohne Ausbau seine Versorgungsfunktion für den Ziel- und Quellverkehr aus der Rhein-Main-Region weiterhin erfüllen, womit auch die bisherige Wertschöpfung für die Region in vollem Umfang erhalten bliebe.

Der Philosoph und Nobelpreisträger Albert Schweitzer (1875-1965) hat einmal gesagt:

„Der Mensch beherrscht die Natur, bevor er gelernt hat, sich selbst zu beherrschen.“

Ich fürchte, dieser Satz gilt auch 50 Jahre, nachdem er gesagt wurde, immer noch.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Jens Beutel**

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Mainz



## 3. Impulsreferat

### **Flughäfen als Entwicklungschance für Kommunen**

Die nachbarschaftlichen Beziehungen zwischen den Flughäfen Deutschlands und ihren Anliegern sind nicht immer nur von Sonnenschein geprägt.

Sicher wird von vielen, durchaus auch luftverkehrskritischen Zeitgenossen, anerkannt, dass die deutschen Verkehrsflughäfen wie die Luftfahrt insgesamt einen der wenigen Wachstumsmotoren in unserem Lande darstellen, und dass sie viele attraktive und qualifizierte Jobs zu bieten haben. Bestimmt wird sich auch niemand darüber beschweren, wenn er nicht Hunderte von Kilometer mit dem eigenen Auto oder der Bahn anreisen muss, bevor er zu einer Geschäfts- oder Urlaubsreise mit dem Flugzeug aufbrechen kann.

Doch dies ist nur die eine Seite der Medaille. Wenn ein Flughafen in der unmittelbaren Umgebung liegt und man vom an- und abfliegenden Verkehr im eigenen Wohnumfeld beeinflusst wird, dann zeigt sich für viele Anwohner der Flughäfen die andere Seite der Medaille.

Damit ist bereits hinreichend umrissen, in welchem Spannungsfeld sich die deutschen Verkehrsflughäfen befinden. In diesem Vortrag soll dargestellt werden, wie sich die Konfliktpotenziale, die zwischen der notwendigen Weiterentwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur und der ansteigenden Sensibilität der Anrainer entstehen, in der jüngeren Vergangenheit entwickelt haben und wie sie sich voraussichtlich in Zukunft entwickeln werden.

### **Flughäfen in der Kritik: Worum geht es?**

#### **Anwohnerproteste und Bürgerinitiativen**

Die Aktivitäten der deutschen Verkehrsflughäfen werden seit langer Zeit, mindestens jedoch seit Beginn des Zeitalters der Strahltriebwerke, von einigen ihrer Anrainer sehr kritisch begleitet. Eine große Zahl von Beschwerden über unerträglichen Fluglärm, selten auch herab fallende Dachziegel, über vermeintliche Einschläge von festen Stoffwechselendprodukten in Vorgärten und immer wieder beobachtete angebliche Treibstoffablässe sind die Ursache dafür, dass sich an jedem nennenswerten Flugplatz eine Bürgerinitiative gegründet hat, die



gegen dessen Betrieb und seine Auswirkungen auf die Umgebung des Flughafens zumindest agitiert und meist auch juristisch vorgeht.

### **Bürgerinitiativen - Fluglärm - Hauptkritikpunkt**

Ihr Auftreten an jedem größeren Flughafen in Deutschland hat bereits vor längerer Zeit übergeordnete Strukturen entstehen lassen, die lokale Aktivitäten koordinieren und fachlich begleiten können, die darüber hinaus aber auch einen erheblichen Einfluss auf die Politik auf Bundes- und Landesebene erlangt haben. Die an den Flughäfen eingerichteten Fluglärmkommissionen zeugen von einer großen Bereitschaft, das Thema zu diskutieren und Lösungsvorschläge vorzubringen. Darin spielt die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. eine bedeutende Rolle, die 89 lokale Initiativen unter ihrem Dach vereint.

Doch der Fluglärm und verschiedene (vermeintliche) andere Auswirkungen des Flugverkehrs sind nur ein Aspekt, der einen gut organisierten Widerstand gegen die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur entstehen ließ.

### **Weitere Kritikpunkte**

Auch die Frage der Klimawirkung des Luftverkehrs, seine angebliche Subventionierung sowie die behauptete steuerliche Bevorzugung gegenüber anderen Verkehrsträgern hat die Umweltorganisationen auf den Plan gerufen. VCD, BUND, Germanwatch und Greenpeace, um einige zu nennen, haben bei diesen Themen durchaus Expertise angesammelt und sich untereinander sehr gut vernetzt.

### **Wachstumstreiber für Deutschland - Entwicklung des Luftverkehrs**

Die Globalisierung der Wirtschaft, der Politik und der Kultur wird sich fortsetzen. Für den Zeitraum 2005 bis 2025 wird im Bereich der großen Flughäfen ein Wachstum von 80% prognostiziert, im Bereich der Regionalflughäfen rechnet man mit einem Zuwachs von 130%.

Wenn man sich das in Zahlen vor Augen führen möchte, so bedeutet das einen Zuwachs des Fahrgastaufkommens von 140 Mio. Menschen im Jahre 2003 auf erwartete 300 Mio. Menschen im Jahre 2025. Insbesondere der Billigflugsektor legt gewaltig zu. Entsprechen 14 Mio. Fahrgäste des Billigflugsektors lediglich 10 % des gesamten Fahrgastaufkommens so stieg dieser Wert auf 55 Mio. Passagiere und einem Anteil von nunmehr 30% am Gesamtaufkommen.

Selbst pessimistische Prognosen gehen von einer Steigerung von +4% aus. Das ist allemal doppelt so hoch wie der vorhergesagte Bruttosozialproduktanstieg.

Bleibt es bei der Partystimmung? Sicher nicht. Ein Blick auf die Ölpreise genügt. Hinzu kommen Überkapazitäten bei den Low Cost Carriern à la Ryanair, Easyjet und Air Berlin, die im großen Stil Flugzeuge geordert haben, die zunehmend schwer im Markt unterzubringen sind.

Außerdem gibt es da noch die aggressiv und erfolgreich wachsenden Top Langstrecken-Carrier aus dem Nahen Osten.

Hinzu kommen immer mehr regulative Beeinträchtigungen wie Emissionshandel, Tickettax, Kerosinbesteuerung, etc.

### **Wachstumsstarke Branche**

Wer freut sich nicht über ein robustes Wachstum?

Freuen sich die Anwohner?

Wie lautet der Dreiklang?

Schauen wir uns einige vermeintliche Wahrheiten an:

Mehr PAX Nachfrage -> mehr Flugzeugbewegungen

- > mehr überflogene Wohngebiete?

Aktiver Lärmschutz an der Quelle der Flugzeuge, neue verbesserte Anflugverfahren und intelligente Routenführung (DFS) entkräften diesen Vorwurf.

Mehr PAX Nachfrage -> mehr Flugzeugbewegungen.

-> mehr Lärm?

Die Fluggesellschaften benutzen immer leiser werdende Triebwerke, die zu einem kleineren Lärmteppich der Flugzeuge führen und somit auch diesen Dreisatz aufheben.

Mehr PAX Nachfrage -> mehr Flugzeugbewegungen.

-> mehr Emissionen?

Man muss Verkehrswachstum und Emissionsausstoß entkoppeln. Die Flugbranche hat als Vision für das Jahr 2020 das CO<sub>2</sub> neutrale Fliegen ausgerufen.

Einige einfache Dreisätze scheinen sich aber doch zu bewahrheiten:

Mehr PAX Nachfrage -> mehr Flugzeugbewegungen.

-> mehr Wohlstand für Region und lokale Wirtschaft und

Mehr PAX Nachfrage -> mehr Flugzeugbewegungen.

-> mehr Arbeitsplätze

...und zwar Arbeitsplätze, die nicht durch eine Verlagerung der Produktionsstätte ins Ausland abwandern können.

## **Bedeutung des Flughafens als Wirtschaftsfaktor für Kommunen**

Die **wirtschaftliche Bedeutung** eines Flughafens ergibt sich insbesondere aus:

- dem Wirtschaftsunternehmen Flughafen als Steuersubjekt,
- dem Wirtschaftsunternehmen Flughafen und dessen Umsatzbringer aus Handel, Dienstleistungen und Gebühren,
- dem Wirtschaftsunternehmen Flughafen als regionaler Arbeitgeber und den daraus entstehenden Effekten aus Einkommensgenerator und Agglomeration (Multiplikatoreffekte!) sowie
- dem Wirtschaftsunternehmen Flughafen als Standortfaktor sowie als Ex-

### **Direkte Beiträge**

Zu den direkten Auswirkungen von Flughäfen auf die Wirtschaft werden die finanziellen Leistungen aus Passage- und Frachtdiensten durch Fluggesellschaften, Flughäfen und der im Luftfahrtbereich tätigen Konzessionäre gezählt.

### **Indirekte Beiträge**

Wirtschaftsaktivitäten außerhalb der Flughäfen, wie z.B. der Ticketverkauf im Reisebüro, luftverkehrsbedingte Hotel-, Restaurant- und Einzelhandelseinnahmen sowie Erlöse aus dem Verkauf von luftverkehrsbedingten Dienstleistungen werden zu den indirekten Auswirkungen des Luftverkehrs gezählt.

### **Induzierte Beiträge**

Unter induzierten Auswirkungen des Luftverkehrs sind die volkswirtschaftlichen Multiplikatoreffekte von Konsumausgaben und Investitionen zu verstehen.

Die induzierten Auswirkungen sind nicht eindeutig quantifizierbar und zuzuordnen.

Als Beispiele sind der Nutzen aus vermehrtem Wohlstand, gesteigerter Handelsaktivität, Unternehmensansiedlung und gesteigerter persönlicher Mobilität zu nennen.

### **Und wo stehen die Flughäfen? Fakten zur wirtschaftlichen Bedeutung eines Flughafens:**

- Die Flughafeninfrastruktur in Deutschland gehört zu der leistungsfähigsten in Europa. Jedes Jahr investieren die Flughäfen Milliardenbeträge in den Erhalt und Ausbau.
- Über 179 Millionen Flugreisende haben im zurückliegenden Jahr die deutschen Flughäfen genutzt.

- Der Luftverkehr wird nach allgemeiner Expertenmeinung langfristig mit durchschnittlich fünf Prozent (Fluggastverkehr) und sechs Prozent (Luftfrachtverkehr) jährlich wachsen. Dieses Verkehrswachstum, neue Flugverbindungen, erweiterte Geschäftstätigkeit auf Flughäfen und in deren Umfeld, Entwicklung und Bau neuer Flugzeuge und Triebwerke schaffen neue Arbeitsplätze in Deutschland.
- Der Luftverkehr gehört zu den stabilen Beschäftigungsmotoren in unserem Land. In Deutschland hängen rund 250.000 Arbeitsplätze direkt und 500.000 Arbeitsplätze indirekt vom Luftverkehr und der Luftfahrtindustrie ab (ohne Tourismusbranche).

Verschiedene Studien weisen die positive Beschäftigungs- und Einkommenswirkung des Luftverkehrs nach:

- 1 Million zusätzliche Fluggäste schaffen zwischen 800 und 1.100 neue direkte Arbeitsplätze bei der Flughafengesellschaft, Luftfahrtunternehmen, Ladengeschäften, Behörden, Servicefirmen etc.
- 100.000t zusätzliche Fracht schaffen etwa 800 neue direkte Arbeitsplätze.
- Jedes neue Langstreckenflugzeug, das an einem Flughafen stationiert wird, bringt 400 neue Beschäftigungsverhältnisse mit sich.
- Jeder direkte Arbeitsplatz an einem Flughafen schafft gesamtwirtschaftlich rund zwei weitere, indirekte, induzierte oder katalysierte Arbeitsplätze mit den entsprechenden Einkommen,
- 1,00 € Einkommen auf einem Flughafen schaffen im Durchschnitt weitere 1,70 € Einkommen im Umland.
- Die hochwertige Mobilität des Luftverkehrs ist dabei gerade für international tätige Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor.
- Deutschland ist die zweitgrößte Exportnation der Welt und seine Wirtschaft ist deshalb auf schnelle und zuverlässige Verkehrsverbindungen angewiesen. Der Luftverkehr spielt dabei eine herausragende Rolle: Wertmäßig werden rund 40 Prozent der deutschen Exporte per Luftfracht abgewickelt.
- Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem Umfang des Luftverkehrs und dem Wohlstand: Das Einkommensniveau von Flughafenregionen liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt und die Arbeitslosenquote erheblich darunter.

Eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur ist für die Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Deutschland auch in Zukunft unverzichtbar. Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung an weltweite Absatz- und Beschaffungsmärkte ist die Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft. Dies bezieht sich sowohl auf den Personen – als auch auf den Frachtverkehr.

Ein Beispiel: Für die Kurier-, Express- und Paketdienstleister ist der nächtliche Flugverkehr unverzichtbar, denn mit dem Lkw ist ein europaweiter Expressservice nicht möglich. Einschränkungen der Serviceangebote, z.B. durch ein mögliches Nachtflugverbot, gehen zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit und des Produktionsumfangs der Unternehmen, die diese KEP-Dienste nutzen.

Der Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. schätzt, dass ein allgemeines Nachtflugverbot 436.000 Arbeitsplätze gefährden würde (1,2 % der Erwerbstätigkeit in Deutschland) und, dass dies mit einem BIP-Verlust von 21,4 Mrd. € verbunden wäre (1 % des BIP in Deutschland).

### **Kleine Mittelständler - große Wirkung - unverzichtbarer Impulsgeber für Wirtschaft und Region!**

#### **Flughafenverband ADV - ein Mittelstandsverband**

- Selbst Flughäfen wie Düsseldorf kommen gerade auf 400 Mio. € Umsatz. Landesflughäfen wie Bremen und Dresden kommen gerade mal auf 40 Mio. Euro Jahresumsatz.
- Der Flughafen Nürnberg liegt bei knapp unter 100 Mio. € Jahresumsatz. Im Vergleich zu den Nürnberger Lebkuchen Herstellern ist das gar nichts.
- Bayerns größter Flughafen, der europaweit auf Platz sieben liegt, bringt es auf einen Jahresumsatz von einer Mrd. Euro, damit werden sie heute nicht mal im SDAX gelistet.
- Umso erstaunlicher die Hebelwirkung; der Flughafen Dresden hat bei 40 Mio. € Umsatz ein Sachanlagevermögen von ¼ Mrd. €.
- Jedes Jahr investieren allein die deutschen Flughäfen Milliarden in die leistungsfähigste Flughafeninfrastruktur, die es in Europa gibt.
- Ganz vorne liegen derzeit Berlin, Düsseldorf, München und Frankfurt. Hier gehören die getätigten Investitionen zu den größten unseres Landes.
- Am Flughafenstandort Frankfurt wird das größte Investvolumen in unserem Land realisiert; bis 2015 mehr als 12 Mrd. €.

#### **Gönnen wir uns ein Stück deutsche Industriegeschichte:**

Vor 20 Jahren war die BASF in Ludwigshafen, vor 10 Jahren das Volkswagenwerk in Wolfsburg die größte Betriebsstätte in Deutschland.

