

# LUFTVERKEHRSKONZEPT FÜR MITTELDEUTSCHLAND



**Land Sachsen-Anhalt**



**Freistaat Thüringen**



**Freistaat Sachsen**

**Januar 2006**

# **LUFTVERKEHRSKONZEPT FÜR MITTELDEUTSCHLAND**

## **1. EINFÜHRUNG**

Auf der Basis der Initiative Mitteldeutschland erarbeiteten das Land Sachsen-Anhalt sowie die Freistaaten Thüringen und Sachsen ein gemeinsames Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland. Der Raum verfügt über die drei internationalen Verkehrsflughäfen Erfurt, Dresden und Leipzig/Halle. Gesellschafter dieser Flughäfen sind Gebietskörperschaften mit überwiegender Beteiligung der jeweiligen Länder. Die Verkehrsflughäfen Dresden und Leipzig/Halle sind in der Mitteldeutschen Flughafen AG zusammengeschlossen.

Aufgrund der räumlichen Verteilung erschließen diese Flughäfen jeweils unterschiedliche Regionen in Mitteldeutschland, so dass der Erhalt und der bedarfsgerechte Ausbau aller drei Verkehrsflughäfen erforderlich ist.

Neben den drei internationalen Verkehrsflughäfen sind für Mitteldeutschland die Flugplätze Magdeburg bzw. Cochstedt und Altenburg-Nobitz von Bedeutung.

Ziel des Konzeptes ist es, die vorhandenen Synergien zwischen den einzelnen Standorten zu nutzen. Der Wettbewerb zwischen den einzelnen Standorten wird dabei ausdrücklich begrüßt, jedoch sollen unnötige parallele Förderungen vermieden werden. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte angezeigt.

### **1.1 Verkehrspolitische Grundlagen**

Die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit und Verflechtung sowie die damit verbundene Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen wird in entscheidendem Maße von der Qualität der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Ein leistungsfähiges Wirtschaftssystem verlangt schnelle Verkehrsverbindungen, um arbeitsteilig produzieren sowie Produkte und Dienstleistungen marktnah anbieten zu können. Neben leistungsfähigen Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenverbindungen gehört dazu auch der Luftverkehr, der zu einem wichtigen Wirtschafts- und

Standortfaktor geworden ist. Der Luftverkehr ist gegenüber anderen Verkehrsträgern durch eine sehr hohe Geschwindigkeit und Pünktlichkeit der Dienstleistung sowie eine besondere Innovationskraft hinsichtlich der technischen und kundenorientierten Ausrichtung gekennzeichnet und er gehört wegen des vergleichsweise geringen Flächen- und Energieverbrauchs zu den umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln. Neben der überwiegend wirtschaftlichen Funktion, die im Passagierbereich durch den Linien- und den einreisenden Tourismusverkehr sowie durch den Frachtverkehr, den Werksflugverkehr und weitere Teile der Allgemeinen Luftfahrt zu beschreiben ist, hat der Luftverkehr besonders durch den Pauschalreise-Tourismus auch eine wichtige soziale und kulturelle Komponente. Luftverkehr steht auch für Lebensqualität.

In erster Linie sind für die Entwicklung der Standorte stabile und kostengünstige Verbindungen im Passagierbereich von Bedeutung. Damit ist es in einer zunehmend von Dienstleistungen geprägten Volkswirtschaft möglich, nicht nur regional, sondern auch national und international Angebote zu machen. Diese Möglichkeiten sind besonders für Mitteldeutschland mit zahlreichen neuen und innovativen Dienstleistungsunternehmen wichtig.

Der Luftfrachtmarkt wächst. Mit der Luftfracht werden vorwiegend verderbliche oder qualitativ sehr hochwertige Güter schnell transportiert. Damit ist die Luftfracht für Mitteldeutschland gerade im Bereich der Hochtechnologie ein wichtiger Standortfaktor. Zur Abwicklung des Luftverkehrs sind gut ausgestattete Verkehrsflughäfen wichtig, die auch erhebliche beschäftigungspolitische Bedeutung haben. Die Bundesregierung geht in ihrem Flughafenkonzept des Jahres 2000 davon aus, dass zusätzlich zu jedem direkt Beschäftigten (z. B. im Flughafenunternehmen, in Behörden, bei Luftverkehrsgesellschaften) noch einmal 3,3 indirekte bzw. induzierte Arbeitsplätze hinzukommen.

Bund und Länder haben sich zu einem dezentralen Flughafenkonzept bekannt. Dazu gehören insgesamt 18 internationale Verkehrsflughäfen und weitere Regionalflughäfen.

Die Luftverkehrsgesetzgebung ist ausschließlich Sache des Bundes. Die Länder haben auf diesem Gebiet verkehrspolitisch nur Einfluss über den Bundesrat. Grundsätzlich ist auch die Luftverkehrsverwaltung Angelegenheit des Bundes. Über das Luftverkehrsgesetz hat der Bund den Ländern Aufgaben zugewiesen. Darunter fällt vor allem die Genehmigung von Flugplätzen. Damit tragen auch die Länder große Verantwortung für die Luftverkehrsinfrastruktur.

Der Einfluss der EU auf den Luftverkehr nimmt zu. Neben der Harmonisierung der Vorschriften achtet die Kommission auf die Liberalisierung des Marktes und freien Wettbewerb ohne staatliche Subventionen.

## **1.2 Rahmenbedingungen des Luftverkehrs**

Die Deregulierung des Luftverkehrsmarktes und die Globalisierung der Märkte verstärkt den Wettbewerb unter den etablierten Luftverkehrsgesellschaften, schafft Chancen für neue Anbieter mit z. T. innovativen Konzepten und macht die Privatisierungen von Flughafengesellschaften möglich.

