

POSITIONSPAPIER

Administration
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.
Abt. Verkehrs- und
Telekommunikationspolitik

Datum 8.3.2002

ENTWURF

Anforderungen der Geschäftsluftfahrt an eine zukunftsfähige Flughafen-Politik – am Beispiel des Flughafens Berlin-Tempelhof

Mobilität ist ein wesentlicher Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. Im Zuge einer immer stärkeren Globalisierung der Geschäftsaktivitäten und des internationalen Warenaustausches hängen die Chancen der deutschen Wirtschaft verstärkt von der funktionierenden Einbindung in die weltweite Kommunikation für Menschen, Güter, Informationen und Dienste ab. Um die komparativen Vorteile der einzelnen Regionen zur Effizienzsteigerung der Unternehmen nutzen zu können, sind adäquate Verkehrsverbindungen zwischen den Regionen unverzichtbar.

Geschäftsreiseverkehr, der heute rund 40% der Passage ausmacht, hat eine unverzichtbare Funktion in der Erschließung und Pflege von Märkten und der Betreuung von Kunden. Je globaler sich die Industrie im Zeitalter der Internetökonomie aufstellt, desto mehr Geschäftsreiseverkehre werden nötig. Im Zuge dieser Entwicklung wird ein Segment im internationalen Luftverkehr immer wichtiger – die Geschäftsluftfahrt.

Unter Geschäftsluftfahrt versteht man den nicht-planmäßigen, firmeneigenen Werksverkehr sowie den gewerblichen Betrieb von Geschäftsreiseflugzeugen zum Zwecke des Transportes von Personen und Gütern. Der Beitrag, den die Geschäftsluftfahrt durch den Individualtransport im Wettbewerb der Verkehrsträger

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**
Mitgliedsverband der UNICE

Hausanschrift
Breite Straße 29
10178 Berlin

Postanschrift
11053 Berlin

Telekontakte
Tel.: (030) 2028-1424
Fax: (030) 2028-2424

E-Mail
K.Probst@bdi-online.de

Bankverbindung
Deutsche Bank Köln
(BLZ 370 700 24)
Konto-Nr. 1 119 825

leistet, ist durch kein anderes Verkehrsmittel ersetzbar. Auf Grund seiner Flexibilität gegenüber anderen Verkehrsträgern stellt er einen hohen wirtschaftlichen Wert dar, d.h. für den Reisenden:

- Wesentlich effizientere Nutzung von Zeit, auch um Regionen zu erreichen, die mit anderen Verkehrsträgern nur bedingt erreichbar sind.
- Vermeidung von Ausfallzeiten durch Wartezeiten an Flughäfen.
- Einsparung von Arbeitszeitkosten bei der individuellen Beförderung von Spezialisten oder Spezialistenteams.
- Zutritt und Anbindung entfernter Regionen an Wirtschaftszentren.

Die German Business Aviation Association e.V. (GBAA) als offizielle Vertretung des Geschäftsflugverkehrs in Deutschland setzt sich für die Förderung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Belange des Geschäftsflugverkehrs ein. Die Mitglieder des Vereins sind Unternehmen der **General Aviation**, wie sie von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, **ICAO**, festgelegt wurde, eine eigenständige Betreibergruppe, die sich insbesondere von der Freizeitfliegerei, die überwiegend mit einmotorigen Maschinen für Zwecke der Erholung oder des Sports betrieben wird, abgrenzt. Die Geschäftsfluffahrt ist eine hochkomplexe Dienstleistung im Auftrag von Unternehmen und Passagieren.

Sowohl technisch wie operationell sieht sich die Geschäftsfluffahrt an der Seite der Linien- und Charterfluffahrt, da die Flugzeuge überwiegend nach Part 25 der FAA bzw. der europäischen JAR 25 zugelassen sind und damit der Kategorie Verkehrsfluffahrzeuge angehören. Sie werden von Berufspiloten mit ATPL-Lizenz nach Instrumentenfluffregeln, geflogen – den gleichen Standards, wie von weltweit operierenden Fluggesellschaften. Diese eigenständige Position wurde vom deutschen Gesetzgeber erstmals durch die Aufnahme der Geschäftsfliegerei in den Text der Verordnung über die Durchführung der Flugplankoordinierung (FPKV) vom 13. Juni 1994 anerkannt. Als eigenständige Interessengruppe will die GBAA die Frage der effizienten Infrastrukturnutzung beantworten.