Mittlerweile hat ihnen der Flughafen Frankfurt mit über 70.000 Beschäftigten den Rang abgelassen.

Auch der Flughafen München muss sich nicht verstecken. An seinem Standort arbeiten 27.000 Menschen für Unternehmen und Behörden im Bereich Luftverkehr.

## **Flughäfen ein lohnendes Investment für die öffentliche Hand**

Flughäfen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und befinden sich überwiegend im Besitz öffentlicher Anteilseigner. Hier ein paar Beispiele: Flughafen Nürnberg (50% Stadt, 50% Freistaat), Flughafen München (51% Freistaat, 24% Bund, 23% Stadt).

Die Privatisierung der Flughäfen schreitet jedoch voran. Einzelne Beispiele wie der Flughafen Memmingen sind sogar zu 100% privat finanziert (Private Gesellschafter aus der Wirtschaft).

Tatsächlich geht eine der überzeugendsten Rechnungen auf. Jede Milliarde, die heute in Flughafeninfrastruktur investiert wird, führt über die nächsten 30 Jahre zu einem Bruttosozialproduktanstieg von 5 bis 7 Mrd. Euro.

## **Und genau hier liegt das Problem für die Flughäfen:**

Heute investieren heißt, ein Stück Zukunftsvorsorge schaffen. Wohlstand für kommende Generationen. Das Problem für die Flughäfen der Zukunft ist allerdings: Über die dringend benötigten Erweiterungsvorhaben entscheiden zumeist Politiker, die heute wiedergewählt werden möchten.

Zum Glück gab es schon immer mutige Politiker, die richtige Weichenstellungen getroffen haben. Schauen wir in meine Heimatregion, dem Rhein-Main-Gebiet. Vor 30 Jahren waren die größten Arbeitgeber Opel und Hoechst, gefolgt von den Banken in Frankfurt. Die Hoechst AG gibt es nicht mehr. Opel hat knapp zwei Drittel seiner Beschäftigten in der Produktion abgebaut. Zum Glück gab es Anfang der 70er Jahre Politiker, die dem Flughafen Frankfurt das erforderliche Kapital für das neue Terminal 1 bereitgestellt haben. Damals für 24 Mio. PAX ausgelegt. Heute werden alleine in diesem Terminalbereich 45 Mio. PAX abgefertigt.

Die früheren Opelarbeiter arbeiten nicht mehr in Rüsselsheim, sondern sind die heutigen Vorfeldbeschäftigten am Flughafen Frankfurt. Gerade hier werden die im gering qualifizierten Bereich dringend benötigten Arbeitsplätze geschaffen - und zwar Arbeitsplätze, die nicht von Produktionsverlagerungen ins Ausland bedroht sind.

Spannend ist auch: der Ausbau des Frankfurter Flughafens verspricht weitere 100.000 Jobs. Dennoch verbauen wir dem Flughafen Wachstumschancen durch lange Genehmigungsverfahren von 10 bis 15 Jahren. Damit leisten wir uns in Deutschland einen traurigen Rekord.

### **Gesellschaftliche Funktionen des Luftverkehrs**

- Befriedigung individueller Reisewünsche
- Sicherstellung verkehrstechnischer Infrastruktur
- Mobilitätswachstum

Der Luftverkehr ist ein gesellschaftliches, überstaatliches Integrationsmittel. Die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs beeinflusst die politischen und gesellschaftlichen Verflechtungen auf internationaler Ebene. Ein leistungsfähiges, weltweites Luftverkehrssystem ermöglicht eine Vielzahl von internationalen Konferenzen bei geringen Zeitaufwendungen und Begegnungen von Menschen unterschiedlicher Kulturen.

Ein Wirtschafts-, Kultur- und Wissenschaftsstandort ist ohne Luftverkehr von minderer Qualität. Keine moderne Großstadt, die nicht ihren Flughafen auf den Werbeprospekten der Fremdenverkehrsämter und der Wirtschaftsförderungsagenturen anpreist.

### **Mobilität gehört zum urbanen Lebensgefühl**

Gerade durch Low Cost Carrier können sich heute alle Menschen das Fliegen leisten. Hatten wir 2002 in Deutschland gerade mal 2 Mio. LCC PAX, so werden es 2008 55 Mio. PAX. Low Cost Carrier Verkehre haben das Fliegen demokratisiert und die Menschen nehmen es dankbar an.

### **Flughäfen wollen Nachbarschaft mit Anwohnern harmonischer gestalten**

Das Verhältnis wird leider durch zwei große Themen beeinträchtigt: Fluglärm und Schadstoffbelastung.

Flughäfen wissen um ihre Verantwortung, verpflichten sich zu einer Politik des nachhaltigen Wirtschaftens mit Ausrichtung auf den langfristigen Unternehmenserfolg und hierzu gehört auch zwingend der Schutz von Mitbürgern und natürlichen Lebensgrundlagen.

## **Wo stehen wir als Flughäfen heute in unseren Anstrengungen für Lärm- und Umweltschutz?**

Die deutschen Verkehrsflughäfen nehmen – verglichen mit anderen Verkehrsträgern bzw. -infrastrukturen – eine Vorreiterrolle bei der Verminderung vermeidbarer Belästigungen ihrer Anwohner ein. Die geschieht deshalb, weil sie sich ihrer besonderen Verantwortung bewusst sind. Sie stehen – wie die gesamte Luftverkehrsbranche – umwelttechnologisch an der Spitze im gesamten Verkehrssektor und legen beachtliche Anstrengungen an den Tag, um ihre Spitzenstellung zu behalten.

Auch beim Thema Lärm gilt: Der Anstieg der Flugbewegungszahlen hat nicht dazu geführt, dass die äquivalenten Dauerschallpegel in der Umgebung der Flughäfen ansteigen. Im Gegenteil: Die Pegel sind gefallen oder zumindest stabil geblieben.

Der Anteil der „mittelmäßig oder stärker“ durch den Luftverkehr belästigten Bürger hat sich seit dem Jahr 2002 von 16% auf 12% und damit um ein Viertel verringert. Er liegt unter dem Anteil der Belästigung durch Nachbarn (17%) und deutlich unter dem Anteil der Bevölkerung, der sich durch Straßenverkehr (30%) belästigt fühlt.

Die subjektiv empfundene Belästigung einzelner Anwohner wird nicht verringert werden können. Es ist nicht davon auszugehen, dass einzelne Anwohner ihre sehr kritische Haltung gegenüber den Flughäfen aufgeben und die von ihnen empfundene Belästigung durch den Flugbetrieb bei weiter steigender Verkehrsintensität sinken wird. Es ist eher mit dem Gegenteil zu rechnen.

Seit der Einführung des Düsenantriebs im Luftverkehr sind die Flugzeuge um 30 Dezibel leiser geworden. Schall wird logarithmisch empfunden und gemessen, eine Schallminderung um 10 dB halbiert die subjektiv empfundene Lautstärke, 30 dB weniger bedeuten eine dreimalige Halbierung.

Ein Airbus 320, eines der heute gebräuchlichsten Flugzeuge auf deutschen Verkehrsflughäfen, ist in 300 m Entfernung so laut wie ein Omnibus im Stadtverkehr. So weit ist in etwa eine Startbahn vom Flughafenzaun entfernt. Jede Flugzeuggeneration ist mehrere Dezibel leiser als ihre Vorgänger. Der Lärmteppich eines neuen Airbus 340-600 ist um 75% kleiner als bei der etwa gleichgroßen Boeing 747-400.



Die Flughäfen des Flughafenverbands ADV fördern den Einsatz immer leiserer Flugzeuge durch die Erhebung lärmabhängiger Landeentgelte. Laute Flugzeuge zahlen dabei überproportional mehr als leise, so dass der Einsatz moderner Maschinen für die Airlines noch attraktiver wird.

Auch Fluggesellschaften und Flugsicherung haben große Anstrengungen unternommen, um die Lärmbelastung der Flughafenanwohner weiter zu mindern und werden auch in Zukunft weitere Reduktionspotentiale heben. Der Erfolg: Trotz steigender Anzahl von Flügen ist die Lärmbelastung (Dauerschallpegel) an den Flughäfen seit Jahren rückläufig oder gleich geblieben.

Wird ein Flughafen ausgebaut und seine Verkehrskapazität der Nachfrage angepasst, so bedeutet dies immer auch, dass dabei die Schutzbedürfnisse der betroffenen Anwohner in besonderer Weise berücksichtigt werden. Denn es ist im Interesse der Flughafenbetreiber, einen den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung entsprechenden Schutz ihrer Anwohner gegen Fluglärm sicherzustellen.

Doch nicht nur beim Neu- oder Ausbau von Flughäfen werden die Wohnhäuser und besonders schutzbedürftigen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Altenheime in der Flughafenumgebung mit Schallschutzfenstern und -lüftern ausgestattet. Auch an Flughäfen, die nicht ausgebaut werden, besteht Anspruch auf Schallschutz, dem die Betreiber im Interesse einer guten Nachbarschaft nachkommen. Schutzansprüche an bestehenden Verkehrseinrichtungen sind nicht selbstverständlich. Menschen, die an bestehenden Straßen oder Schienenwegen leben, werden sie nicht gewährt. Für den Schutz ihrer Anwohner vor Fluglärm haben die Mitgliedsflughäfen des Flughafenverbands ADV bisher mehr als 400 Mio. € aufgewendet.

Das neue Fluglärmschutzgesetz hat den Lärmschutz an Flughäfen auf eine moderne Basis gestellt. Derzeit arbeitet das BMU gemeinsam mit dem Umweltbundesamt, Vertretern der Wissenschaft und der Fluglärm betroffenen sowie dem Flughafenverband ADV an den notwendigen Regelungen zur Umsetzung des neuen Gesetzes.

### **Entwicklung der Besiedlung im Umland des Flughafens**

Es ist offensichtlich, dass bei dem geschilderten Verkehrswachstum der vergangenen Jahre und den baulichen Erweiterungen auf einigen Flughäfen das Konfliktpotenzial mit den Anrainern zugenommen hat. Es gibt jedoch noch einen weiteren Punkt, der zu einer Verschärfung beiträgt, nämlich die verdichtende Wohnbebauung in der Umgebung der Flughäfen.

Zudem war die behördliche Kontrolle und Durchsetzung der Bauverbote nie effektiv genug bzw. waren die Ausnahmeregelungen nach § 5 Abs. 3 und 4 des Luftverkehrsgesetz zu weit auslegbar, um eine angemessene Wirkung entfalten zu können. Und nicht zuletzt sind auch die Bauherren, die in den Schutzzonen 2 eine Wohnung oder ein Haus errichtet haben, nicht immer ihrer gesetzlichen Verpflichtung nachgekommen, auf eigene Kosten für den entsprechenden Schallschutz zu sorgen.

Eine leistungsfähige Siedlungssteuerung erfolgte nicht. So konnte es geschehen, dass die Wohnbebauung immer näher an die Flughafenzäune heranrückte. Es ist nicht nachvollziehbar, wenn neue Anwohner erst in die unmittelbare Nähe eines Flughafens ziehen und sich über evtl. niedrige Kaufpreise freuen, um danach plötzlich festzustellen, dass es dort Flugzeuge gibt, die bei Start und Landung Lärm erzeugen. Wir brauchen deshalb dringend wirksame Regelungen zur Siedlungsbeschränkung, damit der technische Fortschritt und die damit einhergehende Verkleinerung der Lärmschutzzonen nicht nur das Ergebnis haben, dass die Bebauung immer näher an den Flughafenzaun heranrückt.

### **Wo stehen wir als Flughäfen heute in unseren Anstrengungen für den Klimaschutz?**

Die Zunahme des Verkehrs ist bereits in der Vergangenheit vom Treibstoffverbrauch und damit den Schadstoffemissionen entkoppelt worden. Während von 1991 bis 2007 die Verkehrsleistung der Lufthansa um 222 % anstieg, wuchs der Treibstoffverbrauch um 121 %. Eine ähnliche Entwicklung ist auch in Zukunft zu erwarten.

Dabei sind die Erkenntnisse der Forschung bezüglich der Schadstoffemissionen und der Klimawirkung des Luftverkehrs von großem Interesse. Hier erwarten wir in den kommenden Jahren genauere Hinweise zur Klimawirksamkeit des Luftverkehrs. Die aktuelle Diskussion um die Klimawirkung weiterer neben CO<sub>2</sub> ausgestoßener Klimagase, die sich in großen Höhen stärker auswirken als am Boden, ist daher von elementarer Bedeutung.

Das Spannungsfeld zwischen der Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland und den Umweltinteressen der Allgemeinheit und insbesondere der Flughafenanrainer wird uns also erhalten bleiben.

Um diese Entwicklung zu moderieren, zu lenken und einem fairen Interessenausgleich zuzuführen, bedarf es der Politik. Die Luftverkehrswirtschaft hat ihre Strategie zum Umwelt- und Klimaschutz in der Vier-Säulen-Strategie dargelegt (vgl. Abbildung).



### Schadstoffemissionen - Messungen und Modellierung

Zwar sind die Emissionen von Schadstoffen wie HC, CO, NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub> oder SO<sub>2</sub> derzeit nicht im Fokus der öffentlichen Diskussion, trotzdem wird ihre Konzentration auf den Verkehrsflughäfen permanent überwacht.

Am Flughafen Düsseldorf, um ein Beispiel zu nennen, haben sich trotz steigender Flugbewegungen die Emissionen pro LTO-Zyklus gegenüber 1993 deutlich verringert.

So gingen die Belastungen mit Kohlenwasserstoffe (HC) um 75%, mit Stickoxide (NO<sub>x</sub>) um 16%, und mit Kohlenmonoxid (CO) um 39% zurück.

Die deutliche Verminderung der Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxid-Emissionen ist das Ergebnis des Einsatzes neuer Triebwerke mit niedrigem Treibstoffverbrauch. Die Verringerung der Stickoxidemissionen wurde durch den vermehrten Einsatz kleinerer Flugzeuge verursacht.

Alle bisher durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, dass die auf den Flugplätzen ermittelten Luftschadstoffkonzentrationen die in benachbarten Stadtgebieten zu verzeichnenden Belastungen deutlich unterschreiten und weitgehend der Situation im Umland entsprechen.

Untersuchungen zu Rußpartikelemissionen haben gezeigt, dass der Flugbetrieb nur einen geringen Beitrag zu den Partikelimmissionen leistet. Den entscheidenden Beitrag zu den Partikelimmissionen an Flughäfen liefern die Servicegeräte am Boden sowie der sonstige Kfz-Verkehr. Hier können emissionsmindernde Maßnahmen ergriffen werden, was die Flughäfen in der Vergangenheit auch bereits getan haben. So wurde zum Beispiel am Flughafen Hamburg damit begonnen, den flughafeneigenen Fuhrpark auf Erdgas umzustellen.