Die etablierten Luftverkehrsgesellschaften bilden Allianzen und Fusionen (z. B. Star Alliance, Oneworld) und konzentrieren ihren Verkehr zunehmend auf Drehkreuze (Hubs). In Deutschland sind das Frankfurt und München. Gleichzeitig kommen auch in Europa zunehmend sog. Low Cost Carrier auf den Markt, die den Kunden sehr günstige Preise bei eingeschränktem Service bieten. Diese Angebote finden große Nachfrage. Damit stehen die Low Cost Carrier nicht nur in einem Verdrängungswettbewerb mit herkömmlichen Anbietern, sondern akquirieren auch völlig neue Kundengruppen. Gleichzeitig bieten Low Cost Carrier mit ihren umsteigefreien Direktverbindungen Flughäfen Profilierungschancen, die von den etablierten Luftverkehrsgesellschaften bisher lediglich als Zubringerflughäfen angenommen wurden. Die Low Cost Carrier erwarten jedoch von Flughäfen häufig erhebliche Preisnachlässe oder ein sonstiges finanzielles Entgegenkommen, so dass die Profilierungschancen mit Mindereinnahmen oder gar Verlusten erkaufte werden müssen.

In Deutschland gab es in der Vergangenheit mehrere Ansätze zur Privatisierung von Flughafengesellschaften. Privatwirtschaftlich organisierte Baukonzerne (z. B. HOCHTIEF AirPort GmbH) oder Flughafenbetreiber (z. B. Fraport AG) engagieren sich zunehmend im Infrastrukturmarkt. Im Falle der Fraport AG trifft der Begriff „Privatisierung“ im eigentlichen Sinne aufgrund der Gesellschafterstruktur der AG nicht zu.

Mit Ausnahme der „Hubs“ in Frankfurt und München stammt das Verkehrsaufkommen der deutschen Verkehrsflughäfen in der Regel aus der Nachfrage der Region. Die Nachfrage ist im Wesentlichen durch die Bevölkerungszahl und durch die wirtschaftliche Leistungskraft im Einzugsgebiet bestimmt. Darüber hinaus kann ein Ver-

kehrsflughafen das Angebot an Zielorten oder neuen Produkten sowie die Zahl der Verbindungen so erweitern, dass die Nutzung des Verkehrsflughafens für Passagiere außerhalb des originären Einzugsgebietes bzw. für neue Nutzergruppen interessant wird. Voraussetzung dafür ist, dass der Verkehrsflughafen für Luftverkehrsgesellschaften interessant ist (z. B. Verkehrsaufkommen, Abfertigungszeiten, Gepäcklogistik, Entgeltregelungen).

## **2. ENTWICKLUNG DER INTERNATIONALEN VERKEHRSFLUGHÄFEN IN MITTELDEUTSCHLAND**

Die mitteldeutsche Wirtschaftsregion ist durch die Großräume Magdeburg, Halle, Erfurt und die Städte des Sachsen-Dreieckes (Chemnitz, Leipzig, Dresden) gekennzeichnet. Zur Stärkung der Wirtschaftskraft vor allem der Metropolregion sowie zur Steigerung der Beschäftigung entwickelten die Regierungen des Landes Sachsen-Anhalt und der Freistaaten Thüringen und Sachsen seit dem Jahr 1990 die Verkehrsflughäfen Erfurt, Dresden und Leipzig/Halle. Die Freistaaten Thüringen und Sachsen haben damit sichergestellt, dass nahezu alle Einwohner innerhalb von 90 Minuten einen Verkehrsflughafen erreichen können. Das gilt heute bereits für die meisten Bewohner von Sachsen-Anhalt. Mit der Fertigstellung der Bundesautobahn 14 nördlich von Magdeburg verbessert sich auch die Situation der Altmark erheblich.

Der deutsche Luftverkehr hatte im Passagier- und Frachtbereich in den vergangenen Jahrzehnten sehr hohe und stabile Wachstumsraten. Der Luftverkehr im Passagierbereich wuchs beispielsweise von 1991 bis 2001 mit ca. 5 % ungefähr doppelt so schnell wie die Gesamtwirtschaft. Im Jahr 2002 gab es Verluste, während 2003 die Passagierzahlen wieder um + 3,9 % und bei den Flugzeugbewegungen um + 1,2 % anstiegen. Für das Jahr 2004 sind sogar Wachstumsraten von + 7,9 % bei Passagieren und + 4,0 % bei Flugzeugbewegungen zu verzeichnen.

Der Luftverkehr in Mitteldeutschland entwickelte sich im Zeitraum 1995 bis 2004, wie die Abbildungen 1 und 2 zeigen:

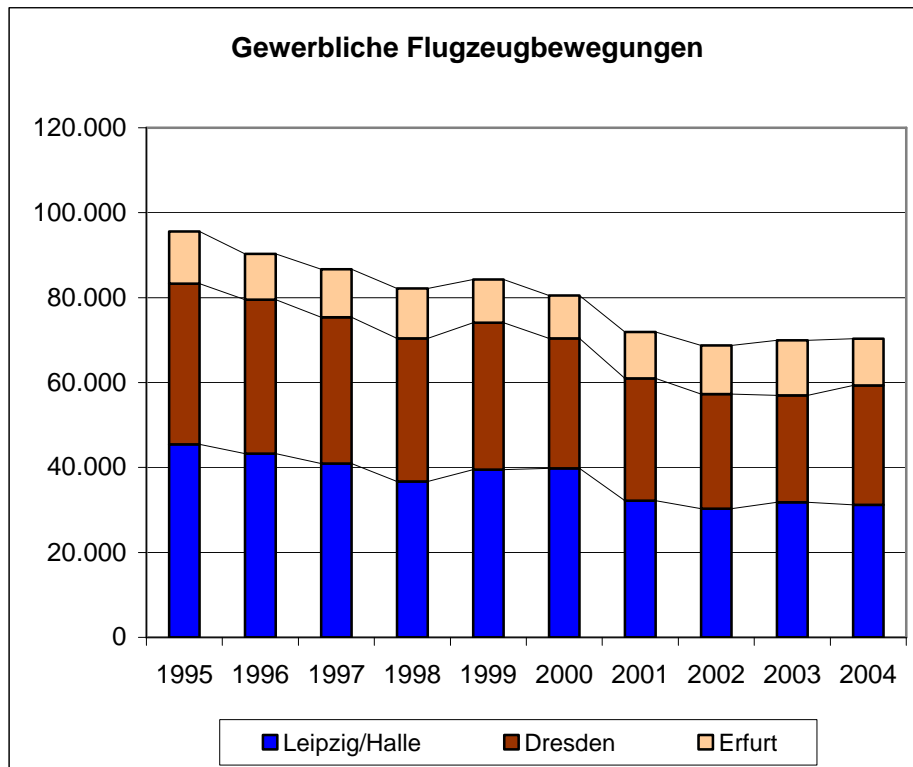


Abbildung 1: Entwicklung der gewerblichen Flugzeugbewegungen auf den Verkehrsflughäfen Erfurt, Dresden und Leipzig/Halle in den Jahren 1995 bis 2004 (Quelle: ADV-Jahresberichte).

Im Jahr 2004 hatten Dresden und Leipzig/Halle mit über 84 % den wesentlichen Anteil an den Flugzeugbewegungen. Erfurt blieb mit 15,7 % deutlich dahinter zurück. Im Betrachtungszeitraum insgesamt nahmen die gewerblichen Flugzeugbewegungen kontinuierlich von 92.716 um annähernd 25 % auf 70.295 ab.

Die Zahl der an den mitteldeutschen Verkehrsflughäfen abgefertigten Passagiere betrug im Jahr 2004 annähernd 4,2 Mio. Der verkehrsreichste Verkehrsflughafen ist Leipzig/Halle, an dem rund die Hälfte des mitteldeutschen Linien- und Tourismusverkehrs abgewickelt wird; dicht darauf folgt der Verkehrsflughafen Dresden. Am Verkehrsflughafen Erfurt wird etwa ein Achtel des mitteldeutschen Linien- und Tourismusverkehrs abgefertigt. Bei der Luftfracht ist ebenfalls der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle führend, jedoch ist das Aufkommen in Erfurt höher als das in Dresden.

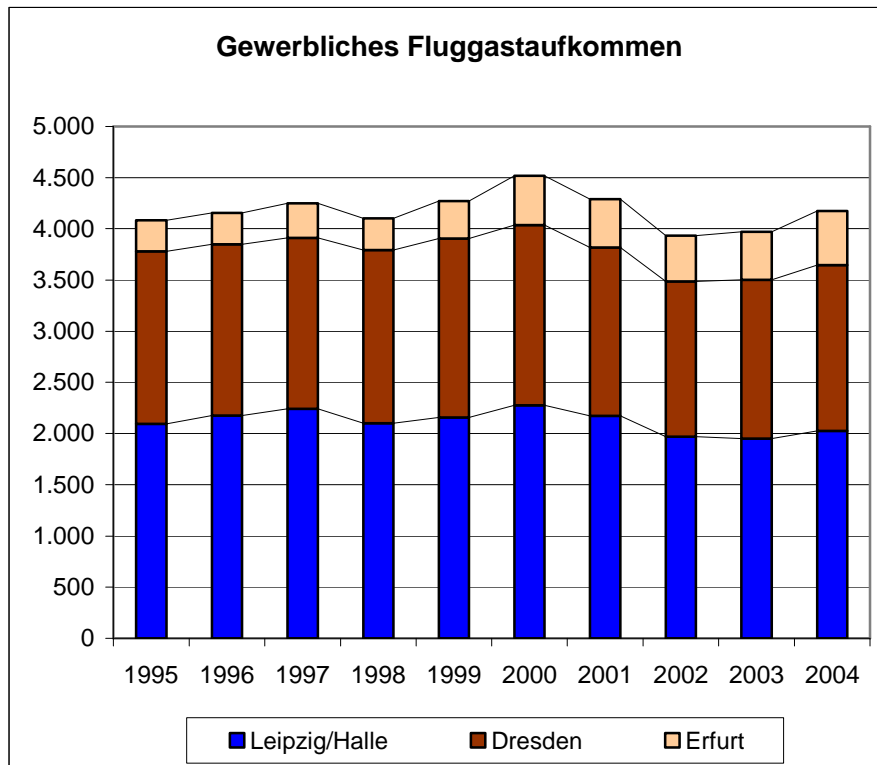


Abbildung 2: Entwicklung des gewerblichen Fluggastaufkommens (in Tsd.) auf den Verkehrsflughäfen Erfurt, Dresden und Leipzig/Halle in den Jahren 1995 bis 2004 (Quelle: ADV-Jahresberichte).

Die Verkehrsflughäfen Dresden und Leipzig/Halle sind an das Luftpostnetz angeschlossen. Ein positiver Trend hinsichtlich des Passagieraufkommens in den vergangenen 10 Jahren ist nur beim Verkehrsflughafen Erfurt erkennbar.

Der Verkehrsflughafen Erfurt hatte zunächst bemerkenswerte Steigerungsraten im Verkehrsaufkommen. Die Passagierzahlen stiegen von 312.000 Fluggästen im Jahr 1995 auf über 500.000 Fluggäste im Jahr 2000 an. Seitdem pendeln die Passagierzahlen um 500.000. Im Jahr 2004 war mit über 526.000 Passagieren wieder eine deutliche Steigerung erkennbar.

Der Verkehrsflughafen Dresden verzeichnete im Jahr 1995 ein Aufkommen von 1,687 Mio. Passagieren. Bis zum Jahr 2000 wuchsen die Werte für Dresden um 4 %. Danach fielen sie auf 1,621 Mio. Passagiere im Jahr 2004 zurück.

