

Statement

des Vorsitzenden

**des Ausschusses großer
Unternehmen der Bauindustrie (AGU)
im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie**

Prof. Dipl.-Ing. Hans Helmut Schetter

zum Thema „Zukunft Infrastruktur“

**anlässlich des Symposiums „Zukunft (Aus)Bauen
Flughafen Frankfurt – Herausforderungen für
Fraport AG und Bauindustrie“**

**am 21. Oktober 2008
in Frankfurt**

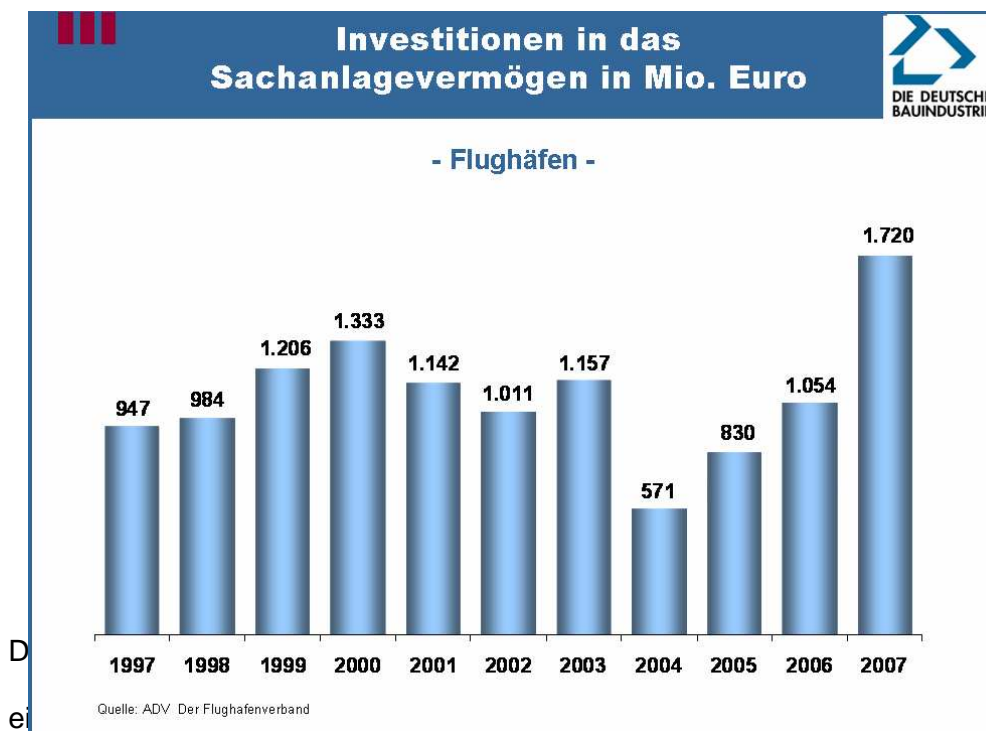
Sehr geehrter Herr Schulte,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Verkehrsdrehscheibe „Flughafen Frankfurt“ brummt. Davon haben wir uns soeben auf dem Rundgang durch den Flughafen überzeugen können. Ob Personen- oder Güterverkehr – die Flughäfen in Deutschland haben sich in den letzten zwei Jahrzehnten zu den zentralen Umschlagplätzen entwickelt, ohne die Deutschland im internationalen Standortwettbewerb nicht bestehen könnte.

Flughäfen – darin stimmen wir mit dem Präsidenten des Flughafenverbandes ADV Michael Eggenschwiler überein – sind auch aus Sicht der deutschen Bauindustrie „ein Stück Zukunftsvorsorge für unser Land“. Mehr noch:

