

Stellungnahme zur

Konsultation über die zukünftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz der Kommission der Europäischen Gemeinschaften - vom 4. Mai 2010 KOM(2010) 212 endgültig

1. Einführung

Der Flughafen München begrüßt die Überprüfung der europäischen Verkehrspolitik und in diesem Zusammenhang die Überarbeitung des Planungskonzeptes für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V-Netz).

Vor dem Hintergrund der „Europa 2020“-Ziele der Europäischen Kommission kann der Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag für Wachstum und eine nachhaltige Entwicklung leisten. Die Voraussetzung dafür bildet ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luft gegenseitig ergänzen und damit die Verkehrsinfrastruktur effizient und effektiv nutzen sowie einen europäischen Mehrwert durch Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre generieren.

Mit dem in der Diskussion befindlichen Planungskonzept auf zwei Ebenen (mit „Gesamtnetz“ und „Kernnetz“) ist es möglich, den Anforderungen an ein verbessertes intermodales Gesamtverkehrssystem gerecht zu werden. Dabei kommt den Knotenpunkten im Kernnetz als Gateways zur globalisierten Welt im Hinblick auf eine europäische Planungsperspektive eine herausragende Bedeutung zu. Diese Funktion erfüllen die internationalen Hubflughäfen - darunter in Deutschland der Flughafen München - als intermodale Drehscheiben des Personen- und Güterverkehrs in besonderer Art und Weise.

Voraussetzung dafür ist eine leistungsfähige landseitige Anbindung der Flughäfen über die Straße und vor allem die Schiene. Damit können mit Blick auf die europäische Wachstumsstrategie („Europa 2020“-Ziele) die Einzugsgebiete der Flughäfen gesichert bzw. ausgebaut und gleichzeitig ein Beitrag der Flughäfen zur Verringerung der durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen geleistet werden.

2. Anmerkungen zur Arbeitsunterlage

Methodik für die TEN-V-Planung

Sind die oben angeführten Grundsätze und Kriterien für die Planung des Kernnetzes angemessen und praktikabel?

Welche Stärken und Schwächen sehen Sie, und welche Aspekte könnten zusätzlich berücksichtigt werden?

Der Flughafen München unterstützt grundsätzlich die von der Europäischen Kommission in der Arbeitsunterlage aufgeführten Prinzipien für die Netzgestaltung des Kernnetzes (mit einer sogenannten „geografischen und konzeptionellen Säule“). Dabei spielen die internationalen Hubflughäfen als Gateways bzw. intermodale Verkehrs-Drehscheiben zur globalisierten Welt eine zentrale Rolle bei den Knotenpunkten des Verkehrssystems. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass in Deutschland die beiden internationalen Hubflughäfen München und Frankfurt fester Bestandteil des Kernnetzes sind.

Eine Priorisierung von Investitionsprojekten ist nach unserer Auffassung unumgänglich, um mit den knappen zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln eine effiziente und effektive Nutzung der Flughafeninfrastruktur sicherzustellen. Aus diesem Grund ist, und das nicht nur in Deutschland, die Anzahl der internationalen Hubflughäfen entsprechend ihrer strategischen Bedeutung festzulegen. Kriterien dafür sind:

- Einzugsgebiet („Catchment Area“)
- Passagieraufkommen
- Bedeutung des Flughafens auf nationaler und internationaler Ebene
- Konnektivität (→ Klassifizierung der Flughäfen anhand der Bedeutung für den interkontinentalen und innereuropäischen Luftverkehr)

Diese Schwerpunktsetzung führt in der Folge dazu, dass sich Langstreckenflüge weltweit und auch innerhalb der Europäischen Gemeinschaft auf einige wenige Flughäfen konzentrieren werden.

Die leistungsfähige landseitige Anbindung der internationalen Hubflughäfen als Teil des Kernnetzes ist entscheidend, um die angestrebte Multimodalität und Netzoptimierung zu erreichen. Dabei ist aus ökologischer Sicht dem Verkehrsträger Schiene Vorrang zu geben.

