

ADV-Stellungnahme zur Kommunikation der EU-Kommission

„An Agenda for Sustainable Future in General and Business Aviation“

Vorbemerkung

Die deutschen Verkehrsflughäfen begrüßen es ausdrücklich, dass die Europäische Kommission die Entwicklung und Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt im Rahmen ihrer Kommunikation vom 11. Januar 2008 aufgegriffen hat. Mit dem Anstoßen eines Prozesses zur Entwicklung einer Strategischen Agenda für eine nachhaltige Zukunft dieses sehr wichtigen Bereiches der Luftfahrt dokumentiert die Kommission, dass angesichts aktueller und sich zukünftig weiter verschärfender Kapazitätsengpässe auf europäischen Flughäfen auch eine Auseinandersetzung mit den Problemen, die sich aus potenziellen Nutzungskonflikten ergeben, dringend geboten ist. Die Kommission stellt dabei die volkswirtschaftliche Bedeutung der Allgemeinen und der Geschäftsreiseluftfahrt für die regionale Entwicklung heraus. Diese Bewertung wird vom Flughafenverband ADV ausdrücklich geteilt.

Zur Bedeutung der Allgemeinen und der Geschäftsreiseluftfahrt in Deutschland

Die Geschäftsreiseluftfahrt ermöglicht insbesondere international und global agierenden Unternehmen eine wesentlich effizientere Nutzung der Ressource Zeit, auch um Regionen zu erreichen, die mit anderen Verkehrsträgern nicht oder nur mit großem Zeitaufwand erreichbar sind. Ihr Nutzer wird in die Lage versetzt, zu den ihm passenden Zeiten zu fliegen. Er hat die Möglichkeit, im Flugzeug zu arbeiten.

Andererseits gewährt die Geschäftsreiseluftfahrt den Zutritt und die Anbindung entfernter Regionen an Wirtschaftszentren. Die Nähe eines Flughafens fördert so die Ansiedlung von Unternehmen und stellt einen entscheidenden Standortfaktor einer Wirtschaftsregion dar. [vgl. German Business Aviation Association GBAA]

Nach Angaben der European Business Aviation Association EBAA sichert die Geschäftsreiseluftfahrt 34.000 Arbeitsplätze in Deutschland. Sie trägt mit ca. 3,3 Mrd. € zum Bruttowertzuwachs der deutschen Volkswirtschaft bei. Dies entspricht ca. 0,1% des deutschen Bruttoinlandsprodukts.

In Deutschland ist die größte Flotte von Geschäftsflugzeugen in Europa registriert. Unter den Top 50 der am meisten angeflogenen Flughäfen für Geschäftsreiseluftverkehr in Europa sind allein neun deutsche Flughäfen (2007). [vgl. Studie „Der wirtschaftliche Einfluss der Geschäftsluftfahrt in Europa“, EBAA; 01.12.2008]

Dabei finden jedoch nur 30% der Flugbewegungen in der Geschäftsreisefluffahrt von Flugplätzen mit mehr als 100 täglichen Instrumentenflugbewegungen statt. Die Geschäftsreisefluffahrt deckt in Europa nach Bedarf 100.000 Städtepaare ab, drei Mal mehr als das Netz der europäischen Linienfluggesellschaften. [Eurocontrol]

Die Allgemeine Luftfahrt, zu der neben der Geschäfts- und gewerblichen Luftfahrt auch die Privat-, Kranken-, Überwachungs- und Versorgungsflüge gehören, trägt in Deutschland ca. 1,6 Mrd. € zum Bruttosozialprodukt bei. Sie sichert ca. 45.000 Arbeitsplätze und hunderte hochwertiger Ausbildungsplätze und ist stark mittelständisch geprägt. [Bundesverband der Betriebe der Allgemeinen Luftfahrt]

