

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/12391 –

Startbahn Flughafen München

Vorbemerkung der Fragesteller

In den vergangenen Wochen und Monaten sind die Passagierzahlen am Münchner Flughafen, wie auch an anderen Flughäfen, dramatisch eingebrochen. Dies geht aus den wöchentlich veröffentlichten Statistiken (IFR take-offs and landings at international airports) der Deutschen Flugsicherung, aber auch aus den Monatsstatistiken der Flughafen München GmbH (www.munich-airport.de/media/download/bereiche/daten/verk_ber/deutsch_2009.pdf) hervor. Ein Rückgang ist auch im Frachtbereich zu verzeichnen. Als Ursachen gelten der zum Teil drastisch gestiegene Rohölpreis sowie eine erkennbare Zurückhaltung der Passagiere bei privaten Flugreisen angesichts der Wirtschafts- und Finanzkrise.

Die Flughafen München GmbH rechnet laut Medienberichten (z. B. Münchner Merkur vom 3. Februar 2009, www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/passagierrekord-2008-aber-bammel-2009-68755.html), mit einer Fortsetzung des starken Abschwungs in den kommenden Monaten. Die Bundesrepublik Deutschland ist mit 26 Prozent Miteigentümerin an der Flughafen München GmbH und somit an der geplanten Erweiterung des Flughafens München um eine dritte Start- und Landebahn beteiligt. Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklung gehören die Prognosen und Planungen zum Ausbau einer dritten Startbahn auf den Prüfstand.

1. Wie schätzt die Bundesregierung die kurz- und mittelfristige Entwicklung der Passagierzahlen am Münchner Flughafen ein?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die kurz- und mittelfristige Entwicklung im Frachtbereich am Münchner Flughafen?

Es obliegt nicht der Bundesregierung, die Auswirkungen von Verkehrsentwicklungen auf einzelnen Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland zu bewerten oder hieraus Konsequenzen für lokale Situationen zu ziehen. Hierfür sind in der

Bundesrepublik Deutschland die Länder im Rahmen der Genehmigungserteilung und Überwachung des Flughafenbetriebs zuständig.

3. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die der Erweiterungsplanung zugrunde liegende Prognose hinsichtlich wachsender Passagierzahlen und Frachtmengen nicht mehr realistisch ist?

Wenn nicht, warum nicht?

Die Beurteilung, ob die der Erweiterungsplanung zugrunde liegende Prognose eventuell nicht mehr realistisch sein könnte, liegt nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung. Hinsichtlich der grundsätzlichen Einschätzung der Bundesregierung bezüglich der mittelfristigen Verkehrsentwicklung wird darauf verwiesen, dass sich das Verkehrsaufkommen am Flughafen München in der Vergangenheit sehr dynamisch entwickelte. Seit der Eröffnung im Jahr 1992 hat sich das Passagier- und Bewegungsaufkommen in München mehr als verdoppelt. Im Jahr 2006 hat der Flughafen erstmals die Marken von 30 Millionen Fluggästen und von 400 000 Flugbewegungen überschritten.

Ergänzend wird angemerkt, dass das Prognosegutachten im Planfeststellungsverfahren zur dritten Start- und Landebahn sich auf den Planungshorizont 2020 bezieht. Dieser Planungshorizont entspricht den von der Rechtsprechung anerkannten Prognosezeiträumen von zehn bis 15 Jahren. Kurzfristige Schwankungen in der Nachfragesituation stellen die Aussagen des Gutachtens nicht infrage. Im Vergleich zur Verkehrsentwicklung in den vergangenen Jahren (Passagierwachstum 1992 bis 2006 durchschnittlich plus 7,0 Prozent p. a., Flugbewegungen plus 5,5 Prozent p. a.) ist die Luftverkehrsprognose mit durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten von plus 4,5 Prozent bei den Passagieren und plus 2,8 Prozent bei den Flugbewegungen tendenziell eher konservativ gerechnet.

Auch die aktuellen mittelfristigen Prognosen von IATA (International Air Transport Association) und ACI (Airports Council International) sehen – trotz deutlicher Rückgänge in 2009 – keinen nachhaltigen Einbruch der Luftverkehrsnachfrage, sondern nach einem geringeren Wachstum in 2010 wieder deutliche Zuwächse ab 2011.

4. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Bedarf für eine weitere Start- und Landebahn am Flughafen München ausschließlich auf dem prognostizierten Anstieg der Passagierzahlen basiert?

Die Begründung zum Antrag auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den Neubau einer dritten Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München vom 24. August 2007 macht u. a. deutlich, dass bereits heute die vorhandenen Kapazitäten des Flughafens über weite Strecken des Tages (acht Knoten mit Verkehrsspitzen im Hubsystem) erschöpft sind. Die Verkehrsprognose für den im Verfahren betrachteten Planungszeitraum bis 2020 ist daher nur ein Faktor von vielen, der im Rahmen der Ausbaubewertung von der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes Bayern bewertet wurde.