Unterstützt wird dies durch das Flughafenkonzept der Bundesregierung aus dem Jahr 2009. Dieses fordert, dass „im Sinne der Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland ... der hinreichenden Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Bahn über IC/ICE-Trassen für die interkontinental operierenden Flughäfen eine besondere Rolle zukommt“.

Bei der landseitigen Anbindung der internationalen Hubflughäfen und der Planung eines intermodalen Angebotskonzepts sind die individuellen Rahmenbedingungen der einzelnen Flughafenstandorte zu beachten, um eine möglichst effiziente Verwendung der Mittel - sowohl aus den nationalen Haushalten als auch seitens der Europäischen Gemeinschaft - zu erreichen. Dabei sollten folgende Kriterien beachtet werden:

- Stärkung des öffentlichen Verkehrs
- Vermeidung von CO₂-Emissionen
- Reisezeitnutzen für die Fluggäste
- Nutzen durch Direktzugverbindungen im Zubringerverkehr zu/von den Flughäfen
- Nutzen durch freiwerdende Slots (Kapazitätssteigerung)
- Beschäftigungseffekte
- Verbesserung der Erschließung der Regionen im Luftverkehr
- Wirkungen auf den internationalen Verkehr / Anbindung der Flughäfen an die Transeuropäischen Netze

In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern?

Welche besondere Rolle könnte die TEN-V-Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der „Europa 2020“-Strategie leisten?

Eine gute Verkehrsanbindung ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und eine nachhaltige Entwicklung und entspricht somit den „Europa 2020“-Zielen der Europäischen Kommission.

In der Region München kommt dem Flughafen München eine Schlüsselrolle zu, da für international tätige Unternehmen der viertwichtigste Standortfaktor eine gute Luftverkehrsanbindung ist¹. Der Flughafen München trägt in hohem Maße zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der Region München bei. Darüber hinaus ist der Luftverkehr ein bedeutender Faktor für ökonomische Effekte des Tourismussektors in der Region München ein wichtiger regionaler Wachstumstreiber.

Im Bereich der sogenannten „Wissensökonomie“, also einer Wirtschaft auf Grundlage von wissenschafts- und erfahrungsgestütztem Wissen“ in den Bereichen Dienstleistung, Produktion und universitäre Forschung, spielt die räumliche Nähe („Face-to-

¹ Regionalstudie Flughafen München basierend auf der Studie „Katalytische volks- und regionalwirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Deutschland“ des European Center for Aviation Development (ECAD GmbH) 2008; Befragung von 100 in der Flughafenumlandregion international tätigen Unternehmen

Face-Kontakte“) trotz modernster Kommunikationsmedien die entscheidende Rolle². Die Verkehrsinfrastruktur bildet hier das „Rückgrat der Wissensökonomie“. Internationale Wettbewerbsfähigkeit setzt internationale Standortqualität voraus, d.h. eine Kombination von High-Speed-Train und internationalen Flugverbindungen als Voraussetzung für ausreichende Konnektivität.

TEN-V-Umsetzung

Auf welche Weise können die unterschiedlichen Finanzquellen der EU besser koordiniert und/oder kombiniert werden, damit TEN-V-Projekte schneller durchgeführt und die Ziele der TEN-V-Politik schneller erreicht werden können?

Auf welche Weise können im Rahmen einer EU-Finanzierungsstrategie die unterschiedlichen Finanzquellen der EU und der Mitgliedsstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert und/oder kombiniert werden?

Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens eine angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?

Die EU fördert mit einer großen Anzahl von Programmen EU-weit eine Fülle von Projekten unterschiedlichster Art in zahlreichen Bereichen. Wesentlich ist hier vor allem die transparente Information über die für die einzelnen Zielgruppen relevanten Fördermöglichkeiten, um eine möglichst effektive Verwendung der knappen finanziellen Mittel zur Unterstützung von Projekten mit europäischem Mehrwert sicher zu stellen.