Anforderungen der Geschäftsluftfahrt an die Luftverkehrspolitik

Wegen ihrer Individualität bzw. der individuellen Reisewünsche ihrer Kunden und deren Anforderungen an einen bezüglich Zeit und Destination singular geplanten Transport ist die Geschäftsluftfahrt auf ein leistungsfähiges Flughafensystem, bestehend aus regionalen und internationalen Verkehrsflughäfen angewiesen. Um wirtschaftlich erfolgreich tätig werden zu können, bedarf es geeigneter Rahmenbedingungen. Die 10 wichtigsten Punkte aus Sicht der GBAA sind dabei:

- (1) Grundsätzliche Gleichstellung der Geschäftsfliegerei mit dem planmäßigen Luftverkehr.
- (2) Insbesondere Gleichbehandlung der für die Geschäftsfliegerei typischen ad hoc Flüge bei der Zuweisung von Zeiträumen, den sog. Slots, auf der Basis einheitlicher europäischer Praktiken. Die Europäische Kommission hat bereits festgestellt, dass es sich bei Slots keineswegs um eigentumsähnliche Rechte von Flughäfen, sondern um ein „öffentliches Gut“ handelt
- (3) Transparente und nicht diskriminierende Gebührenstaffelung auch an Großflughäfen. Bereits heute werden Flugzeuge der Geschäftsluftfahrt in Frankfurt mit einer Mindestgebühr belegt, die einem Linienflugzeug mit 35 t Maximum Take-Off Weight (MTOW) entspricht.
- (4) Priorität für Erhaltung und Modernisierung vorhandener ziviler Flughafeninfrastruktur gegenüber Planungen auf der "grünen Wiese"
- (5) Aufrechterhaltung des Flughafens Berlin-Tempelhof als City-Airport für ausschließlich lärmgemindertem Fluggerät.
- (6) Erhaltung nicht mehr vom Militär benötigter Flughäfen und Umwidmung für zivile Nutzung; hierbei sollte privaten Finanzierungsmodellen Vorrang eingeräumt werden.
- (7) Ausbau von Regionalflughäfen und Anbindung an Straßen- und Eisenbahnnetze zur Strukturförderung der Regionen und Entzerrung von Ballungsräumen.

- (8) Einschränkung von Nachtflugverboten für besonders lärmarmes Fluggerät.
- (9) Aufwertung der Joint Aviation Authorities (JAA) zur alleinigen europäischen Behörde für Sicherheit und Zertifizierung im Luftverkehr
- (10) Optimierung des Luftverkehrsnetzes in Europa über die Ländergrenzen hinweg.

Kernproblem Flughafenkapazitäten

Luftverkehr ist eine der Wachstumsbranchen. Speziell die Geschäftsfluffahrt entwickelt sich mit Steigerungsraten von rund 5% p.a. weiterhin dynamisch. Auf die zu erwartende Nachfrage nach Flugmöglichkeiten sind die deutschen Flughäfen von der Kapazität her allerdings schon lange nicht mehr vorbereitet. Das Wachstum des Luftverkehrs hat die deutschen Verkehrsflughäfen an die Grenzen ihrer Kapazitäten gebracht. Nach Berechnungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt Köln wird die Nachfrage nach Flugmöglichkeiten auf den wichtigsten deutschen Verkehrsflughäfen in 2010 zwischen 50 und 100% über den zur Zeit verfügbaren Kapazitäten dieser Flughäfen liegen. Hierunter leidet die Geschäftsfluffahrt besonders, wenn sie bei der Verteilung von knappen Kapazitäten nur nachrangig behandelt wird. Die GBAA schließt sich politischen Aussagen, dass „Flughäfen Aufgaben der Daseinsvorsorge erfüllen“ und es „ein öffentliches Interesse an der Wahrung der Infrastruktur“ gäbe, eindeutig an. Aus diesem Grund kommt dem Erhalt, der Umwidmung ehemals militärisch genutzter und dem Aus- und Neubau der Flughafen-Infrastruktur ein entscheidender Punkt bei der Arbeit des Vereins zu.