Im Jahr 1995 fertigte Leipzig/Halle 2,094 Mio. Passagiere ab. Danach wuchs Leipzig/Halle ebenfalls bis zum Jahr 2000, und zwar um 9 %. Auch hier fielen die Werte im Anschluss bis zum Jahr 2004 auf 2,027 Mio. zurück.

Der Luftverkehrsmarkt in Mitteldeutschland stagnierte insgesamt in den vergangenen Jahren hinsichtlich des Passagieraufkommens. Das ist auch darauf zurückzuführen, dass sich die Verkehrsflughäfen Dresden und Leipzig/Halle in der Vergangenheit auf die Akquisition etablierter Luftverkehrsgesellschaften konzentrierten. Damit sind stabile Verbindungen in die Tourismus- und Nachfrageschwerpunkte sowie in die deutschen Drehkreuze entstanden. In Zukunft müssen verstärkt Angebote von Low Cost Carriern sowie im Frachtbereich hinzu kommen.

Die weitere Entwicklung des mitteldeutschen Luftverkehrs wird neben den Veränderungen auf der Anbieterseite (herkömmliche Anbieter, Low Cost Carrier) maßgeblich durch die deutschen Drehkreuze Frankfurt und München, die Berliner Flughafenplanungen und die EU-Osterweiterung vom 1. Mai 2004 bestimmt. Der Luftverkehr an den mitteldeutschen Verkehrsflughäfen – besonders in Erfurt – wird durch die Entwicklungen in Hannover, Braunschweig, Kassel, Hof und Nürnberg mit beeinflusst.

### **3. LEITLINIEN**

#### **3.0 Zielvorgaben**

Grundsätzlich sollen die Verkehrsflughäfen für die Regionen folgende Funktionen erfüllen:

- Mitteldeutschland an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz für den Personen- und Frachtverkehr durch möglichst vielfältigen Linienflugverkehr zu den deutschen und europäischen Wirtschaftszentren anbinden.
- Mitteldeutsche Ballungszentren indirekt an das interkontinentale Luftverkehrsnetz durch Zubringerdienste nach Leipzig/Halle anbinden.
- Flüge zu den Urlaubszentren im Tourismusverkehr den Bürgern anbieten.
- Für den innerdeutschen Luftpostverkehr und den internationalen Luftfrachtverkehr Angebote bereithalten.
- Infrastruktur für Luftfahrtunternehmen und zur Ansiedlung von Luftfahrtindustrie bereitstellen. Aus Lärmschutzgründen verzichten die Länder weitestgehend auf eine Nutzung durch Flugschulen.

- Infrastruktur für die Luftrettungsdienste, die Polizei und den Katastrophenschutz vorhalten.
- Darüber hinaus allwetterfähige Flugplätze für die Wirtschaft zum Geschäfts- und Werksflugverkehr (General Aviation) bereitstellen.

Vorrangiges Ziel ist es, für die weitere Entwicklung der mitteldeutschen Wirtschaft und der Verkehrsflughäfen Direktverbindungen im Linienflugbetrieb zu den europäischen Wirtschaftszentren zu schaffen. Die Landesregierungen beabsichtigen beispielsweise, die Verkehrsflughäfen und die jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften bei der Einrichtung solcher Flugverbindungen zu unterstützen und zudem dazu beizutragen, die Verkehrsflughäfen auf dem jeweils neuesten technischen Stand zu halten. Darüber hinaus sollen die Flugplätze selbst bzw. deren Umgebung zur Ansiedlung von Luftfahrtunternehmen bzw. luftfahrtaffinem Gewerbe genutzt werden.

### **3.1 Leitlinie 1 – Den interkontinentalfähigen Verkehrsflughafen Leipzig/Halle stärken**

Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle liegt im Zentrum Mitteldeutschlands. Im erweiterten Einzugsbereich dieses Verkehrsflughafens, also in einer Entfernung von bis zu 100 km, leben ca. 7 Mio. Menschen. Damit hat Leipzig/Halle ein großes Potenzial für ein weiteres Wachstum. Insgesamt haben Anteilseigner und Verkehrsflughafen bisher ca. 1 Mrd. € in Leipzig/Halle investiert.

Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle hat für seine zwei Start- und Landebahnen (3.600 m und 2.500 m) die Erlaubnis zum 24-Stunden-Betrieb. Das Terminal verfügt über eine maximale Kapazität von 4,5 Mio. Passagieren pro Jahr und über einen direkten Anschluss an das Nah- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG.

Für den Fall, dass die derzeitigen Kapazitäten einmal ausgelastet sein werden, können die Passagierabfertigungsanlagen in nördlicher Richtung erweitert werden. Das Baurecht dazu liegt vor. Diese weitere Ausbaustufe würde eine technische Maximalkapazität von ca. 7 Mio. Passagieren pro Jahr erlauben. Im Zuge einer Kapazitätserweiterung des Terminals würden dann modular auch die Parkplatzkapazitäten im integrierten sechsgeschossigen Parkhaus erweitert.

Die Start- und Landebahn Süd von Leipzig/Halle wird neu gebaut und gleichzeitig parallel zur Nordbahn ausgerichtet. Diesbezüglich reichte der Verkehrsflughafen am

4.11.2003 einen Planfeststellungsantrag zum Neubau der Start- und Landebahn Süd beim Regierungspräsidium Leipzig ein. Das Regierungspräsidium Leipzig hat den entsprechenden Plan für den Ausbau am 4.11.2004 festgestellt. Im Rahmen des Neubaus wird die Start- und Landebahn Süd in südliche Richtung gedreht und gleichzeitig auf 3.600 m verlängert. Die Kosten für dieses Projekt betragen ca. 380 Mio. €. Diesbezüglich hat die Express- und Logistiktochter DHL der Deutsche Post World Net entschieden, in Leipzig/Halle einen zentralen Hub zu errichten. Der Betrieb in Leipzig/Halle könnte nach erfolgreichem Abschluss aller Vorbereitungen Anfang 2008 aufgenommen werden. DHL plant, 300 Mio. € in den neuen Standort zu investieren und bis zum Jahr 2012 rund 3.500 Arbeitsplätze zu schaffen. Erfahrungsgemäß können weitere 7.000 Arbeitsplätze im Umfeld hinzukommen.