Aus Sicht des Flughafens München als Wirtschaftsunternehmen ist eine Förderung durch die EU an die auf europäischer Ebene gesetzten Ziele zu knüpfen. Finanzierungsentscheidungen müssen auf Grundlage belastbarer Nachweise über die langfristig positiven Effekte, die für den europäischen Wirtschaftsraum zu erwarten sind, gefällt werden. Schwerpunkt muss dabei sein, einen wesentlichen Schritt in Richtung der „Europa 2020“-Zielsetzungen

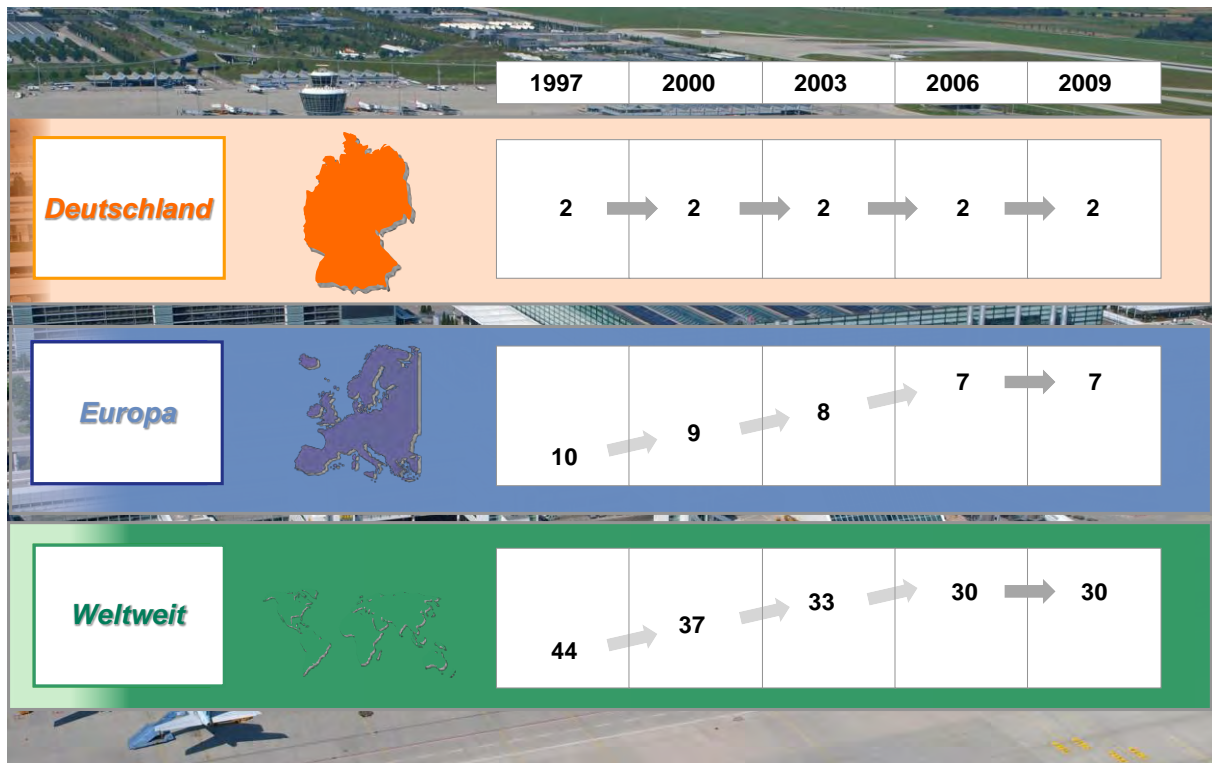
- nachhaltiges Wachstum,
- wissensbasierte und innovative wirtschaftliche Entwicklung sowie
- hohes Beschäftigungsniveau als Voraussetzung für soziales und geografisches Zusammenwachsen

zu erreichen. Dazu sind Infrastrukturprojekte in besonderer Weise geeignet.