Um Informationen darüber zu erhalten, welchen Anteil bestimmte Verursacher an der Gesamtbelastung einer Region haben, wurden Rechenmodelle entwickelt, die für einen vorgegebenen Untersuchungsraum alle relevanten Schadstoffquellen und deren Emissionen erfassen. Seit November 2002 nutzen die Flughäfen das Ausbreitungsmodell LASPORT, welches das modernste seiner Art ist. Bisherige Resultate zeigen, dass die negativen Auswirkungen des Flugbetriebes auf die Luftqualität erheblich überschätzt werden.

Die Flughäfen ergreifen vielfältige Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen. Als Beispiele seien genannt die stationäre Energieversorgungssysteme, sowie die Modernisierung des Fuhrparks.

### **Fazit:**

Eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur ist für die Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Deutschland auch in Zukunft unverzichtbar. Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung an weltweite Absatz- und Beschaffungsmärkte ist die Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft. Im Hinblick auf den internationalen Standortwettbewerb im erweiterten Europa und angesichts zunehmender politischer und wirtschaftlicher internationaler Verflechtungen sind Wirtschaftsregionen auf einen leistungsfähigen Anschluss an das europäische Luftverkehrsnetz und die schnelle Erreichbarkeit entfernter Ziele angewiesen.

Diese wichtige wirtschaftliche Funktion des Luftverkehrs muss, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, möglichst umweltverträglich gefördert werden. Hierzu hat die Luftverkehrsbranche Leitlinien und Ziele entwickelt. Der Flughafenverband ADV lädt alle Beteiligten und Betroffenen zum Dialog über die Wege zur Zielerreichung ein.

### **Ralph Beisel**

Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV

# 1. Fachreferat



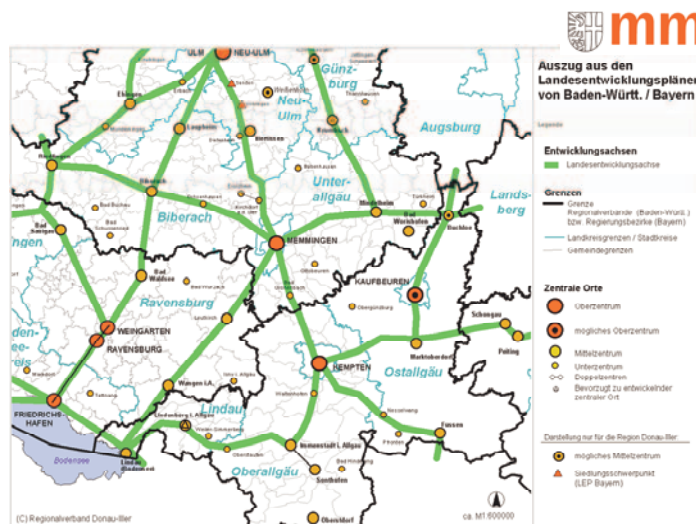
## **„Städte und Flughäfen – Miteinander oder Gegeneinander“**



## **„Tourismusfaktor Regionalflughafen“**

Dr. Ivo Holzinger,  
Oberbürgermeister der Stadt Memmingen

Flughafen Berlin-Schönefeld  
Freitag, 30. Mai 2008



### Wirtschaftsdaten der Stadt Memmingen

Einzugsbereich als Oberzentrum (41 000 Einwohner): **260 000 Menschen**

täglich circa 15 000 Einpendler

Produzierendes Gewerbe: **10 000 Beschäftigte (1 Milliarde Euro Umsatz, knapp 30 % Auslandsumsatz)**

Verarbeitendes Gewerbe: rund **7 700 Beschäftigte** in 44 Betrieben

Insgesamt rund **25 000** Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Stadt

Arbeitslosenquote von **2,7 %** (zum Vergleich deutschlandweit 8,1 %) damit **Vollbeschäftigung**

Einzelhandel Verkaufsflächenangebot ca. 176 000 Quadratmeter, **Verkaufsflächenzahl 4,3** Quadratmeter/Einwohner (Bundesdurchschnitt 1,3)

**Einzelhandelszentralität** (Umland-Kaufkraft-Relation) **191 %** - bei Bekleidung beträgt dieser Wert gar **268 %**

### Wirtschaftskraft

Verwaltungshaushalt **103.425.400 €**

Vermögenshaushalt **33.789.700 €**

Zuführung vom Verwaltungs- in den Vermögenshaushalt  
**11,2 Mio €** (+ 183% gegenüber dem Vorjahr)

Verschuldensquote: **512 €/Einw.**

Gewerbsteuer : **25,5 Mio €**

Grundsteuer A und B: **5,98 Mio €**

Einkommensteuer: **14,0 Mio €**

Die wesentlichste Maßnahme der indirekten  
Wirtschaftsförderung der Stadt Memmingen:

Seit dem Jahr **1972** ist der  
**Gewerbsteuerhebesatz** mit 330  
Punkten **unverändert**.  
Die Stadt ist hier verlässlicher  
Partner für die Wirtschaft.  
Dies schafft Planungs- und  
Investitionssicherheit.



### Standortbedingungen

Erschließung von Gewerbeflächen und  
Industriegebieten

Industriegebiet Nord mit einer Fläche von ca.  
300 ha

Neubau der Autobahnanschlussstelle  
Memmingen-Nord

Anschluss an das nationale und internationale  
Straßennetz

Fertigstellung der Europastraße als  
Entlastungsstraße

Heimertinger Spange

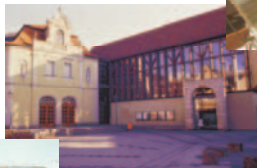
### Standortbedingungen

Bequeme Wege in die Stadt –  
 Parkraumbewirtschaftung  
 am Rande der Altstadt vier Parkhäuser  
 mit ca. 1.400 Stellplätzen  
 elektronisches Parkleitsystem  
 kostenfreien Benutzung der  
 städtischen Parkhäuser in der ersten  
 Stunde  
 ca. 1.900 Stellplätze an Parkuhren und  
 Parkautomaten



### Memmingen ist Kulturstadt

Sing- und Musikschule  
 Landestheater Schwaben  
 Stadtbibliothek  
 Museen  
 Memminger Freiheitspreis 1525  
 MEWO Kunsthalle  
 Kaminwerk



### Memmingen ist Sportstadt

Bau eines Ganzjahresbad  
 Umbau des Stadions in eine Fußballarena  
 Sportförderung – Übungsleiterzuschüsse





## Schulstadt Memmingen

Neubau Elsbethenschule  
 Neubau FOS/BOS  
 Neubau Staatliche Realschule  
 Neubau Städtische Sebastian-Lotzer-Realschule

Praxisklassen  
 IZBB-Maßnahmen



## Standortbedingungen

### Standortmarketingkonzept

Qualitäten von Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und Freizeit werden durch professionelles Stadtmarketing systematisch gesteigert

Zusammenarbeit mit Wirtschaft, Handel und Gewerbe

Gründung des Stadtmarketing-Vereins „mm marketing e. V.“

Seit Herbst 2002 –Stadtentwicklungsprozess der perspektive memmingen



# mm

perspektive memminger

mitdenken \_mitplanen\_ mitbewegen

Der nachhaltige Stadtentwicklungs-Prozess als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region des Oberzentrums Memmingen.



## Standortbedingungen

Stadtsanierung mit dem „Fassadenprogramm“



## Memmingen - die Radlerstadt in Bayern

ADFC-Fahrradklimatest 2005  
In der Kategorie der Städte unter 100 000  
Einwohner nimmt Memmingen den ersten  
Rang ein.

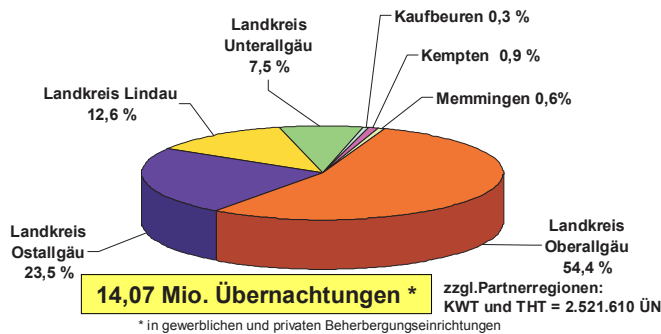
bike&ride-Anlage  
am Bahnhof Memmingen



## Klinikum Memmingen



## Verteilung der Übernachtungen 2006 im Allgäu nach Landkreisen & kreisfreien Städten



## Tourismus als Leitökonomie im Allgäu?



- Weltweit größter und **dynamischster Wirtschaftszweig**
- Tourismus und Freizeitwirtschaft ist eine der **Kernkompetenzen im Allgäu**
- **Touristische Arbeitsplätze** in der Region können nicht abwandern
- Tourismusförderung ist somit **Mittelstandsförderung**
- Hohe **wirtschaftliche Wertschöpfung** für das Allgäu – in den ländlichen Gebieten gibt es **kaum Alternativen** zum Tourismus als Erwerbsfaktor

## Übernachtungsgäste und Tagesbesucher als Wirtschaftsfaktor

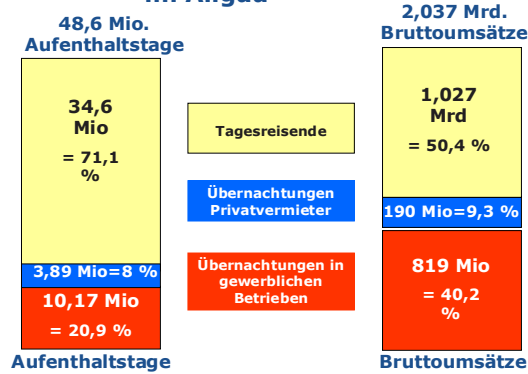


Segment:	Anzahl	*	Ausgaben	=	Bruttoumsätze
Übernachtungen in gewerblichen Betrieben	10,17 Mio. °	*	80,50 € <sup>2</sup>	=	819 Mio. €
Privatvermieter	3,89 Mio. °	*	48,80 € <sup>2</sup>	=	190 Mio. €
Tagesreisende	34,60 Mio. <sup>1</sup>	*	29,70 € <sup>3</sup>	=	1.027 Mio. €

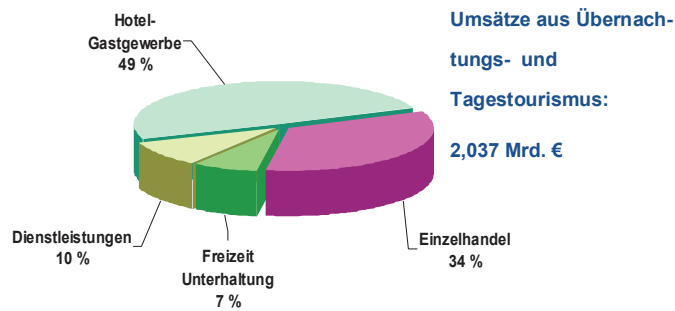
**Touristischer Bruttoumsatz insgesamt:  
2,037 Mrd. €**

° Eigene Berechnungen auf Basis: Bayerisches Landesamt für Statistik Feb. 2007; Statistik Austria 2007; Stat. Landesamt Baden-Württemberg 2007; TV ABS 2007; <sup>1</sup> Eigene Berechnungen nach Maschke J. 2007, S. 75; <sup>2</sup> Harner / Scherr 2002, S. 34 und S. 99; <sup>3</sup> Maschke J. 2005, Anhang XIV

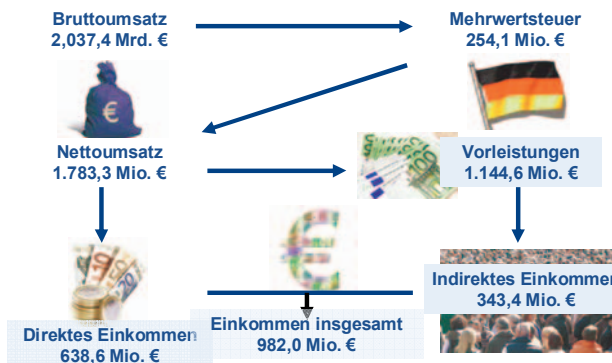
## Struktur der touristischen Nachfrage im Allgäu



## Vom Tourismus profitierende Wirtschaftszweige nach Marktsegmenten



## Touristische Einkommenswirkungen im Allgäu





### Der Allgäu Airport- Deutschlands höchster Flughafen



### Flugplan Allgäu Airport Flugintensität



Winterflugplan November 2007 – März 2008

Strecke	Frequenz/ Woche
Berlin	12 Hin- und Rückflüge
Hamburg	12 Hin- und Rückflüge
Köln/ Bonn	6 Hin- und Rückflüge
Rom	3 Hin- und Rückflüge
Neapel	2 Hin- und Rückflüge
Fuerteventura	1 Hin- und Rückflug
Las Palmas	1 Hin- und Rückflug
Antalya	1 Hin- und Rückflug
Mallorca	1 Hin- und Rückflug

➤ 30 Hin- / Rückflüge Inland  
➤ 9 Hin- / Rückflüge Ausland

Sommerflugplan April 2008 – Oktober 2008

Strecke	Frequenz/ Woche
Berlin	12 Hin- und Rückflüge
Hamburg	12 Hin- und Rückflüge
Köln/ Bonn	6 Hin- und Rückflüge
Rom	3 Hin- und Rückflüge
Neapel	3 Hin- und Rückflüge
Mallorca	3 Hin- und Rückflüge
Valencia	2 Hin- und Rückflüge
Antalya	2 Hin- und Rückflüge
Thessaloniki	2 Hin- und Rückflüge
Kreta	1 Hin- und Rückflug

➤ 30 Hin- und Rückflüge Inland  
➤ 16 Hin- und Rückflüge Ausland

## Der Allgäu Airport- Zahlen, Daten, Fakten



- Flugbetrieb seit 1937
- ab Sommer 2007 Ferienflieger TUIfly

### Allgäu Airport GmbH & Co. KG



- 3 Säulen Prinzip:
  - fliegerische Nutzung
  - teilfliegerische Nutzung (Wartung etc.)
  - klassische gewerbliche Nutzung
- 39 Beschäftigte
- weitere 35 Mitarbeiter in bereits angesiedelten Betrieben
- Schaffung 150 neuer Arbeitsplätze (Sicherheit/Abfertigung)

## Der Allgäu Airport - Erlebniswelt Flughafen



Mehr als nur Abflug und Landung –  
Das neue Passagierterminal

- Kapazität: 500.000 Passagiere
- Fläche: 3.200 qm
- Check-In : 10 Schalter



- Reisebüro-, Ticket- und Mietwagen Counter
- Bistro, Snack-Bar mit Biergarten
- Kinderspielecke /Spielplatz
- Travel Value Shop



**Erstflugtag am 28.06.2007**  
**Einweihung und Fertigstellung Terminalgebäude**  
**Im September 2007**

## Der Allgäu Airport- Lage & Erreichbarkeit



### PKW

- Ca. 4,5 km von Memmingen
- Autobahnkreuz A7/ A 96
- 1 Autostunde vom Bodensee
- inmitten des Regierungsbezirks Schwaben