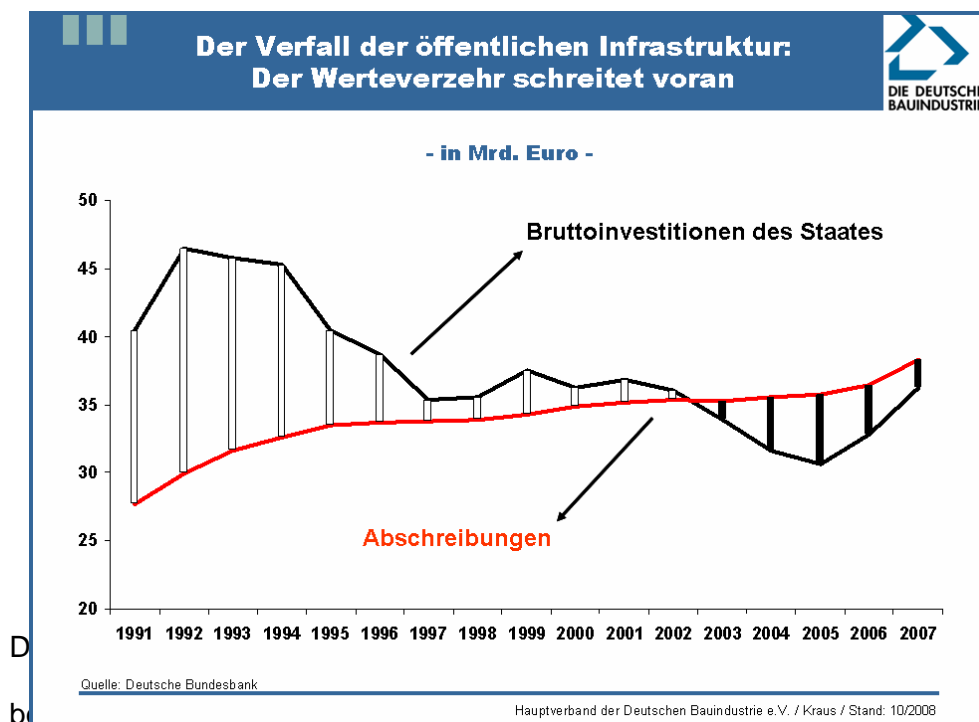
- Flughäfen sind **Wachstumsmotoren für die Region**, aber auch weit darüber hinaus. Auf jeden Euro Bruttoeinkommen, der auf einem Flughafen erwirtschaftet wird, kommen weitere zwei Euro Bruttoeinkommen außerhalb des Flughafens.
- Flughäfen sind **Jobmotoren für die Region**, aber auch für ganz Deutschland. 250.000 Arbeitsplätze hängen nach ADV-Schätzungen in Deutschland direkt, weitere 500.000 Arbeitsplätze indirekt vom Jobmotor Flughafen ab. Oder anders ausgedrückt: Jeder Arbeitsplatz, der auf einem Flughafen geschaffen wird, zieht 1,9 Arbeitsplätze außerhalb des Flughafens nach sich.

- Flughäfen sind aber auch **wichtige Auftraggeber für die deutsche Bauindustrie**. Wenn die deutschen Flughäfen 2007 etwa 1,7 Mrd. Euro in Sachanlagen investiert haben, dann kann man davon ausgehen, dass davon etwa 50 bis 60 % in Bauinvestitionen geflossen sind. Damit sind im vergangenen Jahr etwa 11.000 Arbeitsplätze in der deutschen Bauwirtschaft geschaffen oder gesichert worden. Insgesamt sind in den vergangenen 10 Jahren immerhin fast 28 Mrd. Euro in die deutsche Flughafeninfrastruktur investiert worden.



Frankfurt vor einigen Jahren in Auftrag gegeben hatte. Trotzdem müssen wir diese Erkenntnisse immer wieder von Neuem ins Bewusstsein der Öffentlichkeit und auch der politischen Entscheidungsträger rücken. Ansonsten ist zu befürchten, dass die Infrastruktur insgesamt und die Flughafeninfrastruktur insbesondere im Verteilungsstreit um knappe öffentliche Mittel gegen sozialpolitische Ansprüche den Kürzeren zieht.

Dass diese Gefahr nicht von der Hand zu weisen ist, zeigen Untersuchungen der deutschen Bundesbank, die bereits seit Jahren immer wieder von Neuem darauf hinweist, dass die jährlichen Bruttoanlageinvestitionen die Abschreibungen auf die öffentlichen Infrastruktur nicht mehr decken. Oder anders ausgedrückt: Die Infrastruktur in Deutschland wird spätestens seit 2003 auf Verschleiß betrieben; ein bedarfsgerechter Ausbau findet nicht statt.



- Das **deutsche Autobahnnetz** gerät zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen. 20 % aller Strecken sind inzwischen akut staugefährdet.
- Die **kommunale Verkehrsinfrastruktur** hat ganz erheblich unter der kommunalen Finanzkrise gelitten. Das Deutsche Institut für Urbanistik hat soeben den Investitionsbedarf allein im kommunalen Straßennetz bis zum Jahre 2020 auf 160 Mrd. Euro beziffert.

- Die **Brücken** im Bereich der Bundesfernstraßen stellen ein Anlagevermögen von 40 Mrd. Euro dar. Nach dem aktuellen Brückenzustandsbericht der Bundesregierung sind 15,4 % der Bauwerke in einem so schlechten Zustand, dass eine umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung erforderlich ist.
- Von den etwa 2900 Streckenabschnitten im deutschen **Schienennetz** gelten inzwischen 14 % als hochbelastet. Dazu gehören vor allem die Netzknoten, aber auch einige wichtige Korridore wie die Strecke Karlsruhe – Basel sowie die Hinterlandanbindung der Seehäfen.
- Entsprechend kritisch ist auch der **Erhaltungszustand vieler Schienenstrecken**. Die DB Netz AG wies 2006 etwa 1.600 Langsamfahrstrecken mit einer Dauer von mehr als 6 Monaten aus.