Bereits genehmigt ist der Plan für den Frachtbereich Süd im Südwestbereich des Verkehrsflughafens. Für die Ansiedlung von Luftfahrtunternehmen und luftfahrtaffinen Unternehmen besonders aus der Fracht- und Logistikbranche stehen hier 31 ha zur Verfügung. Mit den Erschließungsarbeiten beginnt Leipzig/Halle in Kürze. Die Möglichkeit zur direkten Schienenanbindung des Frachtbereiches Süd besteht schon.

Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle verfügt über eine direkte Anbindung an die Bundesautobahn 9 (BAB 9) von München nach Berlin und an die BAB 14 von Dresden nach Magdeburg. Über einen eigenen Autobahnzubringer der BAB 14 sind sowohl die Terminals als auch der Frachtbereich zu erreichen. Der südliche Bereich des Verkehrsflughafens ist über die neu ausgebaute Bundesstraße 6 angebunden. Mit der Fertigstellung der BAB 38 sowie der BAB 72 werden die für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle wichtigen Räume im Südwesten Sachsen-Anhalts und Sachsens besser erschlossen. Nach Abschluss der Arbeiten an der Netzanbindung aus Richtung Chemnitz wird Leipzig/Halle auch auf dem Schienenweg per ICE-Verbindung aus dieser Region besser erreichbar.

Neben Direktflügen zu deutschen (z. B. Hamburg, Frankfurt und München) und europäischen Zielen (z. B. Wien) werden von Leipzig/Halle auch interkontinentale Direktverbindungen (z. B. Colombo, Puerto Plata) angeboten.

Mit der Fertigstellung des gesamten Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8 wird der Verkehrsflughafen über eine weitere ICE-Verbindung verfügen. Diese erschließt mit der Bahn weitere Räume in Sachsen-Anhalt und Thüringen.

Aufgrund der zentralen geographischen Lage, der sehr gut entwickelten und vernetzten Infrastruktur (siehe auch Abbildung 3) sowie der regionalen Wirtschaftskraft ist Leipzig/Halle der stärkste Verkehrsflughafen in Mitteldeutschland. Die Länder unterstützen daher Leipzig/Halle bei seiner Entwicklung zum interkontinentalen Verkehrsflughafen und Umsteigeknoten für den gesamten mitteldeutschen Luftverkehr. Ziel ist es dabei, den Verkehrsflughafen weiterzuentwickeln und die Angebote weiter zu verbessern.

Der Vollständigkeit halber seien die Planungen zum Projekt Berlin International bei Stendal in Sachsen-Anhalt erwähnt. Durch die Insolvenz des Projektträgers ist die weitere Entwicklung jedoch zum Erliegen gekommen.



Abbildung 3: Verkehrsflughäfen in Mitteldeutschland und ihre Anbindung an Schiene und Straße.

### 3.2 Leitlinie 2 – Regionen mittels der Verkehrsflughäfen Erfurt und Dresden sowie eines Flughafens im Raum Magdeburg erschließen

Neben Leipzig/Halle sollen die Verkehrsflughäfen Erfurt und Dresden die Nachfrage nach nationalen und europäischen Linienverbindungen sowie nach Tourismusver-

kehr bedienen. Daneben besteht für die regionale Wirtschaft ein Bedarf an Luftfrachtangeboten. Die Funktionen als Landeshauptstädte und Industriestandorte sowie als Kulturmetropolen (z. B. Dresden und Weimar bei Erfurt) kommen zusätzlich besonders zum Tragen. Mit diesen Funktionen ordnen sich Erfurt und Dresden unter die Leitlinie 1 ein.

Der Verkehrsflughafen **Erfurt** hat eine 2.600 m lange Start- und Landebahn und eine Genehmigung für einen 24-Stunden-Betrieb. Das Terminal weist eine Kapazität von 1,3 Mio. Passagieren pro Jahr auf, ist jedoch schrittweise und bedarfsgerecht auf ca. 5 Mio. Passagiere erweiterbar. Erfurt bietet direkte Verbindungen in Deutschland (z. B. Hamburg, Düsseldorf, München) und Europa (z. B. London, Barcelona, Malta, Larnaca) an. Die Investitionen zur Entwicklung des Verkehrsflughafens Erfurt betragen bisher ca. 200 Mio. €.

Zur Erfüllung seiner Funktion wurde der Verkehrsflughafen für Flüge im Liniendienst und im Tourismusverkehr mit Flugzeugen mit einer Sitzplatzkapazität von bis zu ca. 300 Sitzen ausgestattet. Die Start- und Landebahn gestattet mit bestimmten Flugzeugtypen auch Transatlantikflüge. In beiden Landerichtungen sind vollautomatische Landungen bis hin zur Allwetterflugbetriebsstufe IIIb möglich.

Bei der erforderlichen Ausweitung des Frachtflugverkehrs und des Angebotes im Tourismusverkehr sollen attraktive Angebote für die Stationierung von Flugzeugen am Verkehrsflughafen Erfurt geschaffen werden. Durch die zentrale Lage Erfurts in Deutschland und die vergleichsweise gute Straßenanbindung im Schnittpunkt der Verkehrsachsen BAB 4 und BAB 71 sind bereits Logistikunternehmen für den Umschlag von Luft- zu Landverkehr mit überregionalem Einzugsbereich am Verkehrsflughafen Erfurt tätig. Der weitere Ausbau der BAB 71 sowie die künftige ICE-Anbindung werden den Verkehrsflughafen für diese Unternehmen noch attraktiver werden lassen.

Es wird langfristig erforderlich sein, die Bodenverkehrsanbindung des Verkehrsflughafens Erfurt noch weiter zu verbessern, um eine gute Vernetzung der Verkehrsträger sicherzustellen.