### ZUG ZUM FLUG

- Knotenbahnhof des Euro-City Netzes „München- Zürich“
- Intercity-Station
- Fernstrecke „Dortmund – Oberstdorf“

## Der Allgäu Airport - Konzept Mobilität



### TRANSFERBUS.NET

- bequem nach Bayerisch- Schwaben und ins Kleinwalsertal
- mit regionalen Busunternehmen ab € 19,99 pro Person & Strecke
- Online buchbar/ 24 Stunden vorab



### EUROPCAR

- Mietwagen direkt am Flughafen



### ÖPNV

- ÖPNV Strecke „Flughafen- Bahnhof Memmingen“
- Taktung nach aktuellem Flugplan

## Unternehmensziele der TUIfly für Flugverkehr via Allgäu Airport



### 1. Ziel für das Startjahr 2007 – vom 28.6.-31.12.

- 100.000 Passagiere via Memmingen
- 20-30 % Incoming, davon ca. 30-40 % Geschäftsreisen und 60-70 % Urlaubsreisen
- 70-80 % Outgoing in der Startphase



### 2. Ziel für 2008

- ca. 400.000 Passagiere
- davon 30 % Incoming und 70 % Outgoing

### 3. Ziel für 2009

- ca. 400.000 Passagiere
- davon 40% Incoming und 60 % Outgoing

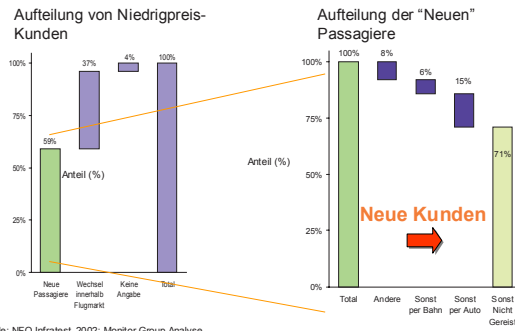
## Flughafen Allgäu Airport Memmingen Stand zum 31.03.20081



Destinationen	Incoming Gäste (geflogen)		Outgoing Passagiere	
	Absolut	%	Absolut	%
Berlin seit 28.6.07	28.285	33 %	57.079	67 %
Hamburg seit 28.6.07	26.051	37 %	44.526	63%
Köln/ Bonn seit 1.11.07	12.231	49 %	12.813	51 %
<b>Gäste insgesamt</b>	<b>66.567</b>		<b>114.418</b>	

Großer Erfolg: 270.000 Fluggäste seit 28. Juni 2007  
davon 180.000 Inland und 90.000 Ausland

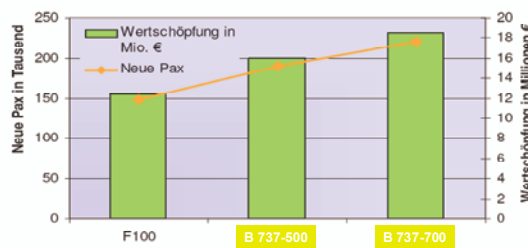
## Wachstum durch Stimulation



## Große Wertschöpfung für das Allgäu



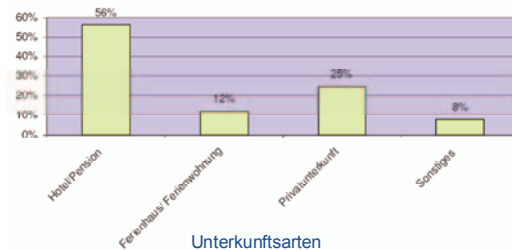
- Die Wertschöpfung für das Allgäu dürfte jährlich mindestens € 16 - 18 Mio. je Flugzeug betragen (Boeing 737-x Basis 3 Tage Aufenthalt und € 80,- Ausgaben pro Tag)



## Fast 70% der TUIfly.com – Passagiere nutzen Unterkünfte während Ihres Aufenthalts



- 93% der Unterkünfte werden im voraus gebucht







## Was macht die Allgäu Marketing zum Flugprojekt TUIfly?

1. Kooperation mit TUIfly
2. Kooperation mit Bayern Tourismus
3. Kooperation mit Allgäu Airport



## Kooperationsinhalte

Allgäu Marketing GmbH - TUIfly

### Marketingmaßnahmen mit TUIfly

Nutzung der starken Werbepattform [www.tuifly.com](http://www.tuifly.com)

Newsletter-Teaser (1 Mio. Abonnenten pro Aussendung)

Bord TV (Reichweite 1, 13 Mio. pro Monat)

Anzeigen im Flyjournal (Auflage 700.000/ ¼ -jährlich)

Online-Teaser auf der Homepage (insg. 11 Mio. Visits/p.M.)

Online-Teaser auf der Schnäppchenseite

Online-Teaser auf der Angebotsseite

Online-Teaser auf der Destinationsseite

Sponsored Links

Gesamtlaufzeit: April 2007 – März 2010



## Kooperationsinhalte

Allgäu Marketing GmbH - BayTM

### Bayern Tourismus Marketing GmbH

Nutzung der starken Online- Werbepattform [www.bayern.by](http://www.bayern.by)

Bannerschaltung auf [bayern.info](http://bayern.info), [bavieturismo.it](http://bavieturismo.it), [www.bavaria.by](http://www.bavaria.by)

E-Mail Newsletter Mai (17.000 Abonnenten)

Buchbarkeit auf Meta Flugbuchungsmaschine [fly.bayern.by](http://fly.bayern.by)

Bannerschaltung auf Meta Flugbuchungsmaschine [fly.bayern.by](http://fly.bayern.by)

Einspielung von Allgäu Clips auf [www.bayern.tv](http://www.bayern.tv)

Integration der Anreiseinfo „Allgäu“ auf [bayern.by](http://bayern.by)

**Einbindung in Pressearbeit der BayTM durch:**

Radiosendung im BLR (1 Stunde)

Aussand von PR Mitteilungen über BayTM zum Thema Flug

3 Aussendungen in by.TM Unternehmens –PR-Mitteilungen





## Kooperationsinhalte

Allgäu Marketing GmbH – Allgäu Airport

### Marketingmaßnahmen mit dem Allgäu Airport

Nutzung der Werbepattform [www.allgaeu-airport.de](http://www.allgaeu-airport.de)

Werbepattformen für die Urlaubsregion im Terminal

Flughafencounter im Terminal als Urlaubservice

Verlinkung auf der Homepage

Anzeige im Flugplan (ganzjährig) (Gesamtauflage 100.000 Stück)

Endkunden/Presse/ Reisebüro- Newsletter mit Urlaubsangeboten

Einbindung in die Pressearbeit des Allgäu Airport

Integration bei Messeauftritte

Integration in die tägliche Flughafenpresse

1 eigene „Urlaubsseite Allgäu“ auf der Webseite des Flughafens



## Was macht TUIfly an Marketing?

- Online-Bewerbung der Destination über Teaser
- Darstellung der Destination Allgäu in der Bordzeitung
- Integration in klassische Kampagnen (Print-, Radiospot, Großflächenwerbung...)
- Regelmäßige Presseaussendungen
- Online-Newsletter-Aktionen



## Mit TUIfly zu neuen Gästen für das Allgäu und Schwaben

- Nutzung der starken Vertriebsplattformen [www.tuifly.com](http://www.tuifly.com) und [www.allgaeu.info](http://www.allgaeu.info)
- **Angebote für unsere Partner**
  - 3 unterschiedliche Werbepakete zur Wahl
  - Umfangreiche Werbeleistungen in den Paketen durch die Kooperationspartner
  - Alle Maßnahmen unter dem „Allgäu-Dach“

## Beteiligungspakete für Anschließter



Onlinemaßnahmen	Standard	Premium	Exklusiv
Landingpage STANDARD (einspaltige Darstellung in 3 Produktlinien, ganzjährig)	✓	✓	
Landingpage PREMIUM (zweispaltige Darstellung in 4 Produktlinien, ganzjährig)			✓
Destinationsteaser auf tuifly.com (Laufzeit 2 Monate)		✓	
Destinationsteaser auf tuifly.com (Laufzeit 5 Monate)			✓
Newsletter für Märkte Berlin, Hamburg und Köln	✓	✓	✓
Partnerdarstellung auf Aktionsseite	✓	✓	✓
<b>Presse &amp; PR</b>			
Newsletter an Presse in Berlin, Hamburg und Köln	✓	✓	✓
Aufnahme einer Pressemeldung in das Portal auf www.allgaeu.info	✓	✓	✓
<b>Preise</b>			
Preis pro Paket (Laufzeit ca. 12 Monate)	3.500 €	5.000 €	10.000 €

## Darstellung Landingpage



### Inklusive in den Paketen:

- Standard
- Premium
- Exklusiv

### Buchbare Themen:

- Natur
- Rad
- Wellness
- Familie
- Winter

## Bewerbung der Landingpages



### Allgäu-Plattform



### allgaeu.de

120.000 Visits  
Monatlich

10.000  
Newsletter  
Abonnenten  
(davon 3.000  
B, HH, NRW)

### TUIfly-Plattform



### tuifly.com

11 Mio. Visits  
monatlich

1 Mio.  
Newsletter  
Abonnenten

## Darstellung Destinationsteaser



### Inklusive in den Paketen:

- Premium
- Exklusiv

## Darstellung Presse- und GästeNewsletter



### Inklusive in den Paketen:

- Standard
- Premium
- Exklusiv

## Darstellung auf der Partnerseite



### Inklusive in den Paketen:

- Standard
- Premium
- Exklusiv

Allgäu



**Vielen Dank für Ihr Interesse!**

Für Ihre Fragen stehen wir Ihnen gerne  
zur Verfügung!

## 2. Fachreferat

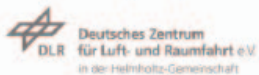


### Fliegen wir das Klima zugrunde?

Robert Sausen

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt  
Institut für Physik der Atmosphäre  
Oberpfaffenhofen

Konferenz "Städte und Flughäfen – Miteinander oder Gegeneinander?"  
Berlin, ILA, 30. Mai 2008



## Fliegen wir das Klima zugrunde?

- Anthropogener Klimawandel – Ergebnisse aus dem 4. IPCC-Sachstandsbericht
- Der Beitrag des Luftverkehrs zum Klimawandel
- Verringerung des anthropogenen Klimawandels – Kyoto-Protokoll
- Wie misst man die Klimawirkung des Luftverkehrs – und anderer Sektoren ?
- Wie kann man die Klimawirkung des Luftverkehrs verringern ?

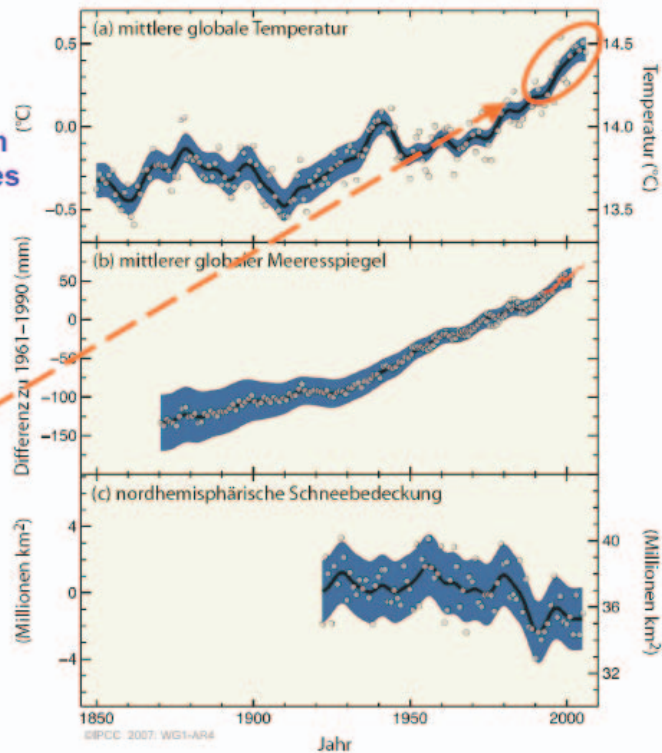


## Anthropogener Klimawandel Ergebnisse aus dem 4. IPCC-Sachstandsbericht

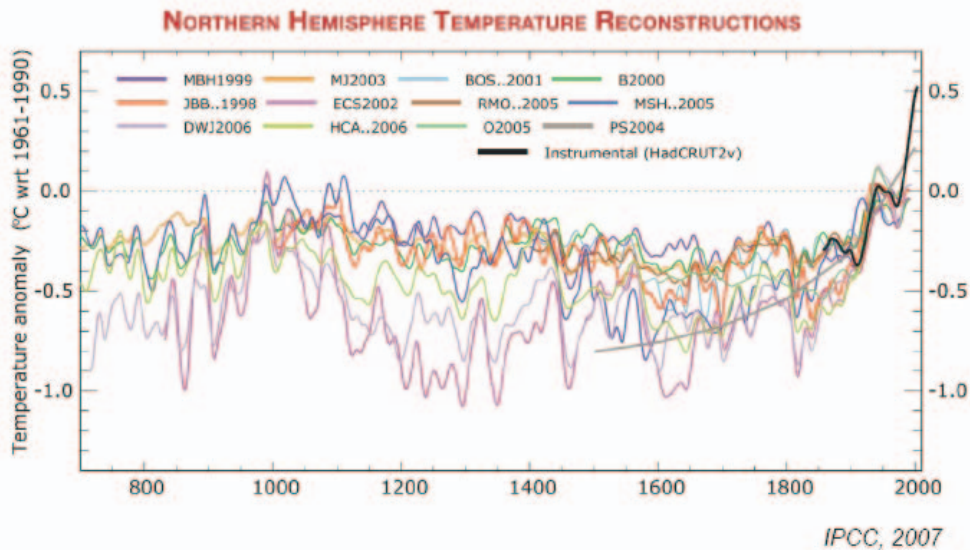
**Beobachtete Änderungen von Temperatur, Höhe des Meeresspiegels und der nordhemisphärischen Schneebedeckung.**

**Die wärmsten 12 Jahre der instrumentellen Periode:**  
 1998, 2005, 2003, 2002, 2004, 2006, 2001, 1997, 1995, 1999, 1990, 2000

IPCC, 2007, SPM



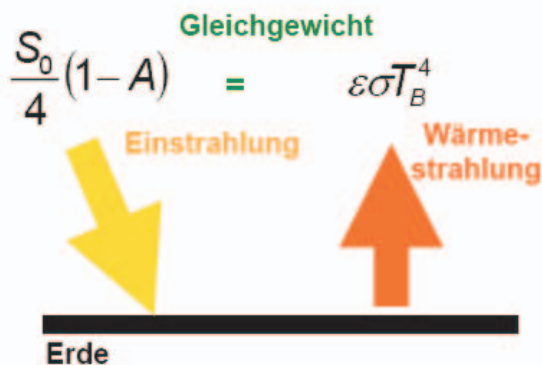
**Rekonstruktionen der nordhemisphärischen Temperatur während der letzten 1300 Jahre**