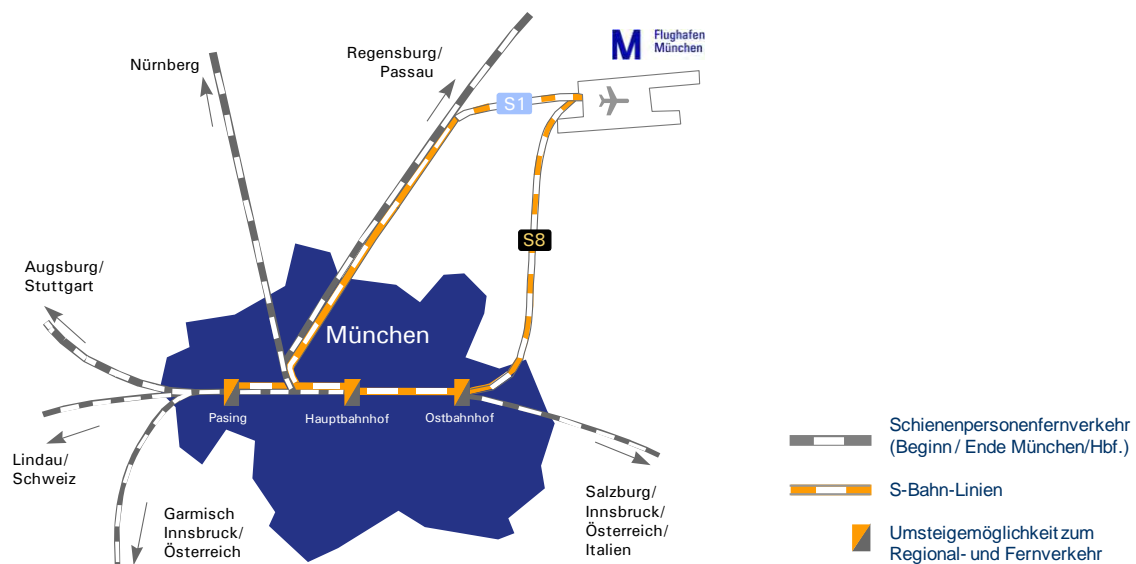
² Prof. Dr. oec. Alain Thierstein, „Raumentwicklung vor dem Hintergrund der Hochgeschwindigkeitsbahnen“, 5. Kolloquium 2009, Investor - Hochschule - Bauindustrie, 30. Januar 2009.

3. Situation Flughafen München

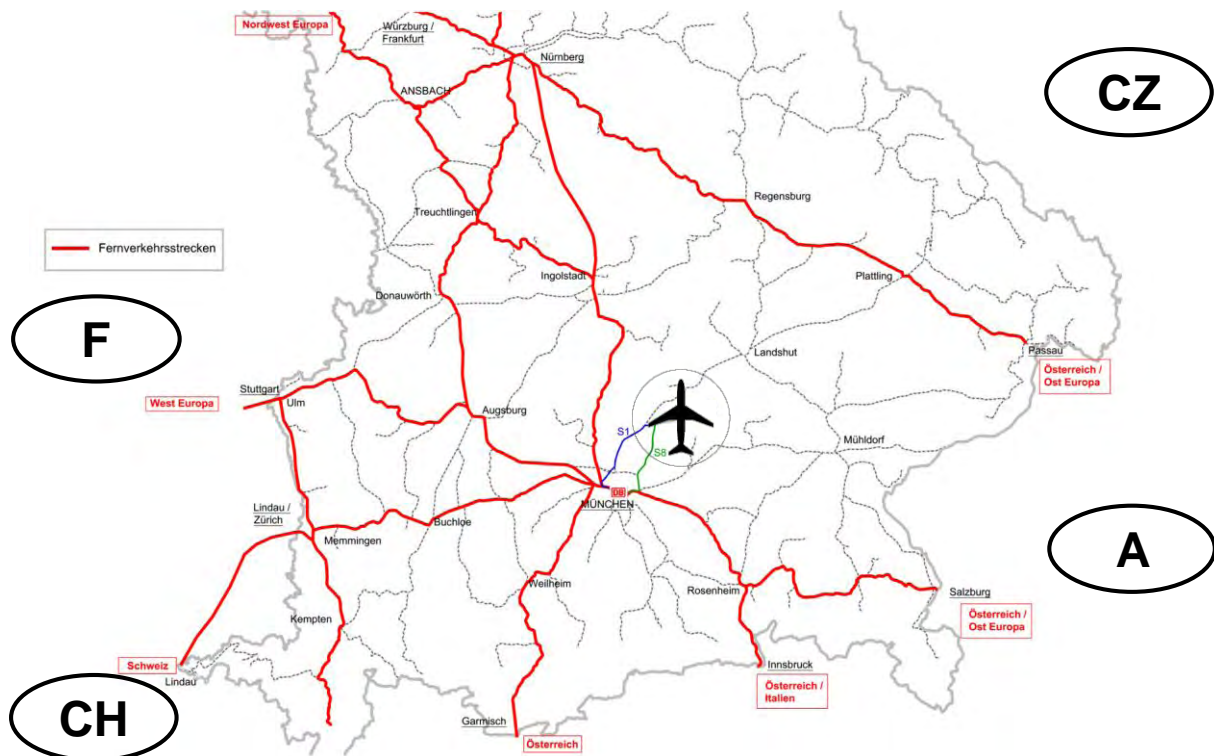
Der Flughafen München ist zweitgrößter Flughafen Deutschlands und europäischer Drehkreuzflughafen.