Zu unterstreichen ist, dass der Verkehrsflughafen Erfurt nachts für besonders lärmarme Flugzeuge offen bleiben soll. Gegebenenfalls ist hierzu bei ansteigendem Nachtflugbedarf eine weitere Landebahn einzurichten, bei der Anflüge über die Innenstadt von Erfurt vermieden werden.

Die beitriffsbedingten Strukturanpassungsmaßnahmen sind zwischenzeitlich abgeschlossen worden; dennoch sind voraussichtlich in den kommenden Jahren weitere Investitionen nötig. Für den Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens ist die Möglichkeit zur Sicherstellung von Flächen für ein Erweiterungsgebiet zum umweltverträglichen Bau einer zusätzlichen Landebahn im Westbereich des Verkehrsflughafens mit einer Länge von 3.300 m langfristig offen zu halten. Diese soll ggf. ausschließlich aus Lärmschutzgründen errichtet werden. Zudem sollen Erweiterungsflächen für Hochbauten im Nord- und Westbereich des Verkehrsflughafens sichergestellt werden. Bei steigendem Verkehr sollen auch die Parkplätze, die Hallen und das Abfertigungsgebäude sowie das Vorfeld bedarfsgerecht erweitert werden können.

Der Verkehrsflughafen **Dresden** verfügt über eine 2.500 m lange Start- und Landebahn mit einer Genehmigung für einen 24-Stunden-Betrieb, ausgerüstet für Allwetterflugbetrieb der Stufe CAT II/IIIb. Im Terminal können bis zu 3,5 Mio. Passagiere pro Jahr bzw. 1.500 Passagiere pro Stunde abgefertigt werden. Auch von Dresden sind direkt deutsche (z. B. Köln-Bonn, Frankfurt, Stuttgart) und europäische Ziele (z. B. Zürich, Wien Kopenhagen) erreichbar. Die Investitionen zur Entwicklung des Verkehrsflughafens Dresden betragen bisher ca. 450 Mio. €. Dank der baulichen Maßnahmen konnte der Verkehrsflughafen Dresden intermodal optimal angebunden werden. Mit der S-Bahn ist das 9 Kilometer entfernte Stadtzentrum unkompliziert im 30 Minuten-Takt zu erreichen. Mehrere Buslinien versorgen die benachbarten Stadtteile.

Für die Anfahrt mit dem Auto ist der Flughafen durch eine eigene Anschlussstelle direkt von den Autobahnen BAB 4 und BAB 13 zu erreichen. Es stehen insgesamt rund 3.700 Parkplätze zur Verfügung, die sich auf mehrere Freiflächen und ein Parkhaus mit überdachtem Terminalzugang verteilen.

Durch die Lage an den europäischen Verkehrskorridoren III und IV bildet Dresden das Tor nach Osteuropa. Mit dem Ausbau der BAB 17 wird die Anbindung in den tschechischen Markt optimiert. Die Bodenverkehrsanbindung soll im mittelfristigen Bereich nicht verändert werden.

Gleichwohl sind mittelfristig zusätzliche bauliche Projekte geplant. Investitionsbedarf besteht hinsichtlich der Start- und Landebahn. Die starke Abnutzung der Bahn durch vermehrte Flugzeugbewegungen macht eine Sanierung unumgänglich. Mit der heuti-

gen Länge sind Flüge aller Verkehrsarten durchführbar – allerdings unterliegen bereits Mittelstreckenflüge bei ungünstigen Wetterbedingungen betrieblichen Einschränkungen. Zur Verminderung dieser operativen Einschränkungen im Mittelstreckenverkehr soll die Bahn im Rahmen der Sanierungsmaßnahme auf 2.850 m verlängert werden. Dadurch wird auch der Entwicklungsfähigkeit der Luftfahrtindustrie am Standort (EADS Elbe-Flugzeugwerke GmbH, IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH) Rechnung getragen.

Darüber hinaus sind in den kommenden Jahren weitere Projekte auf dem Flughafen- gelände geplant. Das betrifft konkret den Bau einer Flugzeug- und Hubschrauberhal- le. Die Bedeutung des Standorts Flughafen für die Logistik als Dienstleistungsbran- che für die lokale Halbleiterindustrie unterstreicht die Expansion des Unternehmens Schenker, für die am Flughafen zu den bestehenden zwei bis zu vier weitere Hallen errichtet werden.

Im Großraum Magdeburg gibt es Flugplätze in Magdeburg und in Cochstedt, die die notwendige Luftverkehrs- anbindung für die Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt sowie die Unternehmen der Region schaffen. Wie sich diese Plätze weiter entwickeln werden, hängt maßgeblich von der Nachfrage in der Region ab. Die Landesregierung von Sachsen-Anhalt versucht derzeit, den Flughafen Cochstedt wieder in das Luft- verkehrsnetz zu integrieren. Damit steht aus ihrer Sicht dann eine ausreichende Luft- verkehrsinfrastruktur für die Region zur Verfügung. Durch den vierstreifigen Ausbau der B 81 und den Bau der Ortsumgehung Schneidlingen ist der Flughafen Cochstedt gut an das Straßennetz angebunden. Damit erübrigt sich der weitere Ausbau von Magdeburg, der erforderlich wäre, um qualifizierten Geschäftsreiseverkehr zu ge- währleisten.