IPCC, 2007



## Strahlungsgleichgewicht der Erde: Ohne Atmosphäre



**Gleichgewicht von einfallender und ausgehender Strahlung**

$S_0$  = Solarkonstante (1368 W/m<sup>2</sup>)

$A$  = Albedo (0.3)

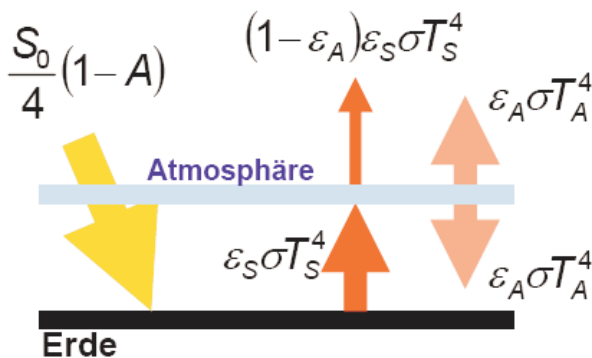
$\varepsilon$  = Emissivität des Bodens (0.95)

$\sigma$  = Boltzmann-Konstante

$T_S$  = Boden-Temperatur

$$\Rightarrow T_S = \left( \frac{S_0(1-A)}{4\varepsilon\sigma} \right)^{\frac{1}{4}} = -15^\circ\text{C}$$

## Strahlungsgleichgewicht der Erde: Mit Atmosphäre



**Gleichgewicht von einfallender und ausgehender Strahlung**

$S_0$  = Solarkonstante (1368 W/m<sup>2</sup>)

$A$  = Albedo (0.3)

$\varepsilon_B$  = Emissivität des Bodens (0.95)

$\varepsilon_A$  = Emiss. der Atmosphäre (0.7)

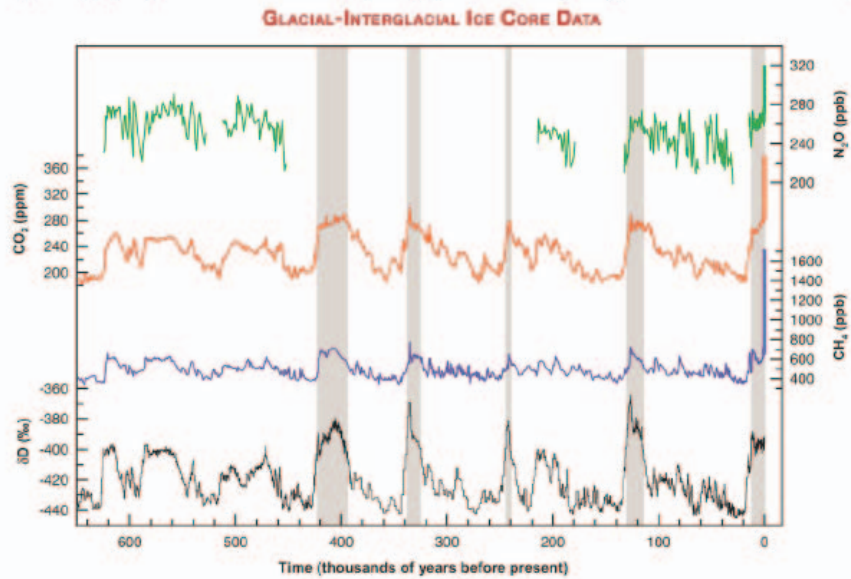
$\sigma$  = Boltzmann-Konstante

$T_S$  = Boden-Temperatur

$T_A$  = Atmosphären-Temperatur

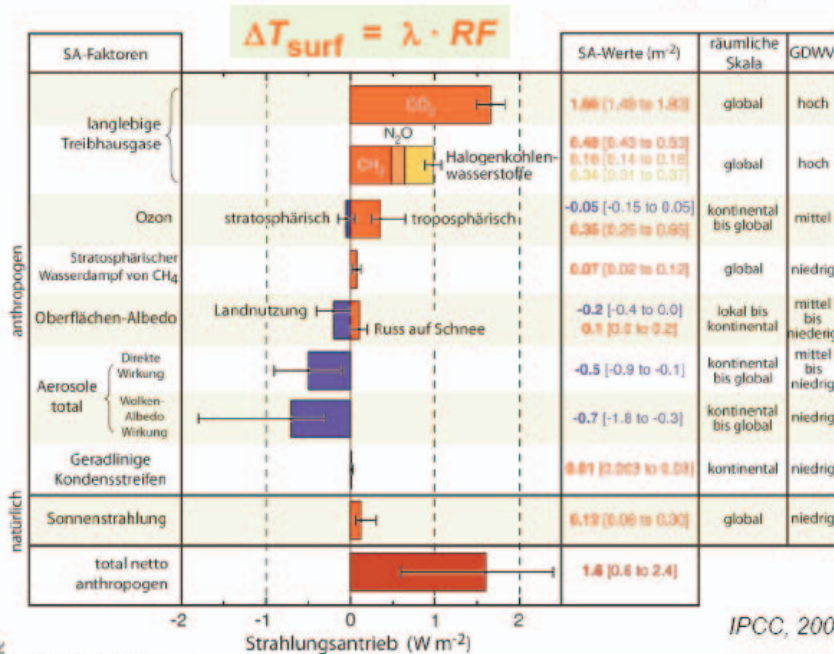
$$T_S = \left( \frac{S_0(1-A)}{2\varepsilon_S\sigma(2-\varepsilon_A)} \right)^{\frac{1}{4}} = 15^\circ\text{C}; \quad T_A = \left( \frac{S_0(1-A)}{4\sigma(2-\varepsilon_A)} \right)^{\frac{1}{4}} = -34^\circ\text{C}$$

## Ergebnisse aus antarktischen Eisbohrkernen: Lachgas (N<sub>2</sub>O), Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>) und Deuterium (δD)

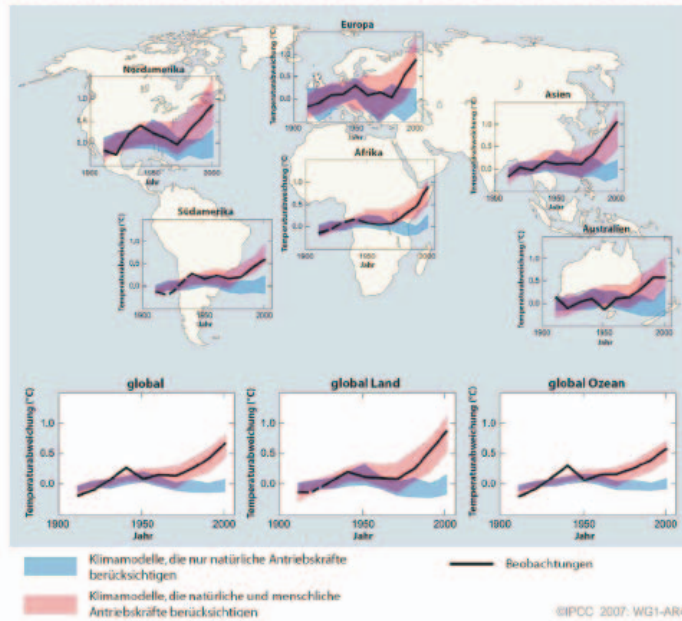



IPCC, 2007

## Strahlungsantrieb (radiative forcing, RF)



## Temperatur-Änderung aufgrund natürlicher und anthropogener Antriebe

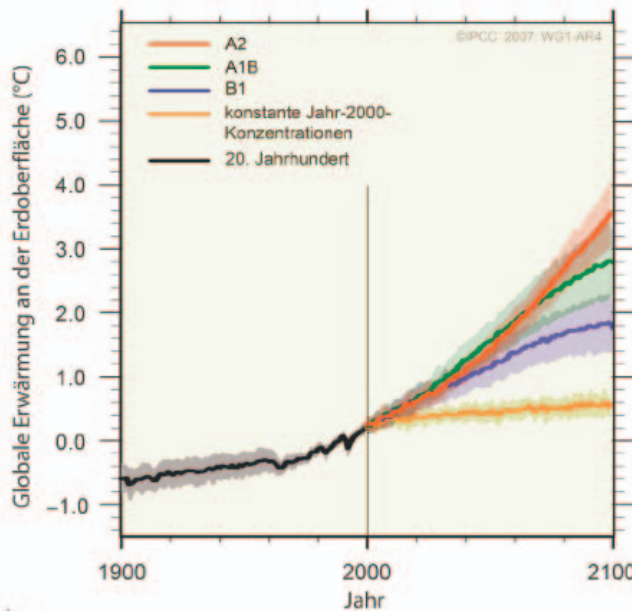




 Deutsches Zentrum  
 für Luft- und Raumfahrt e.V.  
 in der Helmholtz-Gemeinschaft

Städte und Flughäfen 2008  
 10

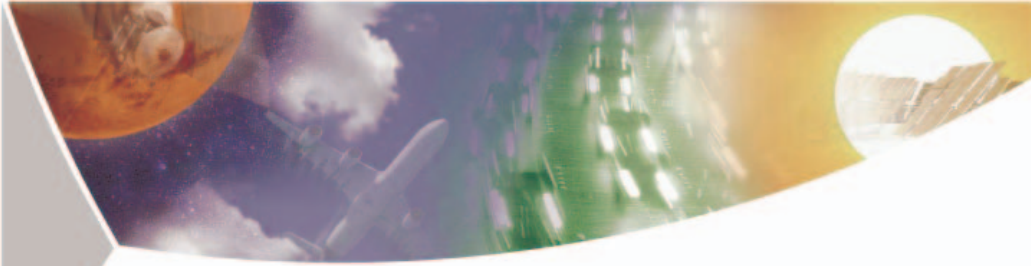
## Temperaturänderung für unterschiedliche Emissionsszenarien

MULTIMODELL-MITTEL UND GESCHÄTZTE BANDBREITEN FÜR DIE ERWÄRMUNG AN DER ERDOBERFLÄCHE

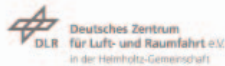



 Deutsches Zentrum  
 für Luft- und Raumfahrt e.V.  
 in der Helmholtz-Gemeinschaft

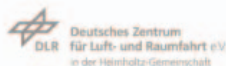
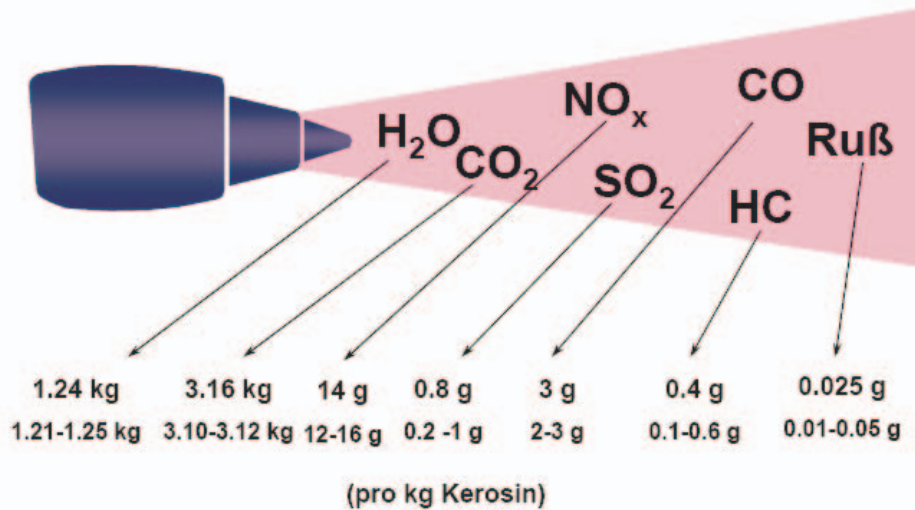
Städte und Flughäfen 2008  
 11



## Der Beitrag des Luftverkehrs zum Klimawandel



### Mittlere Emission aus Flug-Triebwerken im Reiseflug



Städte und Flughäfen 2008

13

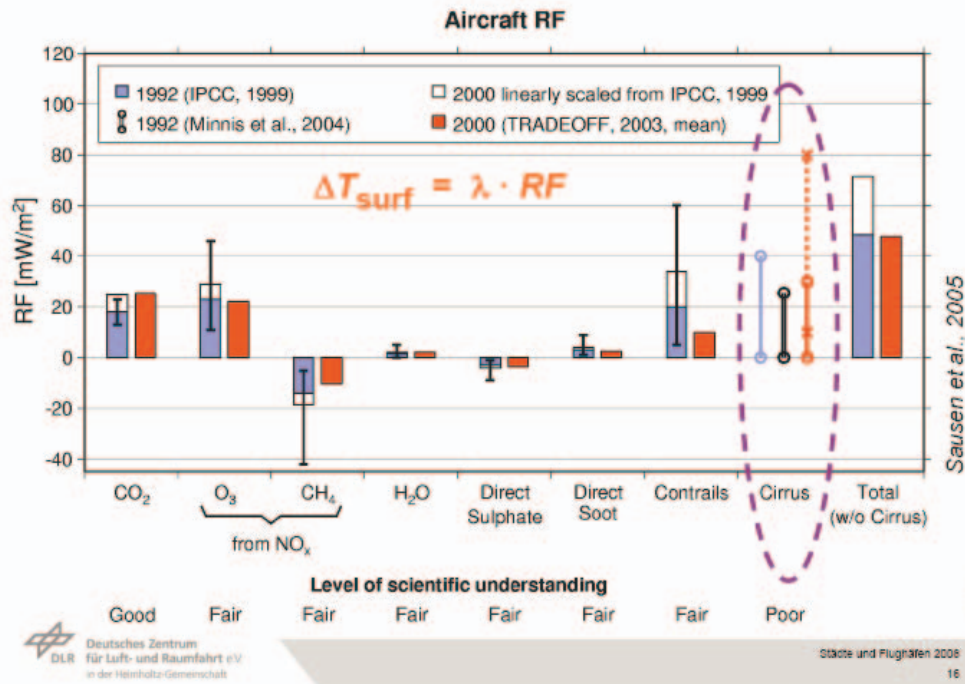
## Wie kann der Luftverkehrs auf das Klima wirken ?

- Emission von Treibhausgasen ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{H}_2\text{O}$ ,  $\text{N}_2\text{O}$ , ... )
- Emission von Ozonvorläufern ( $\text{NO}_x$ , ... )
- Emission von Partikeln und deren Vorläufer
- Triggern von zusätzlichen Wolken (Kondensstreifen, Contrail-Cirrus) und Modifikation vorhandener Wolken

## Was zeichnet hier den Luftverkehr aus ?

- Emission von Treibhausgasen ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{H}_2\text{O}$ ,  $\text{N}_2\text{O}$ , ... )  
Wasserdampf in Regionen, die relativ trocken sind und in denen die atmosphärische Lebensdauer länger als am Boden ist
- Emission von Ozonvorläufern ( $\text{NO}_x$ , ... )  
Längere Lebensdauer von  $\text{NO}_x$ , größere Strahlungswirkung von Ozon
- Emission von Partikeln und deren Vorläufer  
Geringere Hintergrundkonzentration als am Boden
- Triggern von zusätzlichen Wolken (Kondensstreifen, Contrail-Cirrus) und Modifikation vorhandener Wolken  
In der Regel erlauben die atmosphärische Bedingungen am Boden nicht die Bildung von Kondensstreifen und Contrail-Cirrus.