Der Flughafen München ist heute schienenseitig nur im Nahverkehr mit zwei S-Bahnlinien angebunden. Diese Anbindung ist zudem einseitig auf die Landeshauptstadt München ausgerichtet.

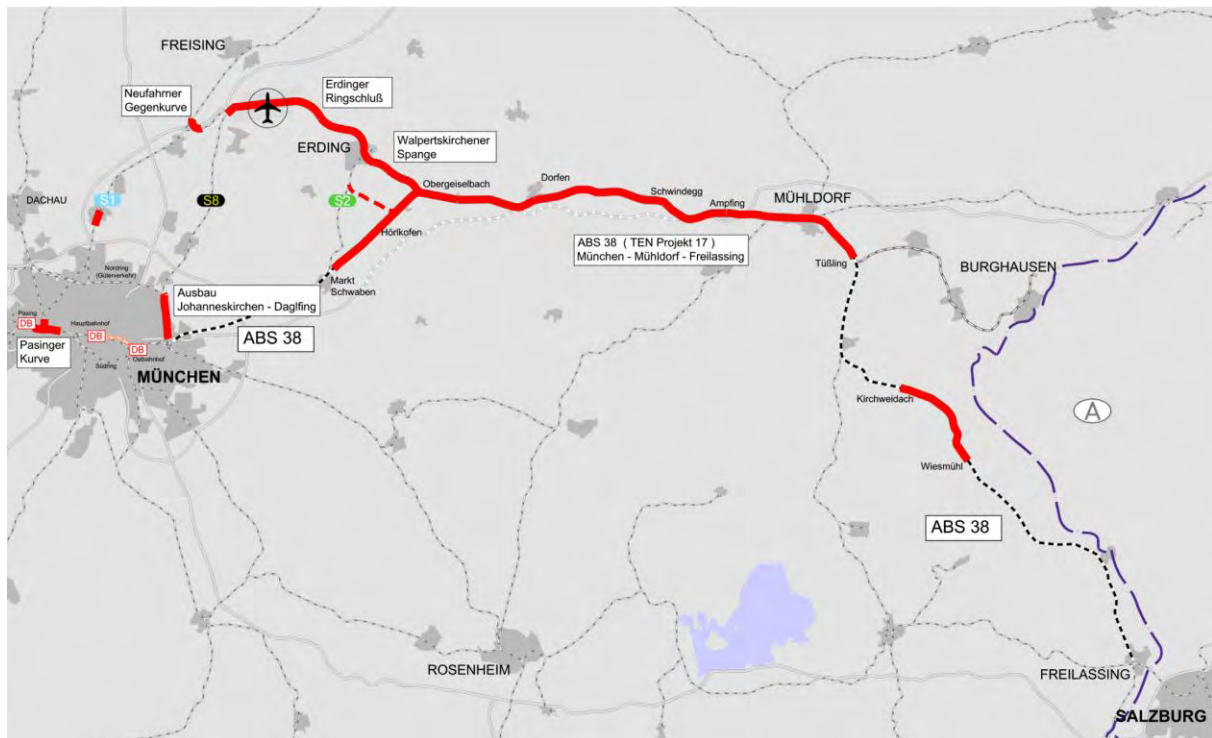


Der Flughafen München liegt abseits des Schienenfernverkehrs im sogenannten „Fernverkehrsschatten“.



Der Flughafen München zeigt daher ein großes Defizit durch fehlende Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr bzw. europaweiten Fernverkehr und läuft langfristig Gefahr, seine Wettbewerbsfähigkeit und Funktion als Gateway in die Welt zu verlieren.

Die verkehrlich sinnvollste Möglichkeit für die Einbindung des Flughafens München in das nationale und europäische Schienenfernverkehrsnetz besteht in der Durchbindung des Schienenfernverkehrs in der West-Ost-Relation Ulm - Augsburg - München - Flughafen München - Mühldorf - Freilassing/Salzburg.



Die Verbesserung der Flughafenankbindung ist durch den Ausbau des Bahnknotens München sowie der ABS³ 38 München – Mühldorf – Freilassing als Bestandteil des Vorrangigen Vorhabens PP 17 Paris – Strasbourg – Stuttgart – Wien – Bratislava möglich⁴.

Die Verbesserung der Schienenanbindung leistet einen Beitrag zur Intensivierung der internationalen grenzüberschreitenden Verkehre, indem die Erreichbarkeit des Flughafens München auch für Passagiere aus dem angrenzenden Ausland, besonders aber aus Österreich, deutlich attraktiver wird. Gegenüber dem heutigen Ausbauzustand der Infrastruktur werden dann **bis zu 700.000 zusätzliche Passagiere** aus Österreich den Flughafen München nutzen⁵. Dies folgt dem Gedanken der definierten Transeuropäischen Verkehrsnetze.