Obwohl überwiegend die flächendeckend über Deutschland und Europa gestreuten Landeplätze genutzt werden, besteht besonders für die Geschäftsfieger ein unabweisbarer Bedarf, auch die internationalen Verkehrsflughäfen anzufliiegen, um entweder Geschäftsbeziehungen in den regionalen Verdichtungsräumen um diese Flughäfen zu pflegen oder dort Anschluss an den weiträumigen Linienverkehr zu finden. So sind an allen internationalen Verkehrsflughäfen gesonderte Terminals zur

Abfertigung für die allgemeine Luftfahrt eingerichtet. Besonders in Tageszeiten hoher Auslastung und geringer Slot-Verfügbarkeit verschärft dieser Verkehr die an den internationalen Verkehrsflughäfen bestehenden Kapazitätsengpässe.

Von Seiten der Geschäftsfluffahrt entwickelt wurde deshalb ein Konzept, das ein alternatives Angebot an Satellitenflughäfen in der Nähe von Wirtschafts- und Ballungszentren und damit in der Nähe von internationalen Verkehrsflughäfen vorstellt und deren Weiterentwicklung empfiehlt. Damit wäre eine Möglichkeit zur Entlastung der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland vor allem in deren Vorfeldbereich und bei der Nutzung der Start-/Lande-Bahnsysteme eröffnet. Den verkehrlich günstig gelegenen alternativen Flughäfen für die Allgemeine Luftfahrt mangelt es aber meist an zureichenden (baulichen) Leistungsvoraussetzungen und an Kapital zum Ausbau.

Die Bundesregierung begrüßt das Konzept der Satellitenflughäfen in ihrem Flughafenkonzept (2000) ausdrücklich und fordert insbesondere die internationalen Verkehrsflughäfen auf, Satellitenflughäfen und deren Ausbau in ihrer Region zu ihrer eigenen Entlastung nach Möglichkeit auch finanziell zu fördern und fordert die Länder auf, sie umweltverträglich in das integrierte Verkehrssystem der Region einzubinden.

Diese Forderung wird nicht nur nicht immer umgesetzt – im Gegenteil wird aus Sicht der GBAA gerade in Berlin, wo man mit dem Flughafen Tempelhof ideale Voraussetzungen für ein solches Konzept hätte, über Schließung dieser Infrastruktur diskutiert.

Die Kapazitätssituation in Berlin

Die Kapazitätsfrage ist die zentrale Frage für den Luftverkehr der Region Berlin-Brandenburg. Mit dem Umzug der Bundesregierung hat ein überraschend starkes Wachstum des Flugverkehrs von und nach Berlin eingesetzt. Lagen über Jahre die Zuwachsraten bei 3-4 % und damit halb so hoch wie die der anderen deutschen Flughäfen, wurde im Jahr 2000 eine Wachstumsrate von 7,5 % erreicht. Dies lag um bis zu 50% über den Raten der anderen deutschen Flughäfen. Auch für die Folgejahre wird ein stabiles Wachstum erwartet. Soll eine derartige Strategie des Wachstums und der Weiterentwicklung verfolgt werden, bedarf es politischer Flankierung durch zukunftsfähige Infrastrukturentscheidungen:

Bereits mittelfristig wird entscheidend mehr Kapazität benötigt. Die Entscheidungen für einen Großflughafen Berlin-Brandenburg International sind richtungsweisend und dürfen deshalb nicht weiter verzögert werden.

Gleichzeitig darf das operative Geschäft nicht beeinträchtigt werden, indem Kapazitäten aufgegeben werden – erst recht nicht, solange neue Kapazitäten nicht angeboten werden (können). Insofern ist der Konsensbeschluss, den Flughafen Berlin-Tempelhof im Jahr 2002 bzw. zum Zeitpunkt, zu dem die Planfeststellung des Flughafenprojekts BBI gerichtlich bestätigt wird, zu revidieren, denn

- Daraus entsteht ein weiteres Kapazitätsdefizit.
- Mangel an Kapazität aber bedeutet im Vergleich zu anderen Regionen Rückschritt.
- Behinderung des Geschäftsreiseverkehrs bedeutet auch, dass weniger Geschäftsleute Berlin als interessanten Standort ansehen.