Die aktuelle Lage auf ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen

Flughafen Düsseldorf

Am Flughafen Düsseldorf besteht seit Jahrzehnten eine Nachfrage nach Linien- und Pauschalreiseverkehren, die das aufgrund rechtlicher Restriktionen limitierte Angebot des Flughafens (Zeitnischen) deutlich übersteigt. Verkehrsanfragen von einer Vielzahl am Luftverkehrsmarkt Düsseldorf bzw. Rhein-/Ruhrgebiet interessierter Airlines müssen aufgrund mangelnder Kapazitäten regelmäßig durch den Flughafenkoordinator abgelehnt werden. Gleichzeitig sind ca. 2% der verfügbaren Zeitnischen für Instrumentenflüge außerhalb von Linien- oder Charterflügen reserviert. Eine Auffüllung dieser Zeitnischen im Falle unterbliebener Nutzung ist aufgrund der vorhandenen Betriebsgenehmigung sowie längerer Vorausplanungsfristen im Linien- und Charterverkehr nicht möglich.

Vor diesem Hintergrund werden Überlegungen angestellt, einen Alternativstandort in der näheren Umgebung für die Geschäftsfluffahrt zu entwickeln. Mit dem Flugplatz Mönchengladbach stünde ein solcher Standort prinzipiell zur Verfügung. Eine Ertüchtigung dieses Standortes, die mit einem deutlichen Anstieg des IFR-Flugbetriebes einherginge, würde jedoch aufgrund der relativ geringen Entfernung zwischen beiden Standorten voraussetzen, dass die bestehende Luftraumstruktur geändert werden müsste. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Luftraumkapazität für den Flughafen Düsseldorf in einem Maße einschränkt wird, dass die beabsichtigte Entlastungswirkung hinsichtlich der Kapazität der Infrastruktur des Flughafens dadurch nahezu aufgehoben oder sogar ggü. dem derzeitigen Zustand verringert würde.

Flughafen München

Am Flughafen München, dem zweitgrößten deutschen Verkehrsflughafen, treten bereits heute während eines erheblichen Teils der Betriebszeit Kapazitätsengpässe im Linien- und Charterverkehr auf. Aus diesem Grunde hat die Flughafen München GmbH einen Antrag auf Planfeststellung einer dritten Start- und Landebahn gestellt. Eine Reservierung von Zeitnischen für die General und Business-Aviation gibt es nicht. Insgesamt kann beobachtet werden, dass die General und Business Aviation

durch den Linien- und Charterverkehr stark bedrängt wird und insbesondere während der Verkehrsspitzen nur noch wenige freie Slotkapazitäten nutzen kann.

Die Eröffnung bzw. Ertüchtigung eines Alternativstandortes in der Umgebung des Ballungsraumes München, an dem sich wie in Düsseldorf eine Vielzahl von Unternehmen angesiedelt haben und eine entsprechende Nachfrage nach Geschäftsreiseluftverkehr generieren, ist mit Fürstfeldbruck, Oberpfaffenhofen, Augsburg oder Manching möglich, aus mangelnden politischen Rahmenbedingungen z. Zt. aber nicht absehbar.

Flughafen Frankfurt/Main

Die erheblichen Kapazitätsengpässe am Flughafen Frankfurt haben in den vergangenen Jahren zu starken Einschränkungen für die General und Business Aviation geführt. Insbesondere in den Verkehrsspitzen sind kaum noch Slotkapazitäten verfügbar. Aufgrund dieser angespannten Situation hat sich dieses Verkehrssegment in den vergangenen Jahren tendenziell rückläufig entwickelt.

Eine Reservierung von Zeitnischen für IFR-Flüge der General/Business Aviation erfolgt nicht. Vor dem Hintergrund der bestehenden Kapazitätseinschränkungen für den Linien- und Charterverkehr wäre ein derartiges Vorgehen auch keinesfalls erwünscht.

Mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn, die zur Wintersaison 2011/2012 vorgesehen ist, werden zusätzliche Start- und Landebahnkapazitäten geschaffen, die auf Grundlage der bestehenden Betriebsgenehmigung für den Flughafen Frankfurt prinzipiell auch der Allgemeinen Luftfahrt zur Verfügung stehen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es aufgrund der hohen Nachfrage des Linien- und Charterverkehrs nach den neugeschaffenen Slots vor allem in den Verkehrsspitzen rasch erneut Kapazitätsengpässe entstehen werden, die den Zuwachs der General/Business Aviation am Flughafen Frankfurt weiterhin begrenzen.