4. Schlusswort

Die vorgeschlagene Planungsoption für die TEN-V-Planung mit „Zwei-Ebenen-Struktur mit Gesamt- und Kernnetz“ erscheint vor dem Hintergrund der „Europa 2020“-Ziele der Europäischen Kommission zielführend und zukunftsfähig.

Die internationalen Hubflughäfen stellen dabei als intermodale Verkehrsdrehscheiben und Gateways in die globalisierte Welt wichtige Knotenpunkte im Kernnetz dar. Voraussetzung dabei ist die leistungsfähige landseitige Anbindung, wobei dem intermodalen Angebot die individuellen Rahmenbedingungen der einzelnen Flughafenstandorte zugrunde zu legen sind. Dies wirkt sich sowohl im Gesamt- als auch Kernnetz aus.

³ ABS = Ausbaustrecke

⁴ In Anlehnung an Gutachten zur Flughafenankbindung, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, München 23.11.2009.

⁵ Flughafen München GmbH, Intraplan Consult GmbH, München

Für den Hubflughafen München, der wesentlicher Standortfaktor für die Metropolregion München, den Freistaat Bayern und ganz Süddeutschland ist, spielt im Hinblick auf die langfristige Wettbewerbsfähigkeit eine zukunftsfähige Anbindung an den Schienenfernverkehr die wesentliche Rolle. Ohne ausreichende Konnektivität besteht die Gefahr, dass Wettbewerbsfähigkeit und die Funktion als Gateway zur Welt verloren gehen.

München, 13. September 2010

Kontakt:
Flughafen München - Büro Brüssel
Vanessa Buhl
Rue de la Loi 81a - 1040 Brüssel
Tel: 0032 2 280 22 01
vanessa.buhl@munich-airport.de