In diesem Zusammenhang sollte ersichtlich werden, dass eine Offenhaltung des Flughafens Berlin Tempelhof im wirtschaftlichen Interesse der Region sein sollte und ein strategisches Ziel für die GBAA sein muss.

Daten und Fakten zum Flughafen Berlin-Tempelhof

Der Flughafen Tempelhof ist ein internationaler Verkehrsflughafen, historisch gewachsen und nach Räumung durch die amerikanische Schutzmacht seit 1993 wieder in vollem Betrieb. Im Jahr 2000 wurden 49827 Flugbewegungen gezählt, 757.426 Passagiere schätzten in 2000 den Zentralflughafen, seine vorteilhafte Lage in der Stadt, seine kurzen Wege zwischen Flugzeug und Straße. Tempelhof ist der zentrale Flughafen in Berlin für Geschäftsreiseflugzeuge, denn auch dort zählt Geschwindigkeit im Transfer zwischen Luft und Büro. 90 % des Verkehrs in kleinen Geschäftsreiseflugzeugen nutzen heute Tempelhof.

Die derzeit erkennbaren Wachstumsraten für die Berliner Flughäfen insgesamt führen bis 2007 zu einer Passagierzahl zwischen 18 und 21 Mio. Die unten entwickelte Tabelle ist nicht das Ergebnis einer wissenschaftlichen Prognose, die gelegentlich gefordert wird, sondern eine sicherlich ausreichende einfache Hochrechnung der Interessengemeinschaft für den Erhalt des Flughafens Tempelhof, die sich auf gesicherte weltweite Wachstumsraten stützt:

Jährliches Passagier-Wachstum der Berliner Flughäfen bis 2007 bzw. 2010 (in Mio.)
(Berlin Tegel, Berlin-Schönefeld, Berlin-Tempelhof)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prognose 1 +5% p.a.	12,38	13,31	13,97	14,67	15,41	16,18	16,99	17,84	18,73	19,67	20,65	21,68
Prognose 2 +7% p.a.	12,38	13,31	14,24	15,24	16,30	17,44	18,67	19,97	21,37	22,87	24,47	26,18
Prognose 3 0% in 2001, dann +5%	12,38	13,31	13,31	13,97	14,67	15,40	16,17	16,99	17,84	18,73	19,66	20,65

Die niedrigeren Zuwachswerte sind sicher erreichbar. Es ist aber auch nicht ausgeschlossen, dass die obere Bandbreite von 7% erreicht wird. Sobald sich im Laufe der kommenden Jahre ein – von allen gewünschter – Umsteigeverkehr entwickelt, kann die obere Rate angepeilt werden: Umsteigepassagiere zählen doppelt.

Auf der Flugplankonferenz für den Sommerflugplan 2001 wurden nach Aussagen des Flugplankoordinators 101.147 Slots in Tegel beantragt, aber nur 96.564 genehmigt. 4.583 Slots wurden also abgelehnt. Diesen Airlines wurde in Anbetracht des Schließungsszenarios für den Flughafen Berlin-Tempelhof ein Anflug dort nicht angeboten, obwohl Kapazitäten frei waren und sind. Der Flughafen Tempelhof soll aber – gemäß **Konsensbeschlusses** im Jahre 2002 bzw. zum Zeitpunkt, zu dem die Planfeststellung des Flughafenprojekts BBI gerichtlich bestätigt wird, geschlossen werden.

Für die nächste Jahre bis 2007 (oder doch eher 2010 ?) werden auf den Flugplankonferenzen zunehmend Flüge in Tegel abgelehnt werden, wenn weiterhin Tempelhof als zu schließen dargestellt wird und keine Flüge übernehmen kann. Wie passt dieses mit dem Ziel zusammen, die Anbindung von Berlin an das Luftverkehrsnetz zu verbessern ? Wie sollen die Jahre bis zur Inbetriebnahme von BBI abgedeckt werden ?