Die Liste ließe sich ohne Schwierigkeiten verlängern.

Sicherlich geht in die Untersuchungen der deutschen Bundesbank in erster Linie der besorgniserregende Erhaltungszustand unserer Straßen, Wasserstraßen und Schienenwege ein; von einem Substanzverzehr sind Deutschlands Flughäfen – Gott sei Dank – noch weit entfernt.

Allerdings leiden auch die Betreiber der deutschen Flughäfen unter der Missachtung der Infrastruktur in ihrer Bedeutung für das Wirtschaftswachstum und die Beschäftigung in Deutschland. Anders ist wohl nicht zu erklären, dass wir in Deutschland mit dem bedarfsgerechten Ausbau der Flughäfen nicht vorankommen. Die Zahlen sprechen eigentlich für sich:

- Allein für dieses Jahr rechnet der ADV mit 190 Mio. Passagieren auf Deutschlands Flughäfen. Bis zum Jahr 2025 erwartet der Verband sogar einen Anstieg auf 300 Mio. Flugreisende.

Die **Kapazitätsgrenze** der deutschen Flughäfen ist aber in Frankfurt und Düsseldorf bereits heute erreicht oder wird in München, Hamburg und Stuttgart in den nächsten Jahren erreicht.

Kapazitäten der großen deutschen Verkehrsflughäfen					
	Passagiere		Kapazitätsgrenze		
	2006 in Mio.	Wachstum 2006/1995	Passagiere in Mio.	Flüge pro Stunde	Jahre bis zum Erreichen
Frankfurt (Main)	52,8	3,0 %	53	83	Erreicht
München	30,8	6,8 %	45	90	2 (Bahnsystem)
Berlin	18,5	4,8 %	19	100	1 (Terminal)
- BBI	-	-	25	84	7 (Terminal)
Düsseldorf	16,6	0,8 %	21	45	Erreicht (Bahnsystem)
Hamburg	12,0	3,5 %	15	48	5 (Terminal)
Stuttgart	10,1	6,3 %	14	40	6 (Terminal)
Köln-Bonn	9,9	6,9 %	15	52	7 (Terminal)
Hannover	5,7	2,7 %	10	60	21 (Terminal)
Nürnberg	4,0	5,3 %	6	40	8 (Terminal)
Hahn	3,7	71,9 %	8	40	5 (Terminal)

Quelle: IW Köln

- Als Folge der akuten oder sich anbahnenden Kapazitätsengpässe verbringen immer mehr Passagiere schon heute immer mehr Zeit in **Warteschleifen**. Die Lufthansa AG schätzt, dass sie etwa 3 % ihres gesamten Kerosinverbrauchs auf diese Weise vergeudet. Zu Lasten unserer Umwelt und des Klimaschutzes.
- Inzwischen rüstet die **internationale Konkurrenz** auf. In Dubai entsteht derzeit der größte Airport der Welt, der ab 2030 jährlich 120 Mio. Passagiere abfertigen und etwa 12 Mio. Tonnen Luftfracht

umschlagen soll, d.h. das fast sechsfache Frachtaufkommen des Flughafens Frankfurt am Main. Mit anderen Worten: Die europäischen Flughäfen müssen handeln, wenn sie ihre Drehkreuzfunktionen im internationalen Luftverkehr nicht an die neuen Wettbewerber aus dem Nahen Osten verlieren wollen.

Trotzdem tun sich Politik und Verwaltung schwer, den vielfältigen Widerstand gegen den Ausbau von Flughäfen zu überwinden. Dies gilt insbesondere auch für den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Wir sehen hier mit Sorge, dass „Linke“ und „Grüne“ den Bau einer vierten Landebahn in Frage stellen, und auch die SPD spielt mit dem Gedanken, ein weitergehendes Nachtflugverbot zu verhängen.

Unseres Erachtens wäre dies nicht nur ein harter Rückschlag für die weitere Entwicklung des Verkehrsdrehkreuzes Frankfurt, es wäre auch ein schwerer Schlag gegen das neue **Flughafenkonzept**, das die Bundesregierung soeben im Entwurf vorgelegt hat.

Die Bundesregierung bekennt sich darin unmissverständlich zu einem bedarfsgerechten Ausbau der Flughäfen in Deutschland, vor allem der großen Drehkreuze Frankfurt und München. Sie erkennt in diesem Flughafenkonzept ausdrücklich an, dass sich zentrale Airports nachts nicht stundenlang aus dem globalen Luftverkehr ausklinken können, ohne dass die dort angesiedelten Airlines massive Wettbewerbsnachteile erleiden.