### **3.3 Leitlinie 3 – Keine weiteren Kapazitäten an den Markt bringen, ggf. auch vorhandene Überkapazitäten stunden**

Die Länder sind sich einig, dass eine Stimulierung der Verkehrsnachfrage nicht durch steuernde Eingriffe der Regierungen möglich ist. Verkehrsflughäfen müssen sich ihre Märkte durch geeignete Produkte und Dienstleistungen schaffen. In Mitteldeutsch- land sind in den vergangenen Jahren Überkapazitäten in der Flughafeninfrastruktur

entstanden. Die Verkehrsflughäfen Erfurt, Dresden und Leipzig/Halle sind nur zum Teil ausgelastet. Zudem entwickelt sich auch von Regionalflughäfen aus neuer Wettbewerb. Generell sind daher derzeit Aktivitäten über die in diesem Konzept beschriebenen Maßnahmen hinaus, die zu zusätzlichen Kapazitäten an Flughafeninfrastruktur in Mitteldeutschland führen, nicht sinnvoll. Diese zusätzlichen Kapazitäten würden sich negativ auf das Verkehrsaufkommen der bisherigen Standorte und/oder auf die Kosten- und Erlöslage der Betreiber auswirken. Diese sind in der Regel Unternehmen der Öffentlichen Hand, so dass Steuergelder für nicht vermarktbar Überkapazitäten bzw. für einen ruinösen Konkurrenzkampf aufgewendet würden. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist bei einer Verteilung der Nachfrage an den neuen Standorten nicht möglich und an den bestehenden Standorten gefährdet.

Eine Reaktivierung der vorhandenen Infrastruktur in Cochstedt steht zur Stundung der Kapazitäten nicht im Widerspruch, da sie sich im Rahmen des Status Quo bewegt und die Länder Sachsen-Anhalt und Sachsen sich unter gewissen Rahmenbedingungen eine Einbeziehung in die Holding vorstellen können, der die Verkehrsflughäfen Dresden und Leipzig/Halle gehören.

Das Land Sachsen-Anhalt sowie die Freistaaten Thüringen und Sachsen vereinbaren, nur die unter 3.1 und 3.2 genannten Verkehrsflughäfen zu betreiben, und weitere nur nach vorheriger Konsultation und nur dann auszubauen, wenn dies aus regionalem Erfordernis unabdingbar ist. Damit schließen die Länder einen Subventionswettbewerb untereinander weitestgehend aus. Diese Herangehensweise ist nicht nur unter wettbewerbs- und fiskalpolitischen Erwägungen, sondern auch unter sozial- und umweltpolitischen Aspekten richtig.

### **3. 4 Leitlinie 4 – Verkehrslandeplätze erhalten**

In Mitteldeutschland gibt es zusätzlich zu den Verkehrsflughäfen zahlreiche Verkehrs- und Sonderlandeplätze. Diese haben die Aufgabe, den Bedarf der Allgemeinen Luftfahrt abzusichern und die Regionen, die nicht in der Nähe der o. g. Verkehrsflughäfen liegen, für den Geschäfts- und Werksverkehr zu erschließen. Verkehrslandeplätze sind damit Teil der Daseinsvorsorge. Die beitriffsbedingte Anpassung der

Luftverkehrsinfrastruktur ist in Mitteldeutschland abgeschlossen. Die Länder vereinbaren daher, ihren Bestand zu erhalten und die Anpassung an den zukünftigen Bedarf bzw. an neue Vorschriften zu unterstützen. Derzeit sind im Land Sachsen-Anhalt und in den Freistaaten Thüringen sowie Sachsen folgende Verkehrslandeplätze vorhanden und genehmigt:

- In Sachsen-Anhalt die Plätze in Magdeburg, Dessau, Stendal-Borstel, Halle-Oppin und Ballenstedt,
- in Thüringen die Plätze Alkersleben-Wülfershausen, Altenburg-Nobitz, Eisenach-Kindel, Gera-Leumnitz, Jena-Schöngleina, Obermehler-Schlotheim, Rudolstadt-Groschwitz, Sömmerda-Dermsdorf und
- in Sachsen die Plätze in Rothenburg, Görlitz, Bautzen, Kamenz, Großenhain, Riesa-Göhlis, Roitschjora, Böhlen, Chemnitz-Jahnsdorf, Großrückerswalde, Zwickau und Auerbach.

Bei diesen Verkehrslandeplätzen handelt es sich zum Teil um ehemals militärisch genutzte Flughäfen. Diese eignen sich partiell, im Wettbewerb mit den Verkehrsflughäfen spezielle Luftfahrtprodukte (z. B. Frachtverkehr, Low Cost Carrier) anzubieten. Auf lokaler Ebene wird dies oftmals forciert.

Der Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz ist für Instrumentenflugbetrieb zugelassen und erschließt die Region insbesondere für den qualifizierten Geschäftsreise- und Werkflugverkehr. In Altenburg-Nobitz hat auch ein Low Cost Carrier seinen Flugbetrieb aufgenommen.

Die Länder unterstützen den Ausbau weiterer ehemaliger Militärflugplätze nicht und wirken so auch auf dieser Ebene einer Fragmentierung des mitteldeutschen Luftverkehrs und eines volkswirtschaftlich unsinnigen Subventionswettbewerbs entgegen. Das Land Sachsen-Anhalt sowie die Freistaaten Thüringen und Sachsen stellen fest, dass die derzeitige Zahl der Verkehrslandeplätze in Mitteldeutschland ausreicht. Die Anlage weiterer Kapazitäten erfolgt nur einvernehmlich und nur anhand gesicherter Prognosen.

### **3. 5 Leitlinie 5 – Verkehrspolitische Zusammenarbeit der Länder verstärken**

Das Land Sachsen-Anhalt sowie die Freistaaten Thüringen und Sachsen haben bereits in der Vergangenheit gemeinsame luftverkehrspolitische Interessen vertreten und sie streben auch weiterhin gemeinsame Haltungen wie z. B. zur Initiative der Industrie „Luftverkehr in Deutschland“ an. Bei dieser Initiative zeichnet sich derzeit der Versuch einer Zentralisierung des deutschen Luftverkehrs ab. Dabei stehen die Drehkreuze Frankfurt und München im Vordergrund der Diskussion, wohingegen kleinere Standorte in den Hintergrund treten. Das ist nicht im Interesse von Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen. Insofern ist es erforderlich, dass die drei Länder eine gemeinsame Strategie vertreten. So drängen die Länder darauf, dass im Rahmen der Neuordnung der Flugsicherung auf europäischer Ebene (Single European Sky) keine zusätzlichen Belastungen auf die so genannten kleinen Internationalen Verkehrsflughäfen zukommen und bei der Erstellung des Masterplans „Flughäfen“ für alle Regionen ausreichende Luftverkehrsinfrastruktur vorgesehen wird.