Um der wachsenden Nachfrage des Geschäftsreiseverkehrs nach individuellen Flügen in die Region Rhein-Main gerecht zu werden, spricht sich Fraport daher für die zusätzliche Nutzung alternativer Flugplätze durch die General/Business Aviation in der Region aus. Wesentliches Kriterium für die Auswahl eines geeigneten Alternativstandortes erscheint die Kombination von Entlastungsfähigkeit (Kapazität, Betriebsverfahren) mit räumlicher Nähe zum Hub FRA, um damit auch dem wachsenden Bedarf nach individuellen Zubringerflügen für den regulären Linienverkehr (u.a. LH Private Jet, Netjets) zu begegnen.

Mit dem etwa 15 km entfernten Flugplatz Egelsbach besteht seit Ende der achtziger Jahre ein Interessengemeinschaftsvertrag, der die Entlastungsfunktion von Egelsbach zum Gegenstand hat. Aufgrund der räumlichen Nähe zwischen Frankfurt und Egelsbach ist die Luftraumsituation als komplex einzustufen. Egelsbach verfügt über keinen Instrumentenflugbetrieb, sondern ist ausschließlich nach VFR-Verfahren anzufliegen. Für den (Sicht-)Anflug mit Business Jets wurde 2008 ein spezieller Luftraum-Korridor in Betrieb genommen, der eine Separierung von High Performance Jets mit langsameren Flugzeugen erlaubt. Diese Maßnahme hat insgesamt zu einer

Verbesserung der Anfliegbarkeit des Platzes geführt, stellt aber für die Business Aviation keine endgültig befriedigende Lösung dar, da weiterhin keine Instrumentenverfahren vorhanden sind.

Die aktuellen Planungen der Betreibergesellschaft sind darauf ausgerichtet, in den nächsten Jahren einen schrittweisen Ausbau von Egelsbach unter Realisierung von IFR-Verfahren zu ermöglichen. Die Finanzierung der damit verbundenen Investitionen soll durch die Einbindung externer Investoren als (Mit-)Gesellschafter erfolgen. Fraport unterstützt im Grundsatz diese Planungen, macht hierbei aber Vorbehalte in Bezug auf die kapazitären Auswirkungen dieses Vorhabens geltend.

Der Flugplatz Egelsbach verfügt wegen seiner räumlichen Nähe zum Flughafen und zur Stadt Frankfurt und der guten Anbindung an das Straßen-/Autobahnnetz über attraktive Standortbedingungen. Die Zulassung von IFR-Verkehr könnte allerdings zu ähnlichen Konfliktpotentialen führen, wie dies für Düsseldorf in Bezug auf den Ausbau von Mönchengladbach zu befürchten ist. Aufgrund der geringen Entfernung zwischen beiden Standorten wird auch hier davon ausgegangen, dass die Zulassung von IFR-Verfahren in Egelsbach die Änderung der bestehenden Luftraumstruktur bedingt.

Flughafen Stuttgart

Am Flughafen Stuttgart treten bereits heute zu einigen Betriebsstunden Kapazitätsengpässe im Linien- und Charterverkehr auf.

Auf der einzigen Start- und Landebahn können derzeit 48 Bewegungen pro Stunde abgewickelt werden. Seit der Winterflugplanperiode 2008 / 2009 sind im Rahmen der Vollkoordination derzeit 6 Bewegungen für den Bereich der Geschäftsreiseluffahrt / General Aviation reserviert. Die Flughafen Stuttgart GmbH rechnet wie in der Vergangenheit mit einer weiter steigenden Nachfrage im Segment der Geschäftsreiseluffahrt.

Nachdem sich die Gesellschafter der Flughafen Stuttgart GmbH gegen einen Ausbau der Flughafenkapazität ausgesprochen haben, ist für die Zukunft nicht mit einer Änderung der Situation zu rechnen. Planungen für einen Alternativstandort in der Qualität des Flughafens Stuttgart (Instrumentenanflug / Betriebszeiten) sind derzeit nicht absehbar.