## Strahlungsantrieb durch den Luftverkehr im Jahr 2000

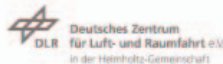


## Beiträge des Luftverkehrs zur Klimaänderung im Jahr 2005

Beitrag zu	absoluter Beitrag	gesamte anthropogene Änderung	relativer Beitrag
CO <sub>2</sub> -Emissionen	550 - 700 Tg/a	30700 Tg/a	1.8 - 2.3 %
CO <sub>2</sub> -Konzentrations-Änderung	1 - 1.5 ppm	100 ppm	1 - 1.5 %
Strahlungsantrieb (RF)	0.05 W/m <sup>2</sup>	1.6 W/m <sup>2</sup> 0.6 - 2.4 W/m <sup>2</sup>	3 % 2 - 8 %
Änderung der Bodentemperatur	0.02 - 0.03°C	0.76°C	3 - 4 %



## Verringerung des anthropogenen Klimawandels Kyoto-Protokoll



### Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen \* (1992)

#### Artikel 2

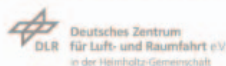
##### Ziel

Das Endziel dieses Übereinkommens und aller damit zusammenhängenden Rechtsinstrumente, welche die Konferenz der Vertragsparteien beschließt, ist es, in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens die **Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu erreichen, auf dem eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems verhindert** wird. Ein solches Niveau sollte innerhalb eines Zeitraums erreicht werden, der ausreicht, damit sich die Ökosysteme auf natürliche Weise den Klimaänderungen anpassen können, die Nahrungsmittelerzeugung nicht bedroht wird und die wirtschaftliche Entwicklung auf nachhaltige Weise fortgeführt werden kann.



UNITED NATIONS  
1992

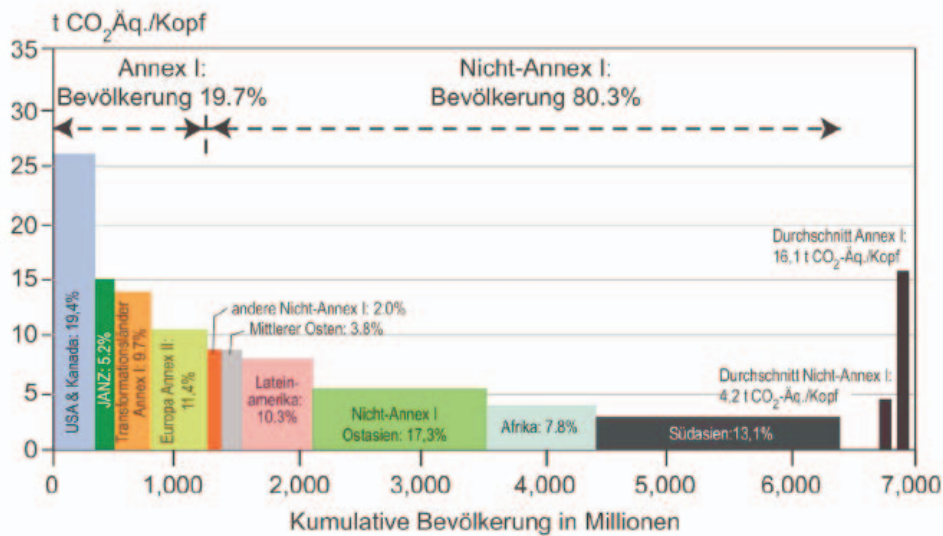
\* United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)



Städte und Flughäfen 2008  
20

30.05.2008

## Verteilung der regionalen Pro-Kopf-THG-Emissionen im Jahr 2004



IPCC, 2007, SPM

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.  
in der Heinholtz-Gemeinschaft

Städte und Flughäfen 2008  
21

## CO<sub>2</sub>-Emissions pro Passagier für ausgewählte Flüge (Economy, hin und zurück)

München (MUC) - Paris (CDG)	0.19 t (CO <sub>2</sub> ) 0.26 t (CO <sub>2</sub> ) <sup>1</sup>	A320, 150 seats, load factor 70%, FL 310, 105 passengers, 725 km
München (MUC) - Mallorca (PMI)	0.18 t (CO <sub>2</sub> ) 0.33 t (CO <sub>2</sub> ) <sup>1</sup>	A737-800, 184 seats, load factor 95%, FL 350, 175 passengers, 1289 km
München (MUC) - Teneriffa (TFN)	0.52 t (CO <sub>2</sub> ) 0.67 t (CO <sub>2</sub> ) <sup>1</sup>	A330-200, 323 seats, load factor 85%, FL 370, 274 passengers, 3365 km
Frankfurt (FRA) - New York (JFK)	1.20 t (CO <sub>2</sub> ) 1.21 t (CO <sub>2</sub> ) <sup>1</sup>	B747-400, 390 seats, load factor 90%, FL 350 - 370, 351 passengers, 6391 km
Frankfurt (FRA) - Sydney (SYD) via Singapore (SIN)	4.46 t (CO <sub>2</sub> ) 3.33 t (CO <sub>2</sub> ) <sup>1</sup>	A340-300, 259 seats, load factor 70%, FL 330 - 370, 181 passengers, 17071 km

<sup>1</sup> [http://lufthansa.myclimate.org/calculate\\_flight](http://lufthansa.myclimate.org/calculate_flight)

Schäfer and Plohr, 2008

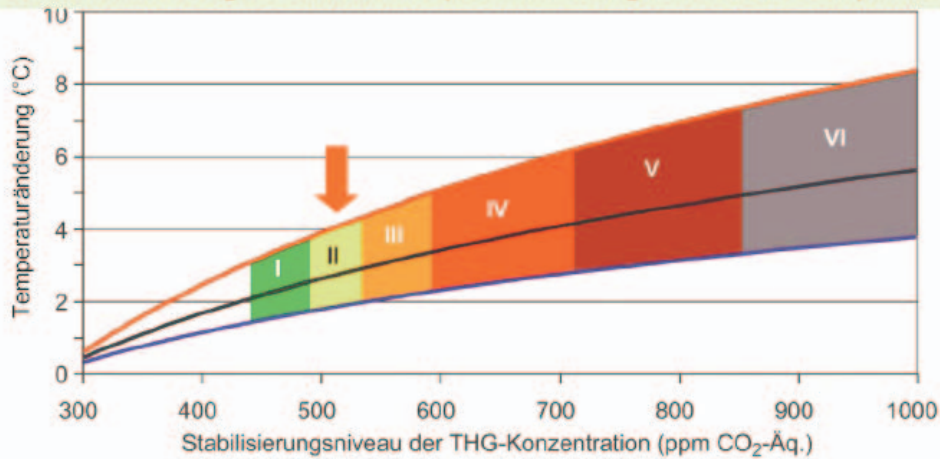
Zum Vergleich:

mittlere Jahresemission an CO<sub>2</sub>-Äquivalent eines Bewohners von Deutschland: 12.2 t  
Pkw (Diesel, 6.5 l / 100 km, Fahrleistung 10000 km): 2.4 t



## Temperaturanstieg als Funktion der äquivalenten CO<sub>2</sub>-Konzentration

Änderungen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050: -30% bis -60% relative zu 2000  
 Jährliche Änderung des Bruttoinlandsprodukts: weniger als 0.12 Prozentpunkte



IPCC, 2007, SPM

## Kyoto-Protokoll (1997 / 2005)

### Artikel 3

- Die in Anlage I aufgeführten Vertragsparteien sorgen einzeln oder gemeinsam dafür, daß ihre gesamten anthropogenen Emissionen der in Anlage A aufgeführten Treibhausgase in Kohlendioxidäquivalenten die ihnen zugeteilten Mengen, berechnet auf der Grundlage ihrer in Anlage B niedergelegten quantifizierten Emissionsbegrenzungs- und -reduktionsverpflichtungen und in Übereinstimmung mit diesem Artikel, nicht überschreiten, mit dem Ziel, innerhalb des Verpflichtungszeitraums 2008 bis 2012 ihre Gesamtemissionen solcher Gase um mindestens 5 v.H. unter das Niveau von 1990 zu senken.

### Anlage A

#### Treibhausgase

Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)  
 Methan (CH<sub>4</sub>)  
 Distickstoffoxid / Lachgas (N<sub>2</sub>O)  
 Teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW/HFC)  
 Perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW/PFC)  
 Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>)

Die internationale Luft- und Schifffahrt (bunker fuels) sind nicht im Kyoto-Protokol eingeschlossen.

## Klimaschutzziele

Kyoto-Protokoll (Reduktion bis 2012 relativ zu 1990):

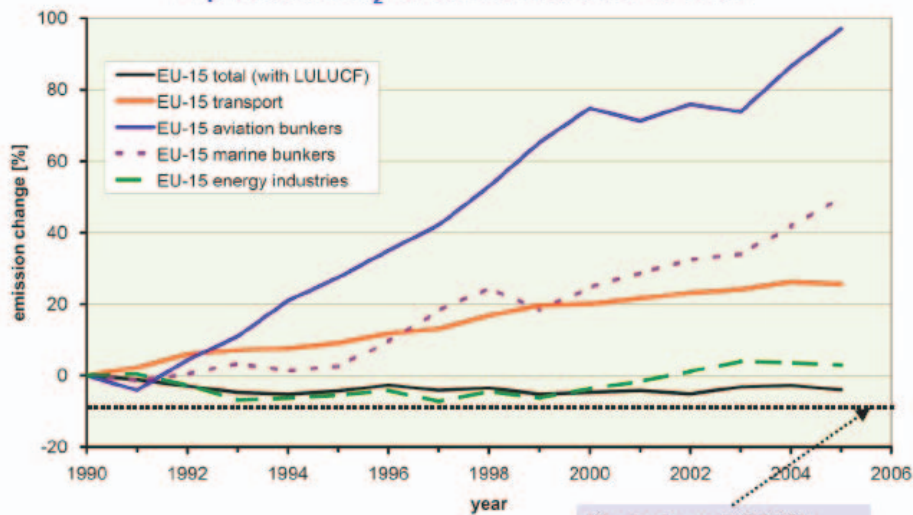
EU	- 8%
D	- 21%

Weiteres EU-Ziel:

Begrenzung des Anstiegs der global gemittelten Temperatur auf maximal + 2 °C

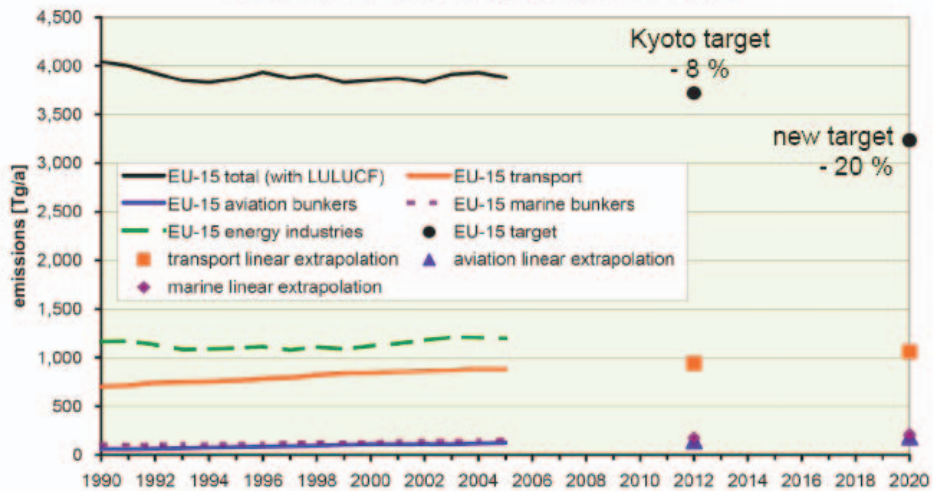
Reduzierung der äquivalenten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 um 20% relativ zu 1990 (Deutschland -30%)

### Erreicht die EU-15 die Kyoto-Ziele ? Equivalent CO<sub>2</sub> emissions relative to 1990



Kyoto target (2012)  
EU-15 -8.0%

## Neues EU-Ziel und der Verkehr: Reduktion um 20 % relativ zu 1990



transport fractions (1990,	2005	2012	2020):
<b>national transport:</b> 17.3 %	<b>22.7 %</b>	<b>25.3 %</b>	<b>32.8 %</b>
<b>aviation bunkers:</b> 1.5 %	<b>3.1 %</b>	<b>3.8 %</b>	<b>5.6 %</b>
<b>marine bunkers:</b> 2.6 %	<b>4.0 %</b>	<b>4.7 %</b>	<b>6.5 %</b>

linear growth of transport emissions after 2005

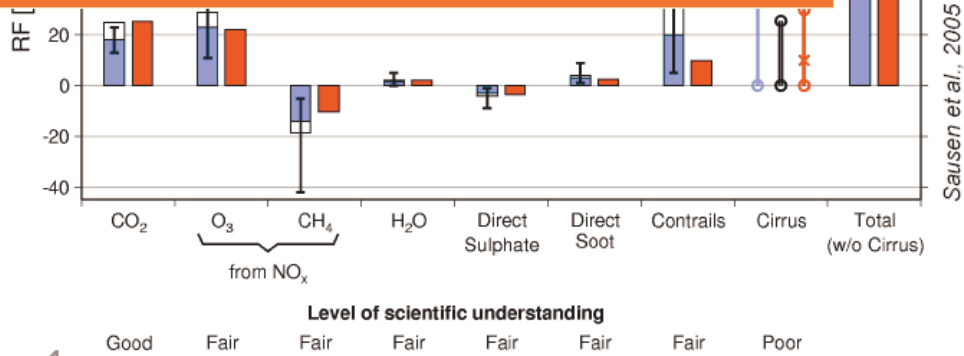


**Wie misst man die Klimawirkung des Luftverkehrs  
und anderer Sektoren ?**

# Strahlungsantrieb durch den Luftverkehr im Jahr 2000

## Aircraft RF

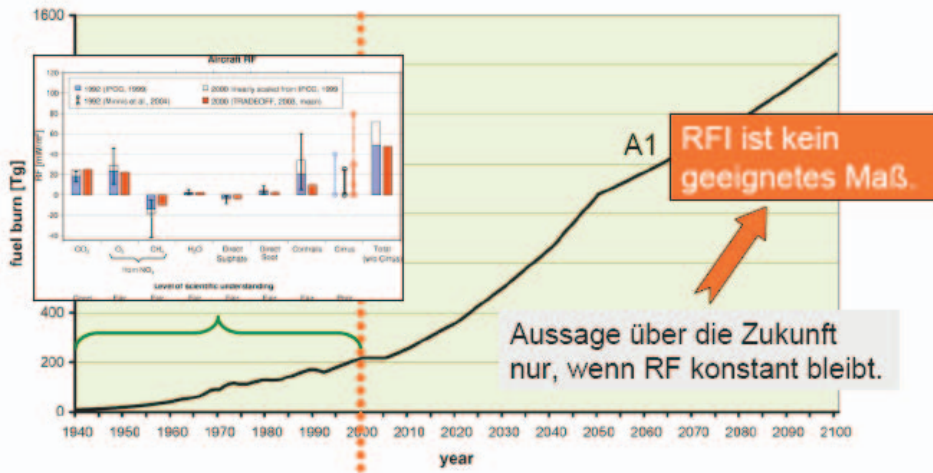
**Fragen:** Ist der Strahlungsantrieb RF die richtige Größe, um die zukünftigen einzelnen Beiträge des Luftverkehrs zu vergleichen?  
 Kann ich auf diese Weise die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte beim Emissionshandel berücksichtigen? (Stichwort RFI)



DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. in der Helmholtz-Gemeinschaft

Städte und Flughäfen 2008 29

## Emissionen und Strahlungsantrieb



RF(t=2000): Ergebnis aller Emissionen der Vergangenheit

DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. in der Helmholtz-Gemeinschaft

Städte und Flughäfen 2008 30

## Was muss ich wissen, um die Klimawirkung des Luftverkehrs zu bewerten ?

- Was hat der Luftverkehr zum Klimawandel bisher beigetragen?
  - Verständnis des Klimasystems

- Welchen Beitrag liefert der Luftverkehr des Jahres 2000 (oder eines beliebigen anderen Jahres) zur Klimaänderung?
  - Hilfsmittel für die Emissions-Steuerung

- Welche Gesamtwirkung haben Maßnahmen?
  - Szenariensimulationen

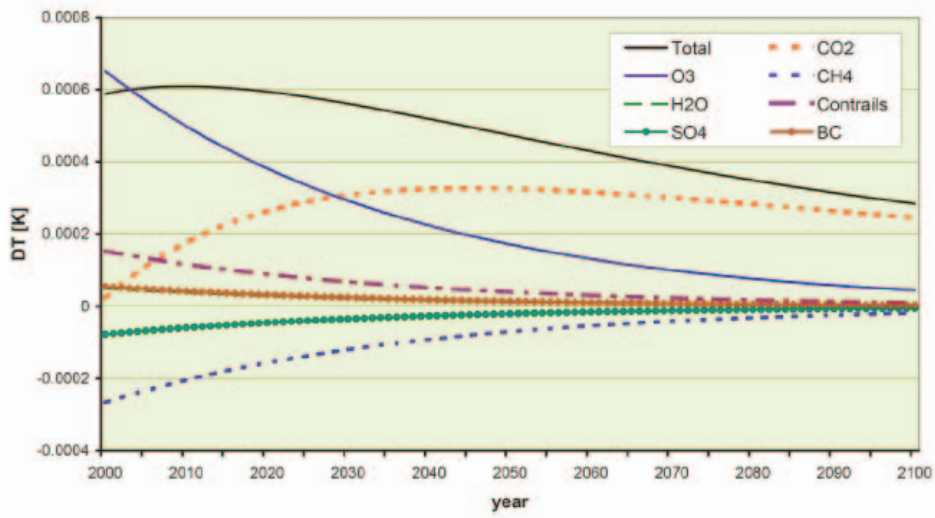
## Maßzahlen zur Bewertung der Klimawirkung

- Strahlungsantrieb  $RF(t=2000)$
- marginaler Strahlungsantrieb  $\Delta RF(t)$   
"pulse" and "sustained"

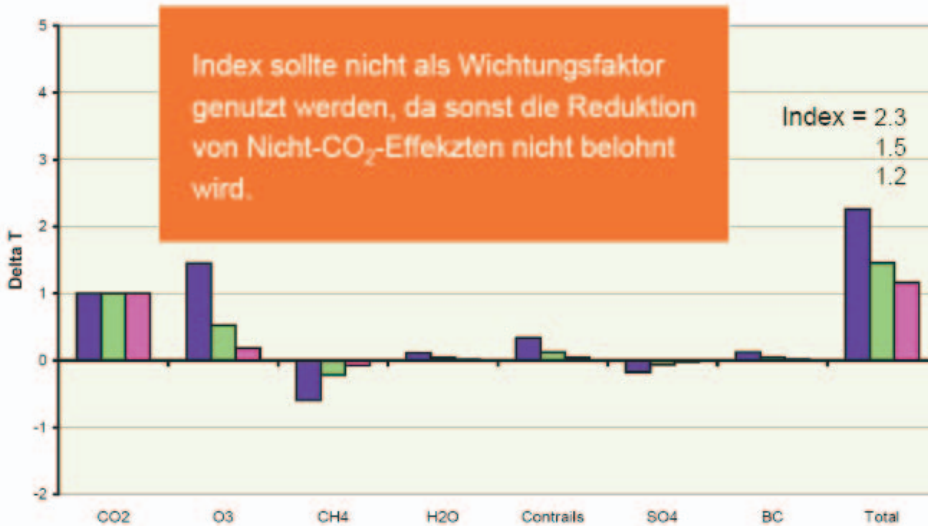
- integrierter (marginaler) Strahlungsantrieb  $\int_{2000}^t \Delta RF(s) ds$  **GWP**  
"pulse" and "sustained"

- Temperaturänderung  $\Delta T(t)$  **GTP**  
"pulse" and "sustained"

### Pulse\_2000: Temperature change



### Pulse\_2000: Normalised (CO<sub>2</sub>) temperature change



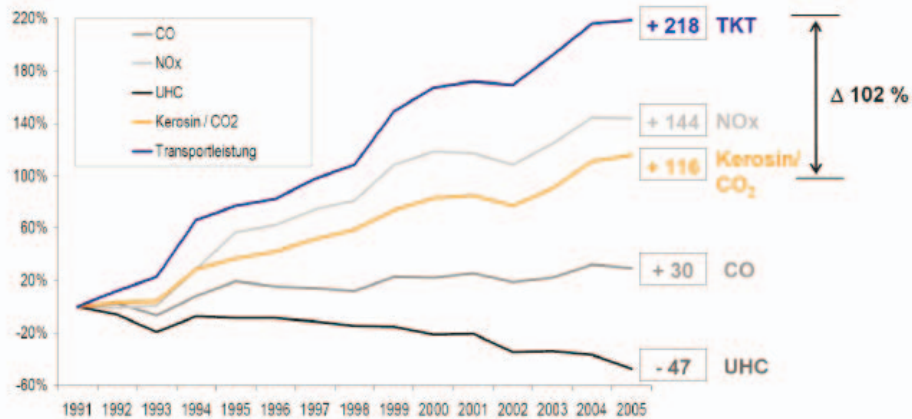


## Wie kann man die Klimawirkung des Luftverkehrs verringern ?

### Verringerung der Klimawirkung des Luftverkehrs

- Weniger fliegen
  - Verringerung der Nachfrage
- Reduzierung der spezifischen Emissionen
  - ACARE Ziele (CO<sub>2</sub>: -50%, NO<sub>x</sub>: -80%) durch
    - technologische Maßnahmen
    - bessere Auslastung
    - optimierter Betrieb

## Entkopplung von Wachstum und Emissionen



... durch kontinuierliches Investment in neue Technologie und operative Maßnahmen.

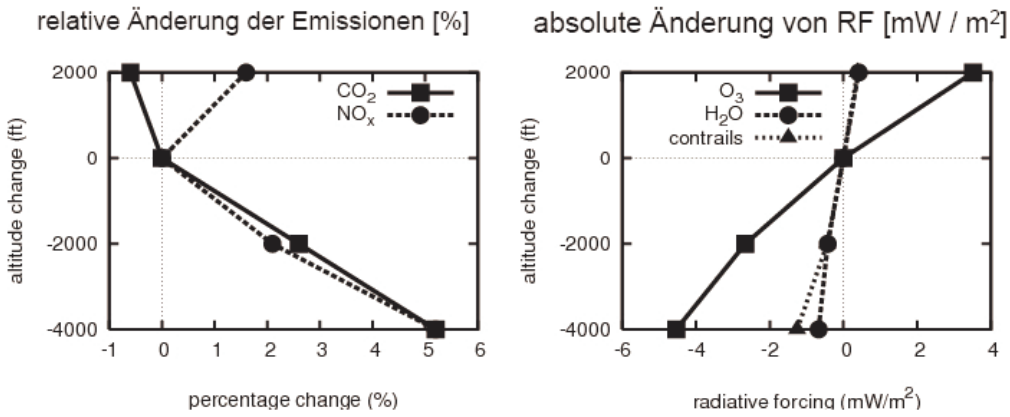
## Verringerung der Klimawirkung des Luftverkehrs

- Weniger fliegen
  - Verringerung der Nachfrage
- Reduzierung der spezifischen Emissionen
  - ACARE Ziele (CO<sub>2</sub>: -50%, NOx: -80%) durch technologische Maßnahmen
  - bessere Auslastung
  - optimierter Betrieb
- Umweltfreundliche Flugplanung
  - Fliege bevorzugt dort (Ort, Höhe), wo die Klimawirkung geringer ist.

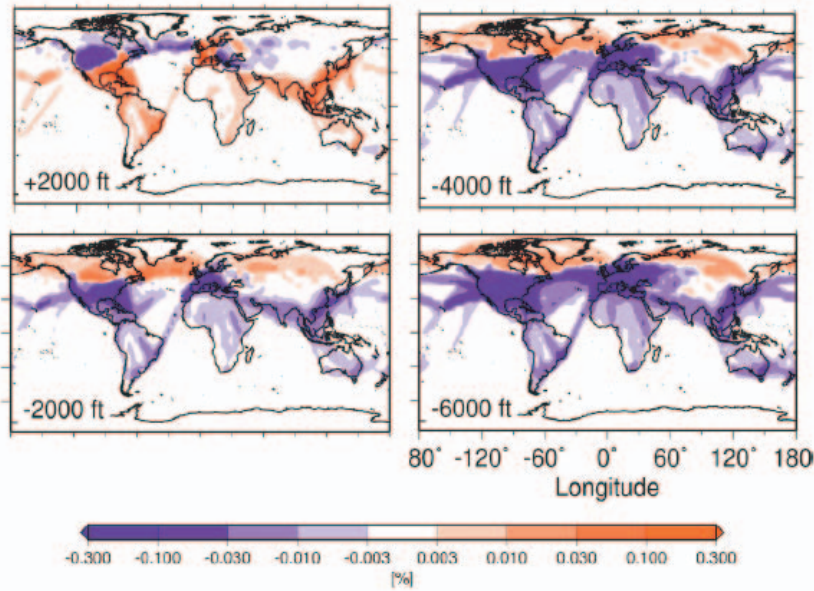


## Einfluss der Flughöhe auf den Strahlungsantrieb (RF)

Verschiebe die Reiseflughöhe aller Flüge hoch oder runter  
und bestimme das zugehörige Emissionskataster



## Wirkung der Flughöhe auf die Bedeckung durch Kondensstreifen





## Schluss-Bemerkungen

### Fliegen wir das Klima zugrunde?

- Das Klima ändert sich anthropogen, und der Beitrag des Luftverkehrs wächst.
- Der Luftverkehr verändert das Klima durch viele Effekte jenseits des CO<sub>2</sub>, jedoch sind die Klimawirkungen aufgrund der Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen noch sehr unsicher.
- CO<sub>2</sub> (und andere "Kyoto"-Gase) vom Luftverkehr können relativ einfach in ein Emissionshandelssystem aufgenommen werden.
- Der Strahlungsantrieb (RF) zu einem gewählten Zeitpunkt ist kein gutes Maß zu Prognose der zu erwartenden Klimaänderung. Daher ist der RFI nicht für den Emissionshandel geeignet.
- Ein Faktor, mit dem die CO<sub>2</sub>-Emissionen multipliziert werden, schwächt den Anreiz zu Reduktion-Maßnahmen der Klimawirkung jenseits der Verringerung des Treibstoffverbrauchs.
- Letzten Endes sollte es möglich werden, die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte gemäß ihrer individuellen Klimawirkung zu berücksichtigen.
- Die Klimawirkung der Luftverkehrs kann durch umweltfreundliche Flugroutenplanung reduziert werden.
- Der Luftverkehr hat auch Umweltwirkungen jenseits der Klimaänderung (Lärm, Luftqualität).

## Podiumsdiskussion

### „Flughafenbetrieb und Stadtentwicklung – nur gemeinsam sind sie stark!“

#### Teilnehmer:



Beigeordneter Martin zur Nedden, Leipzig  
Vorsitzender des Bau- und Verkehrsausschusses des  
Deutschen Städtetages



Dr. Stefan Schulte, Frankfurt  
Stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Fraport AG



Winfried Hermann, Tübingen  
Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion  
Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag



Ralph Beisel, Berlin  
Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV

#### Moderation:



Folkert Kiepe, Köln und Berlin  
Beigeordneter des Deutschen Städtetages für  
Stadtentwicklung, Bau, Wohnen und Verkehr

## Podiumsdiskussion

### Zusammenfassung der Beiträge

**Kiepe:** Die entsprechenden Verkehrsstudien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung prognostizieren eine Zunahme im Güterverkehr in den nächsten 20 Jahren um 70%. Die einzelnen Verkehrsträger sind bereits heute ausge- bzw. überlastet. Um das Verkehrswachstum bewältigen zu können, bedarf es deshalb einer Integration der verschiedenen Verkehrsträger. Wie könnte sich FRAPORT eine Arbeitsteilung mit der Bahn und den Regionalflughäfen vorstellen?

**Dr. Schulte:** Luftverkehr schafft Wohlstand und Wachstum. Frankfurt liegt unter dem Aspekt der Intermodalität geographisch optimal gelegen. Der nationale Flugverkehr, wie zum Beispiel die Verbindung von Frankfurt nach Köln wurde bereits teilweise auf die Schiene verlegt. Aber falls es zu einer kompletten Übertragung des nationalen Flugverkehrs auf die Schiene kämme, wäre diese hoffnungslos überlastet. Außerdem muss gesehen werden, dass der Schienenausbau mit der neueren Verkehrsentwicklung nicht Schritt halten kann. Auch die Häfen sehen dieses Problem, dass hauptsächlich den Güterverkehr betrifft.

Regionalflughäfen können einen regionalpolitischen Effekt haben, aus volkswirtschaftlicher Sicht jedoch macht der Ausbau der wesentlichen Flughäfen mehr Sinn. Die Politik sollte sich dem Thema Single European Sky widmen. Dadurch könnte man den Flugverkehr postwendend um 10% reduzieren.

Die Flughäfen sehen in größerer Intermodalität Vorteile für sich. Neue Kapazitäten zum Beispiel für Interkont-Verkehre oder für mehr europäische Verbindungen würden frei werden und die Flughäfen könnten in diesem Bereich ihre Wettbewerbsvorteile nutzen. Letztlich sollten die Flughafenbetreiber bei der Slotvergabe politisch agieren und auch diskriminieren dürfen, um im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Flughafenbetriebs handeln zu können.