Sollte sich darüber hinaus die Fertigstellung des „Single Airport“ verzögern, nähert sich das Kapazitätsproblem einem Notfall. Unterstellt man, dass BBI in 2007 nicht

fertig ist, sondern erst 2010 (dann 20,65 Mio. Passagiere), so erscheint ein Verzicht auf Tempelhof in der Zwischenzeit kontraproduktiv:

Ohne verfügbare Kapazitäten kann der Single Airport nicht vorbereitet werden. Tempelhof als eine Start- oder Beschleunigungs-„Rampe“ für BBI ?

Die Furcht, ein Offenhalten von Tempelhof führe zu einer Verhinderung von BBI, da sich der Verkehr vorläufig an Schönefeld vorbei entwickeln würde, ist unbegründet. Tatsache ist, dass die Verkehrsentwicklung von Schönefeld unabhängig von Tegel und Tempelhof verlaufen wird. Geschäftsreiseflüge, die in Tempelhof nicht unterkommen, werden nicht automatisch nach Schönefeld ausweichen, sondern wegen der Zubringungsprobleme eher nicht geflogen.

Jede Kapazitätsbeschränkung auf dem Wege zu BBI wird aber umgekehrt die Chancen von BBI negativ beeinflussen. Tempelhof ist verfügbare Kapazität, nicht nur bei der Abfertigung, sondern auch bei den Landebahnen. Und die Kapazitäten in Tempelhof unterstützen die beschleunigte Inbetriebnahme des neuen Flughafens BBI.

Ist eine Schließung des Flughafens Berlin Tempelhof überhaupt möglich?

Ein internationaler Verkehrsflughafen ist ein Teil der verkehrlichen Infrastruktur. Diese zu verändern und im vorliegenden Fall zu beschneiden, bedarf erheblicher vor allem rechtlicher Überprüfungen. Bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung liegt ein Antrag auf Schließung des Flughafens Tempelhof vor. Es ist nicht bekannt, ob in dem Antrag eine Jahreszahl genannt wird und wie der Antrag begründet wurde. Dem Vernehmen nach musste der Antrag mehrfach nachgebessert werden, weil die Begründung zu schwach war. Während die Planfeststellung nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz läuft, also in nur einer Instanz gerichtlich überprüft wird, muss der Schließungsantrag, der eigentlich eine „umgekehrte“ Planfeststellung ist, den normalen Instanzenweg durchlaufen, der bis zum Europäischen Gerichtshof mindestens drei Schritte bereit hält.

Dies dauert Jahre. Doch in der Zwischenzeit geht die Diskussion weiter und werden weitere Airlines abgewiesen, und das zum Schaden für das Projekt BBI, das eine möglichst gute „Rampe“ braucht.

Der Beschluss ist in dieser Form seinerzeit von den Gesellschaftern der BBF gefasst worden, ohne die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen, ohne eine Studie über Kapazitäten und Verkehrsentwicklungen anzufertigen und ohne eine Abstimmung mit den Airlines zu suchen. Dabei sind Konzepte zur Erhöhung der Sicherheit und Umweltverträglichkeit vorhanden. Sie könnten in kürzester Zeit mit relativ geringen Kosten umgesetzt werden.

- Schon früher wurde von den Fluglinien in Tempelhof angeregt, den östlichen Rollweg weiter nach innen zu verlegen, indem ein dort befindlicher Rollweg instandgesetzt wird.
- Es könnte darüber nachgedacht werden, die nördliche Landebahn nur noch als Rollweg zu nutzen, was den An- und Abflugverkehr über die nahe stehenden Wohnhäuser hinweg vermeiden würde. Alles dies macht Sinn, wenn bekannt ist, wie es mit Tempelhof weitergeht.

In der heutigen Zeit der fast unlösbaren Probleme der Genehmigung neuer Flughäfen oder auch nur einzelner Landebahnen muss sich eine Entscheidung über die Schließung eines Flughafens auf gesamtwirtschaftliche und verkehrsstrategische Blickrichtungen konzentrieren.

Da die Vorab-Schließung von Tempelhof rechtlich nicht durchsetzbar sein wird, sollte der Vernunft gefolgt werden und von allen Beteiligten gemeinsam festgestellt werden, dass

Tempelhof zunächst einmal so lange ein internationaler Verkehrsflughafen bleibt, bis BBI in Betrieb geht.