Tragfähige Lösungen sind dringend notwendig

Angeichts der bereits heute bestehenden Konflikte bei der Nutzung knapper Infrastruktur-Ressourcen und der weiter wachsenden Nachfrage sowohl im Bereich der kommerziellen Luftfahrt als auch im Bereich der Geschäftsluftfahrt ist es aus Sicht der deutschen Verkehrsflughäfen dringend geboten, langfristig tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Die ADV möchte als Vertreterin der deutschen Verkehrsflughäfen hiermit Anregungen und Vorschläge in die Diskussion einbringen:

1) Nutzung von Entlastungsflughäfen

Sofern in der näheren Umgebung der bedienten Ballungsräume Verkehrslandeplätze oder Regionalflughäfen zur Verfügung stehen, die über entsprechende Infrastruktur und betriebs- bzw. flugsicherungstechnische Ausstattung verfügen, sollte eine Verlagerung der Allgemeinen und der Geschäftsreiseluftfahrt von koordinierten Verkehrsflughäfen auf diese Standorte angestrebt werden. Die Kommission hat diesen Ansatz unter Punkt 45 der Kommunikation vom 11.01.2008 aufgegriffen. Bei entsprechenden Planungen ist jedoch darauf zu achten, dass im Rahmen der Einführung von IFR-Flugverfahren auf diesen Alternativstandorten keine Einschränkungen der An- und Abflugkapazitäten im Luftraum des zu entlastenden Verkehrsflughafens entstehen. In jedem Falle dürfen derartige kontraproduktive Effekte nicht größer sein als mögliche Kapazitätsgewinne, die auf den Verkehrsflughäfen durch die Verlagerung der Allgemeinen bzw. Geschäftsreiseluftfahrt erzielt werden. Weiterhin ist zu beachten, dass gerade für die Geschäftsreiseluftfahrt attraktive Reisezeiten von einem solchen Entlastungsflugplatz zum eigentlichen Quell-/Zielgebiet (Ballungsraum) sichergestellt sein müssen.

2) Minimierung der Kapazitätsverluste bei paralleler Nutzung von Verkehrsflughäfen

Steht ein Entlastungsflughafen wie unter 1) beschrieben zur Verfügung, soll auf eine Reservierung von Zeitnischen eigens für die Allgemeine und die Geschäftsreiseluftfahrt an den zu entlastenden Großflughafen verzichtet werden.

Zur weiteren Kapazitätserhöhung eines überlasteten Verkehrsflughafen sollen Mechanismen geschaffen werden, die eine Erhöhung der Pünktlichkeit in diesem Segment fördern; Der Aktionsplan der EU für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa fordert u.a. auch eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Flughafenkapazität. Im Rahmen des Mandats an Eurocontrol zu ATFM-Maßnahmen wird die Kommission Lösungsvorschläge ausarbeiten, um eine Konsistenz zwischen Flughafenzeitnischen und Flugdurchführungsplänen zu gewährleisten. Ggf. werden auch erforderliche Änderungen einschlägiger Rechtsvorschriften vorgeschlagen. Desweiteren ist eine bessere Planbarkeit und Verringerung der Flughafenverspätungen durch die Einführung von kollaborativer Entscheidungsfindung (Collaborative Decision Making, Airport-CDM) zu erreichen. Das Verkehrssegment der Allgemeinen Luftfahrt ist hierbei prozessmäßig in vollem Umfang zu beteiligen.

Insgesamt begrüßen die deutschen Verkehrsflughäfen alle Maßnahmen, die geeignet sind, die Kapazitätsverluste bei gemeinsamer Nutzung von koordinierten Verkehrsflughäfen durch den Linien- und Charterverkehr und die Allgemeine bzw. Geschäftsreisefluffahrt zu verringern. Die Nutzung spezieller Bereiche bzw. Start-/Landebahnen der Verkehrsflughäfen kann als geeignete Maßnahme in Frage kommen, sofern überhaupt solche freien räumlichen Kapazitäten bestehen. Insbesondere auf den Flughäfen mit den gravierendsten Kapazitätsengpässen ist davon jedoch nicht auszugehen.