**Kiepe:** Die Politik drückt sich um die Frage, wie die Bundesraumordnung mit der national bedeutsamen Ansiedlung von Flughäfen, Häfen und Kombiverkehren umgehen soll. Die Betroffenen müssten an diesen Stellen stärker nachsetzen. Einige Städte haben Interesse an Regionalflughäfen, aber in wie weit soll der Bund hier ordnungspolitisch eingreifen dürfen? Oder wird damit bereits das Prinzip der kommunalen Planungshoheit ausgehebelt?

**Zur Nedden:** Im deutschen Raumordnungssystem haben wir die Zentrenstruktur, an die grundsätzlich gewisse Infrastrukturausstattungen gebunden sind. Grundaussagen mit Steuerungsform des Bundes, vor allem bei so wichtigen Themen wie Flughäfen, werden als richtig und erforderlich erachtet. Sie dienen der Orientierung und fördern das vernetzte Denken der unterschiedlichen Verkehrsträger. Das Beispiel des Flughafens Altenburg spiegelt die Problematik der Investition in unsinnige Infrastruktur wieder und macht in diesem Rahmen die Gefahr von Zufallsentscheidungen deutlich. Als Voraussetzung zur Förderung verlangen der Bund und die Länder den Kommunen zu Recht integrierte Konzepte ab. Bund und Länder sollten aber auch ihrerseits solche Konzepte vorlegen müssen; sowohl auf vertikaler Ebene als auch auf horizontaler Ebene (Ministerien). Es gibt keine Ressourcen für überflüssige Infrastrukturinvestitionen.

# Podiumsdiskussion

## Zusammenfassung der Beiträge

**Kiepe:** Der Bund muss für Verkehrsstandorte von nationaler Bedeutung Vorgaben machen. Die Länder widersetzten sich dem unter Hinweis auf die Föderalismusreform mit den entsprechenden Abweichungsrechten der Länder. Meines Erachtens müsste die Raumordnung sogar auf der EU-Ebene angesiedelt sein.

**Dr. Schulte:** Diese Diskussion führt nicht weiter. Wichtiger wären Vorgaben für die bundesdeutsche Entwicklung, unabhängig von regionaler Entwicklung. Sowohl die Europäische Union als auch die Bundesregierung drücken sich um diese Aufgaben.

**Beisel:** Ich wundere mich über ihre Staatsgläubigkeit bezüglich Vorgaben des Bundes mit Verweis auf den Masterplan Güterverkehr und Logistik. Sollte nicht besser der Markt über Infrastrukturbedürfnisse entscheiden? Mannheim, Braunschweig und Schwäbisch-Hall sind beispielsweise wichtige Businessflughäfen, Memmingen und Friedrichshafen sind als PPP-Projekte auch sinnvoll. Diese Standorte wurden anfangs als falsche Standorte geächtet, der heutige Erfolg gibt ihnen aber mehr als nur eine Daseinsberechtigung. Lediglich die großen Flughäfen zu fördern ist nicht der richtige Weg. Der Bund und die Länder müssen gemeinsam Kriterien zur Förderung abstimmen.

**Dr. Schulte:** Die föderale Struktur ist im Grunde genommen in Ordnung, wenn der Bund stärkere Vorgaben machen würde, wo eine Förderung von gesamtwirtschaftlichen Interesse ist.

**Zur Nedden:** Es besteht kein grundsätzlicher Widerspruch zur Position des Deutschen Städtetages. Dieser muss bei der Konzepterstellung natürlich eingebunden werden. Da der Föderalismus eher zu Überkapazitäten führt, muss der Bund den Rahmen vorgeben. Gäbe es eine reine Marktentwicklung, wären manche Flughäfen schon längst geschlossen.

**Kratsch:** Ich habe Zweifel an der politischen Vernunft. Kommunen als Eigentümer von Flughäfen verstehen diese als Teil kommunaler Infrastruktur, was wiederum mit dem Marktansatz konfligiert.

**Blume:** Je kleiner Gemeinde, umso größer ist die Begierde etwas präsentieren zu können. Früher war es der Neubau von Schwimmbädern, die mittlerweile unrentable Kostenfresser sind; soll der gleiche Weg im Flughafenbereich gegangen werden? Auf nationaler Ebene müssen Kriterien definiert und Leitprojekte ausgerufen werden. Die Länder könnten mit regionalspezifischen Kompensationen kommunalen Plänen entgegensteuern.

**Steintjes** (Leiter Landesplanung Berlin-Brandenburg): Die Kritik am Bund geht nicht gegen sein Anrecht auf Setzung von bundesweiten Vorgaben, schon weil der Bund finanziert. Der eigentliche Konflikt liegt darin, ob der Bund auch Ziele der Raumordnung festlegt und nicht nur Vorgaben macht. Der Bund sollte nicht Flächenvorgaben als Ziele festsetzen.

# Podiumsdiskussion

## Zusammenfassung der Beiträge

**Kiepe:** Eine Selbstbindung des Bundes ist bei der Fachplanung durchaus sinnvoll, da auch die Beeinflussung der Förderpolitik als Ziel zu verstehen ist.

**Zur Nedden:** Regionale Flächennutzungsplanung von sechs Ruhrgebietsstädten ist ein positives Gegenbeispiel zu den eher negativen Einschätzungen von Herr Blume.

**Hermann:** Die Grünen erarbeiteten gerade ein Positionspapier zu der Frage wer zukünftig Flughäfen steuern und entwickeln soll. Diese Positionspapier soll auch als Stellungnahme zum Masterplan Güterverkehr und Logistik verstanden werden. Es gibt einen Widerspruch zwischen lokaler Infrastrukturplanung und globaler Reichweite derselben. Landräte mit Konversionsflächen sollten keine Infrastrukturpolitik betreiben, deren Ergebnis häufig in die Verschwendung von Steuerzahlergeldern und Verlärmung des ganzen Landes mündet. Das ist eben nicht nur ökonomisch sondern auch ökologisch nicht sinnvoll.

Der Bund ist zuständig für Autobahnen und Bundesschienenwege, hat aber im Luftverkehr nichts zu sagen. Im Rahmen der Föderalismusreform sollte im Verkehrssektor eine neue Arbeitsteilung beschlossen werden: So bedarf es keiner Bundeszuständigkeit für jede Ortsumgehung. Ein Kompromiss könnte die Abgabe aller nicht überörtlichen Straßen an Länder und Kommunen darstellen, im Gegenzug dafür sollte dem Bund eine größere Kompetenz zur Entwicklung der Luftfahrt eingeräumt werden. Hauptvorteil wäre die bessere Koordinierung für die Verknüpfung von Flughäfen mit Straße und Bahn.

**Dr. Schulte:** Ich finde es gut, dass Bündnis 90/Die Grünen den Bund in die Pflicht nehmen will. Die Realität ist aber eine andere. Passagiere fragen von Frankfurt nach Köln und nach Stuttgart immer noch Flüge nach. Eine verkehrliche Alternative setzt eine hochleistungsfähige Deutsche Bahn voraus. Die Flughäfen können derzeit nicht verkehrslenkend eingreifen, denn nicht die Betreiber, sondern die Airlines entscheiden über die Slots. Die EU will Airlines sogar noch das Eigentum an Slots zugestehen. Die Flughäfen müssten bei der Slotvergabe auch nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten entscheiden können.

**Hermann:** Natürlich löst eine bundeseinheitliche Koordination nicht alle Probleme. Aber mehr Bundeskompetenz wäre schon von Vorteil. Die verkehrspolitische Debatte wird immer erst dann geführt, wenn es Umweltprobleme gibt. Grüne bekämpfen zwar Flughäfen, aber erkennen an, dass der Flugverkehr Realität ist. Aufgabe der Politik muss es sein, die Balance zwischen dem Flughafenwachstum und den Ruhebedürfnissen der Flughafenanrainer zu finden. Auch die Flughäfen selbst müssten die Vorteile der alternativen Erschließung offensiver vermarkten. Der Wunsch der Flugpassagiere nach einer Flugverbindung von Frankfurt nach Stuttgart darf nicht handlungsleitend sein. Es gibt allerdings die Hoffnung, dass durch Verknappung der Slots deren Preise steigen und dadurch unsinnige Flüge verschwinden.

# Podiumsdiskussion

## Zusammenfassung der Beiträge

**Dr. Schulte:** Die ICE-Verbindung zwischen Köln und Frankfurt ist bereits fast an ihre Kapazitätsgrenzen angelangt.

Auch im Emissionshandel muss darüber nachgedacht werden, ob es aus volkswirtschaftlicher und klimapolitischer Sicht sinnvoll ist, wenn Deutschland vorne weg marschiert und die Flugzeuge Deutschland bzw. Europa umfliegen. In die Ausgestaltung müssen sich aus verkehrslogistischer Sicht vorteilhafte Systeme, wie das Hubsystem, entsprechend niederschlagen.

**Hermann:** Dieses Problem soll bearbeitet werden, wenn der Emissionshandel erst einmal richtig auf den Weg gebracht worden ist. Es ist zwingend notwendig, dass es alle Flugzeuge im europäischen Raum gleichermaßen betrifft, so dass keine Standortnachteile aufkommen können. Das Umfliegen von Europa ist kein starkes Argument, da Europa in vielerlei Hinsicht zu bedeutsam ist.

**Steintjes:** Das Problem ist nicht die fehlende bundespolitische Überplanung, sondern sind vielmehr die negativen Wirtschaftsbilanzen vieler Regionalflughäfen. Letztlich müssen die Länder selbst entscheiden, ob sie mehr auf regionale Wirtschaftsförderung setzen oder auf die Konzentration von Verkehrsflughäfen internationaler Art.

**Schmid** (Geschäftsführer des Memminger Flughafens): Ein paar kritische Anmerkungen zur Initiative Luftverkehr für Deutschland: Es stimmt nicht, dass alle Regionalflughäfen ökonomisch sinnlos sind. Diese Pauschalisierung führt zu einem verzerrten Bild auf die Regionalflughäfen. Der Trend zeigt vielmehr, dass Regionalflughäfen immer wichtiger werden. Selbst die Lufthansa geht zunehmend in den Geschäftsflugreiseverkehr, dessen Kunden in der Regel den Direktverkehr und die kurzen Anfahrtswege der Regionalflughäfen gegenüber den Umsteigeverbindungen auf den großen Hub-Flughäfen bevorzugen.

Über 400.000 Passagiere in Memmingen im ersten Jahr zeigen, dass der Flughafen angenommen wird. Ist die Folgenutzung von Militärflughäfen, die erstens aus Steuermitteln finanziert wurden und zweitens einfach auf entsprechende regionale Bedürfnisse angepasst werden können, nicht sinnvoller als der Ausbau von großen Flughäfen? In Memmingen haben sich 60 Unternehmen zusammen getan und 10 Mio. Euro zusammengetragen, um den Flughafen ins Leben zu rufen. Memmingen ist ein gutes Beispiel, dass man Infrastruktur auch mit privatem Engagement und auf privates Risiko betreiben kann.

**Kiepe:** Bessere Koordination und Abstimmung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ist unumgänglich und dafür müssen die wenigen Steuerungsmöglichkeiten auf Bundesebene besser genutzt werden. Der Bund sollte nicht gegen die Länder und Kommunen, sondern mit ihnen gemeinsam Lösungen finden und dazu bedarf es einer besseren Abstimmung zwischen den Ebenen. Interkommunale Zusammenarbeit wird nicht nur im Bereich Verkehr immer wichtiger. Viele Beispiele zeigen, dass man auf kommunaler Ebene den Nutzen der Kooperation erkannt hat. Wenn man die Ziele des Bundes wirklich ernst nimmt, sei es das Klimaschutzprogramm oder die Ziele des Bundesbaugesetzbuch, bleibt nichts anderes übrig, als eine bessere Verzahnung der verschiedenen Verkehrsträger anzustreben.



## Schlusswort

Die Flughafenkonferenz hat allen Beteiligten vor Augen geführt, dass anstelle des Mottos „Städte und Flughäfen –Miteinander oder Gegeneinander?“ besser die Empfehlung „Städte und Flughäfen – nur gemeinsam sind sie stark!“ stehen sollte.

Es wurde jedoch eben auch deutlich, dass dies einfacher gesagt als getan ist. Fest steht, dass Flughäfen sehr viele Vorteile für die umliegenden Kommunen und ihre Bevölkerung mit sich bringen, gleichzeitig stellen sie aber auch eine Belastung für ihr Umfeld dar.

Die Flughafenbetreiber argumentieren betriebswirtschaftlich und betonen, dass Flughäfen die Voraussetzung für positives Wirtschaftswachstum in den Städten schaffen. Unbestritten ist aber auch, dass die Lebensqualität einer Stadt nicht ausschließlich durch das wirtschaftliche Handeln, sondern auch durch die Umweltbedingungen geprägt ist. Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Städte fühlen sich in ihren natürlichen (Ruhe)-Bedürfnissen oft nicht ausreichend ernst genommen. Dies führt unweigerlich zu verhärteten Fronten zwischen den beiden Parteien.

Klare Konzepte und strenge Definitionen bezüglich von Nachtflugverboten und zum Lärmschutz können dazu beitragen Kompromisse auf der Grundlage von gegenseitiger Wertschätzung zu erzielen. Letztlich sind Flughäfen und Städte auf ein gutes Miteinander angewiesen!

Veranstaltungen wie diese Flughafenkonferenz helfen, die in der Vergangenheit verhärteten Frontstellungen zu entschärfen und tragen zu einer besseren Verständigung zwischen Flughäfen und Städten bei.

Nur dadurch kann den berechtigten Forderungen nach einer besseren Koordination der einzelnen Verkehrsträger und deren engerer Verzahnung, welche unter ökonomischen als auch ökologischen Gesichtspunkten vorteilhaft ist, Nachdruck verliehen werden.

Ein besonderer Dank gilt:

- allen Referenten für deren aufschlussreichen Vorträge,
- allen Teilnehmern der Konferenz für deren engagierte Teilnahme,
- der Messe Berlin und hier insbesondere Herr Dr. Ekkehard Münzing für dessen tatkräftige Unterstützung,

Sie haben alle zu einer gelungenen Konferenz beigetragen.





Herausgeber:

Deutscher Städtetag  
Straße des 17. Juni 112  
Postfach 12 03 15  
10593 Berlin

Tel.: 030-37711-0  
Telefax: 030-37711-999  
Email: [post@staedtetag.de](mailto:post@staedtetag.de)  
Internet: <http://www.staedtetag.de>

Diese Dokumentation wurde bearbeitet von Richard Kemmerzehl.

Bildnachweis:  
Der Flughafenverband ADV: S.8, 24, 75; Deutscher Städtetag: S.6, 70; Düsseldorf International ©Andreas Wiese: S.11; Stadt Mainz: S.14; Stadt Leipzig: S.75; Fraport AG: S.75; Bundesfraktion Bündnis 90/Die Grünen: S.75; Flughafen Dortmund GmbH: S.81.