Gerade im Hinblick auf Europa muss das dezentrale Flughafensystem wettbewerbsfähig erhalten bleiben. Nur so kann sich insbesondere Mitteldeutschland künftig im europäischen Markt behaupten und auch wirtschaftlich weiter entwickeln.

Die Bundesregierung muss im Rahmen der Daseinsvorsorge und ihrer Verantwortung für gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilen Deutschlands dafür sorgen, dass keine vermeidbaren Wettbewerbsnachteile für Mitteldeutschland im Luftverkehrsmarkt entstehen.

Die Länder streben ein gemeinsames Vorgehen beispielsweise bei anstehenden Veränderungen der Luftsicherheits- oder Lärmschutzgesetzgebung an. Sie wollen die berechtigten Interessen der Luftverkehrswirtschaft und speziell der Verkehrsflughäfen angemessen berücksichtigen und die Entwicklung des mitteldeutschen Raumes stärken.

### **3. 6 Leitlinie 6 – Luftverkehr im fairen Wettbewerb gewährleisten**

Das Land Sachsen-Anhalt sowie die Freistaaten Thüringen und Sachsen gewährleisten einen fairen und von Dauersubventionen freien Wettbewerb. Verfügbare Instru-

mente der Wirtschaftsförderung (z. B. GA) sowie Förderungen des Linienluftverkehrs auf der Basis des EU-Rechts (VO (EWG) 2408/92) bleiben davon unberührt.

Dabei muss die Entwicklung des Luftverkehrs grundsätzlich nachhaltig sein. Der Luftverkehr hat seine (Infrastruktur-)Kosten im Wesentlichen selbst zu tragen, d. h. die Flugplatzbetreiber müssen diese Kosten bei den Nutzern erwirtschaften. Dies bedeutet insbesondere auch eine transparente, gewinnorientierte Gleichbehandlung der Luftverkehrsgesellschaften. Diskriminierende Entgeltgestaltung und individuelle Vorteilsgewährung sind entsprechend der EU-Regularien nicht möglich (Charleroi-Urteil). Die Länder stimmen zusätzlich darin überein, dass öffentliche Mittel nicht dafür aufgewendet werden dürfen, defizitären (Low Cost-) Flugbetrieb zu ermöglichen bzw. zu erhalten.

Für die Flugplätze heißt dies, dass sich nur jene entwickeln können, die perspektivisch die gesamten Betriebskosten des Standortes selbstständig erwirtschaften. Eine Belastung der Öffentlichen Haushalte in Form dauerhafter Betriebskostenzuschüsse muss ausgeschlossen werden. Zu den Betriebskosten eines Standortes zählen auch die Kosten der Flugsicherung und der Maßnahmen für die Sicherheit im Luftverkehr und den Schutz des Luftverkehrs.

An einem möglichen Verkehrsflughafen Berlin International bei Stendal beteiligen sich die Länder weder an den Bau – noch an den Betriebskosten.

### **3. 7 Leitlinie 7 – Siedlungsbeschränkungsgebiete sowie Gebiete des Lärm- und Naturschutzes berücksichtigen**

Die Verkehrsflughäfen führen umfangreiche Maßnahmen zur zusätzlichen Reduzierung der Umweltbelastung sowie passive Schallschutzmaßnahmen durch.

Die Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastung sind fortzuführen und laufend mit den Kommissionen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge gemäß § 32b Luftverkehrsgesetz abzustimmen. Mitglieder dieser Kommissionen sind besonders Vertreter ortsansässiger Gebietskörperschaften, der Flughafennutzer und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm.

Im Vordergrund der Lärmschutzmaßnahmen sollte die Lärmvermeidung stehen. Die Entgeltordnungen der Verkehrsflughäfen sollen weiterhin Vergünstigungen für besonders lärmarme Luftfahrzeuge vorsehen, um so einen wirksamen Anreiz für den Einsatz solcher Luftfahrzeuge zu schaffen, die den neuesten technischen Standards entsprechen.

Passive Lärmschutzmaßnahmen sollten weiterhin dort eingesetzt werden, wo aktive Lärmbekämpfung nur durch Verkehrsuntersagung möglich wäre. Zum vorsorgenden Lärmschutz sollen die Länder Siedlungsbeschränkungsgebiete an allen zur Einrichtung von Lärmschutzbereichen verpflichteten Verkehrsflughäfen ausweisen. Dadurch sollen die Anwohner sowohl vor unzumutbarem Fluglärm geschützt als auch die Flughäfen vor einem Heranwachsen der Wohnbebauung bewahrt werden. In Dresden und Leipzig/Halle sind die Siedlungsbeschränkungsgebiete bereits ausgewiesen. Darüber hinaus sollen – soweit erforderlich – auch für die Landeplätze gemäß Landesentwicklungsplanung Siedlungsbeschränkungsgebiete festgelegt werden, um die Konflikte mit den Anwohnern zu minimieren. Belange des Natur- und Artenschutzes sollen sowohl bei der Nutzung der vorhandenen Flugplätze als auch bei ihrem möglichen Aus- und Neubau berücksichtigt werden.

Leipzig, den 18. Januar 2006

Für das Land Sachsen-Anhalt

Dr. Karl-Heinz Daehre  
Minister für Bau und Verkehr

Für den Freistaat Thüringen

Andreas Trautvetter  
Minister für Bau und Verkehr

Für den Freistaat Sachsen

Thomas Jurk  
Staatsminister für Wirtschaft  
und Arbeit