3) Weiterentwicklung technischer Lösungen zur Minimierung von Kapazitätsverlusten

Die unter 1) geschilderten Hindernisse bei der Nutzung von Entlastungsflughäfen sind in erster Linie bedingt durch flugsicherungstechnische Gegebenheiten, durch die Nutzungskonflikte im Luftraum entstehen können. Derartige Konflikte lassen sich zukünftig durch die Weiterentwicklung und vermehrte Anwendung moderner Anflugverfahren bzw. -systeme beheben (z.B. durch den European Geostationary Navigation Overlay Service EGNOS, eine Erweiterung des Satellitennavigationssystems GPS). Weitere Kapazitätserhöhungen werden die im SESAR-Masterplan genannten Maßnahmen ermöglichen (z.B. 4D-Trajectories).

In diesem Zusammenhang begrüßt die ADV ausdrücklich den unter Punkt 45 der Kommunikation genannten Lösungsansatz der Weiterentwicklung und Einführung moderner Technologien.

Fazit: Weiterer Ausbau vorhandener Flughafenkapazitäten ist unabdingbar und dringend notwendig

Kapazitätsengpässe verhindern die Aufnahme neuer Flugverbindungen. Damit bleiben wertvolle Entwicklungspotenziale ungenutzt. Auf Flughäfen und bei Fluggesellschaften werden aufgrund geringeren oder ausbleibenden Wachstums im Linien- und Pauschalreisefluffahrt weniger neue Arbeitsplätze geschaffen, als bei restriktionsfreier Entwicklung möglich wäre. Auch der lokalen und regionalen Wirtschaft wird der Zugang zu Absatz- und Beschaffungsmärkten erschwert. Dies gilt insbesondere im Falle mangelnder Kapazitäten für die Geschäftsreisefluffahrt.

Wie geschildert kann die Nutzung von Alternativflughäfen oder alternativen Flughafenbereichen häufig nur in sehr eingeschränktem Maße eine Auflösung der aktuellen Kapazitätsengpässe gewährleisten. Auch eine weitere Optimierung der Kapazitätsnutzung bei parallelem Betrieb des Linien- und Charterverkehrs und der Allgemeinen bzw. Geschäftsreisefluffahrt kann gegenwärtige und vor allem sich zukünftig noch verschärfende Nutzungskonflikte und Kapazitätsengpässe nicht beheben. Die Weiterentwicklung und der Einsatz moderner Technologien ist aus Sicht der ADV zwar sehr wünschenswert, jedoch allenfalls geeignet, die weitere Verschärfung von Engpässen und damit Konflikten hinauszuzögern, nicht aber diese zu verhindern.

Aus diesem Grunde ist es unabdingbar und dringend notwendig, zusätzlich zu den unter 1) bis 3) dargestellten Maßnahmen den Ausbau der Flughafeninfrastruktur voranzutreiben. Hierauf wies auch bereits die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. Oktober 2007 zum Thema "Flughafenkapazität und Bodenabfertigung: der Weg zu mehr Effizienz" (2007/2092(INI)) deutlich hin. Die hierfür aufzuwendenden Finanzmittel müssen jedoch im Hinblick auf eine wirtschaftliche Vertretbarkeit solcher Infrastrukturprojekte, mit den zu erwartenden Erlösen durch die Allgemeine und Geschäftsreiseluftfahrt, den dann möglichen Zusatzerlösen an den stark belasteten Großflughäfen und den regionalwirtschaftlichen Impulsen im angemessenen Verhältnis stehen.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen bittet darum, die hier dargelegten Argumente bei der Schaffung einer Agenda für die nachhaltige Zukunft der Allgemeinen und Geschäftsreiseluftfahrt zu berücksichtigen. Sie steht für die weitere fachliche Diskussion gern zur Verfügung.

Kontakt:

Ralf Wagner
Stellv. Bereichsleiter Luftverkehrspolitik und -wirtschaft
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)
Gertraudenstr. 20
10178 Berlin
Tel. ++49 – (0)30 – 31 01 18 42
wagner@adv.aero