Entsprechend empfiehlt die Bundesregierung, an Standorten wie Frankfurt oder dem kommenden Hauptstadtflughafen BBI den Nachtflugbetrieb für Passagier- und Frachtverkehr zu ermöglichen. All diese vielversprechenden Ansätze im neuen Flughafenkonzept der

Bundesregierung wären schnell Makulatur, wenn sich die Flughafengegner in den Reihen von SPD, Grünen und Linken zu Lasten des Frankfurter Flughafens durchsetzen sollten.

Aber auch wenn die drohende Investitionsblockade am Frankfurter Flughafen noch abgewendet werden sollte, wir brauchen trotzdem **klarere politische Rahmenbedingungen** für den Ausbau der Flughafeninfrastruktur in Deutschland. Dafür möchte ich abschließend drei Eckpunkte formulieren:

1. Die **zentralen Airports müssen gestärkt werden**. In Deutschland bewältigen neun Airports – allen voran der Flughafen Frankfurt – weit über 90 % des Passagier- und des Frachtaufkommens. Bund, Länder und Kommunen sollten sich deshalb dazu durchringen, die knappen öffentlichen Mittel stärker auf den Ausbau der internationalen Verkehrsflughäfen zu konzentrieren. Daneben muss es aber auch ein Netz größerer leistungsfähiger Regionalflughäfen entstehen, um die für die wirtschaftliche Entwicklung wichtige Luftverkehrsanbindung der Regionen sicherzustellen aber auch die großen Verkehrsflughäfen zu entlasten. Zu einem solchen Regionalflughafen könnte sich in Hessen auch der Flughafen Kassel-Calden entwickeln, über den Kassel und Nordhessen in das europäische Luftverkehrsnetz integriert werden sollen. Inzwischen ist die Planung abgeschlossen, Baurecht gegeben; es wäre deshalb schade, wenn der Ausbau dieses Flughafens dem Einspruch der Flughafengegner in SPD, Grünen und die Linke zum Opfer fiel.

2. Der Ausbau der Flughafeninfrastruktur darf nicht länger durch jahrelange **Genehmigungsverfahren** verschleppt werden. Es kann nicht sein, dass die Reihe der Aktenordner im Zusammenhang mit dem Ausbau der neuen Landebahn des Frankfurter Flughafens länger ist, als die Landebahn selbst. Unser Planungsrecht muss unbedingt Ballast abwerfen, wenn wir uns im Wettbewerb mit den übrigen großen Flughäfen in Europa behaupten wollen. Oder anders ausgedrückt: Wer zu spät ausbaut, den bestraft der Fluggast durch Abwanderung.

Mit der Verabschiedung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz (InfraPBG) im Dezember 2006 hat der Deutsche Bundestag einen ersten Schritt zur Verkürzung der Genehmigungsverfahren auch für den Bereich des Flughafenausbaus getan. Über Rechtsstreitigkeiten befindet inzwischen das Bundesverwaltungsgericht; der zeitraubende Weg durch die Instanzen entfällt damit. Darüber hinaus können Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse keine aufschiebende Wirkung mehr entfalten. Weitere Vereinfachungsschritte sollten aber folgen, zum Beispiel der Wegfall eines eigenständigen Raumordnungsverfahrens und dessen Integration in das Planfeststellungsverfahren.

Noch steht aber der Praxistest des neuen Gesetzes aus: Ob es tatsächlich bei dem Ausbau der Verkehrsflughäfen zu Beschleunigungseffekten kommt, hängt letztlich davon ab, wie oft das nun allein instanzlich zuständige Bundesverwaltungsgericht von der Möglichkeit gebraucht macht, Anträgen auf Erlass einer aufschiebenden Wirkung von Klagen gegen Ausbaupläne stattzugeben.

3. Flughäfen brauchen eine schnelle **Anbindung an das Fernstraßen- und das überregionale Schienennetz**. Wir sehen auch hier in Deutschland noch ganz erhebliche Defizite, z.B. in der Anbindung des Münchener Flughafens an die Münchener Innenstadt und in der Anbindung des Flughafens BBI an das überregionale Schienennetz.

Ein klares Bekenntnis zum bedarfsgerechten Ausbau unserer Flughäfen, stärkere Konzentration der öffentlichen Mittel auf die internationalen Airports, Beschleunigung der Genehmigungsverfahren und bessere Einbindung der Flughäfen in die überregionalen Straßen- und Schienennetze – diese Gedanken finden bereits ihren Niederschlag in dem neuen Flughafenkonzept der Bundesregierung. Nur so können wir sicherstellen, dass sich die deutschen Airports im schärfer werdenden internationalen Wettbewerb um Passagiere und Fracht behaupten können. Hoffen wir, dass diese Ansätze nicht von einer neuen hessischen Landesregierung durch falsche Weichenstellungen konterkariert werden.