5. Wie stellt die Bundesregierung als Miteigentümerin sicher, dass bei möglicherweise abnehmendem Bedarf frühzeitig Regelungen getroffen werden, um Prognosen zu korrigieren und Fehlinvestitionen zu vermeiden?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, das von der Regierung von Oberbayern durchgeführt wird, erfolgt eine umfassende rechtliche und fachliche Prü-

fung der Planungen und dabei auch des Bedarfs der dritten Start- und Landebahn. Die Frage des Bedarfes ist Teil der Planrechtfertigung. Dabei wird vor allem auch die Luftverkehrsprognose einer sorgfältigen und neutralen Prüfung unterzogen. Die Planfeststellungsbehörde befindet sich derzeit noch in der Phase der Sachverhaltsermittlung.

Entsprechend dem Amtsermittlungsgrundsatz liegt es im Verfahrensermessen der oberbayrischen Regierung, wie sie den Sachverhalt ermittelt. Die Regierung von Oberbayern hat im Anhörungsverfahren zur dritten Start- und Landebahn entschieden, dass zu dem von der Flughafen München GmbH vorgelegten Prognosegutachten ein Qualitätssicherungsgutachten der Technischen Universität Hamburg-Harburg eingeholt wird.

6. Stimmt die Bundesregierung einem zumindest vorläufigen Planungsstopp bezüglich der neuen Start- und Landebahn zu, bis eine aktuelle Prognose erstellt und neue Daten über die Entwicklung der Passagierzahlen und Frachtmengen vorliegen?

Wenn nicht, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass aus Sicht des Bundes die beiden Hub-Flughäfen Frankfurt und München verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich für die Funktion des dezentralen Gesamtsystems der deutschen Flughäfen und die Einbindung der Bundesrepublik Deutschland in die Weltmärkte von besonderer Bedeutung sind.

7. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung als Miteigentümerin der Flughafen München GmbH, um am Flughafen München die vorhandenen Kapazitäten effizienter zu nutzen?

Die effiziente Nutzung der vorhandenen Kapazitäten am Flughafen München ist eine Frage des operativen Betriebes und unterliegt damit der Einschätzung und der Planung durch die Geschäftsführung der Flughafen München GmbH. Der Flughafen München befindet sich in einem kontinuierlichen Prozess, die vorhandenen Kapazitäten des Start-/Landebahnsystems zu optimieren. Diese Optimierungsmöglichkeiten sind jedoch begrenzt.

8. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass durch Streichung von Kurzstreckenflügen wie z. B. München-Nürnberg und München-Stuttgart die Kapazität des Münchner Flughafens auch ohne Bau einer dritten Start- und Landebahn erweitert werden könnte?

Die Bundesrepublik Deutschland hat in ihrer Eigenschaft als Gesellschafterin der Flughafen München GmbH keinerlei rechtliche Handhabe, um Luftverkehrsgesellschaften Flüge zu bestimmten Destinationen zu verbieten. Zudem dienen Kurzstreckenflüge auf innerdeutschen Strecken nicht nur dem Punkt-zu-Punkt-Verkehr, sondern stellen auch eine Zubringerfunktion zu internationalen und interkontinentalen Verbindungen dar. Gerade auf den beispielhaft angeführten Strecken München – Stuttgart und München – Nürnberg liegt der Umsteigeranteil bei 75 Prozent bis über 90 Prozent.

9. Wie schätzt die Bundesregierung die erwartete Zunahme der Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen durch die neue Start- und Landebahn ein?
10. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass mit dem Ausbau von Frankfurt eine Konkurrenz für den Münchner Flughafen erwächst, in deren Folge ein Ausbau in München unwirtschaftlich erscheint?

Die Bundesregierung hat ein besonderes Interesse an einer geordneten und bedarfsgerechten Entwicklung der Flughäfen, wobei insbesondere eine sinnvolle Gestaltung des Gesamtsystems der deutschen Flughäfen untereinander und in der wettbewerblichen Aufstellung in Bezug auf den internationalen Verkehr im Vordergrund steht.

Insbesondere an den beiden Hubflughäfen Frankfurt und München sind die zu niedrigen Kapazitätseckwerte bereits heute ein gravierender Engpassfaktor. Ein Ausbau der beiden Hubflughäfen ist erforderlich. Nach den Angaben des deutschen Flugplankoordinators waren bereits im Frühjahr 2007 die Flughäfen Frankfurt zu 97,8 Prozent und München zu 84,7 Prozent hinsichtlich ihrer Slots ausgelastet. Dies wird sich durch die prognostizierte starke Nachfragesteigerung in der Zukunft noch verstärken. Zu beachten ist hierbei auch, dass die Hubflughäfen in ihrer Verteilerfunktion auch einen bedeutsamen Beitrag für andere Flughäfen leisten.

11. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Flughafen München GmbH aufgrund sinkender Passagierzahlen einen verminderten Gewinn erzielt und damit eine Finanzierungslücke für den Ausbau entstehen kann?
12. Ist die Bundesregierung bereit, zusätzliche Mittel einzusetzen, um eine etwaige Finanzierungslücke für das Ausbauprojekt zu schließen?
Wenn nicht, warum nicht?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, die auf eine entstehende Finanzierungslücke schließen lassen. Die Satzung der Flughafen München GmbH sieht eine Nachschusspflicht nicht vor.