

Von Wilhelm Bender

AEROTROPOLIS

Der Großflughafen der Zukunft

Von „Aerotropolis“ sprechen amerikanische Wissenschaftler und Zukunftsforscher bei der Beschreibung von Großflughäfen von morgen. Zukunftsstädte entstehen durch Drehkreuze der Mobilität mit optimaler Intermodalität und hervorragenden Strukturen für elektronische Vernetzung. So sind die Airport-Cities heute wirtschaftliche Leuchttürme, Jobmotoren, Anziehungspunkte für Industrieansiedlungen, Eins-A-Lage für Immobilien, Netzwerke für Business-Verbindungen und gleichzeitig positive Imagerträger für Kommunen und Regionen, verbessern Wirtschaftsstrukturen, ohne die Hand für staatliche Subventionen aufzuhalten. Ein Beispiel für eine solche Airport-City ist Frankfurt, der nach London bei den Passagieren zweitgrößter europäischer Flughafen, bei der Fracht sogar Spitzenreiter des Kontinents ist.





Mit 62.500 Arbeitsplätzen und 470 Unternehmen ist diese „Stadt in der Stadt“ nicht nur Deutschlands größte lokale Arbeitsstätte, sie hat auch im internationalen Vergleich zahlreiche Standort-Vorzüge, ist sie doch an das europäische Schnellbahnnetz angeschlossen, kreuzen sich bei ihr doch die verkehrsreichsten Autobahnen Deutschlands mit 35 Millionen Menschen im Umkreis von 250 Kilometern, mehr als in London und Paris. Kein anderer internationaler Flughafen verfügt über ein so gut ausgebautes Schienennetz. Im Nahverkehr ist man in zehn Minuten in der Frankfurter Innenstadt. Dies sind ideale Voraussetzungen für Konzepte zur intelligenten Vernetzung von Luftverkehr und Schiene, die wir mit der Deutschen Bahn gemeinsam Schritt für Schritt umsetzen.

Optimale Intermodalität entspricht den Service-Erwartungen des Kunden in der Airport-City.

Mobilität wird wachsen

Zwar hat die Luftverkehrswirtschaft in den letzten Jahren durch die schlappe Weltkonjunktur, den 11. September 2001, den zweiten Golfkrieg, die Lungenkrankheit SARS und auch einen tiefgreifenden strukturellen Wandel in der Branche herbe Rückschläge hinnehmen müssen, doch wie bei der Überwindung früherer Wachstumsdellen ist auch jetzt wieder Besserung in Sicht. In diesem Jahr ist mit einer Stabilisierung, danach mit einem deutlichen Aufwärtstrend zu rechnen. So geht die Internationale Zivile Luftfahrtorganisation in ihrer jüngsten Prognose für 2004 von einer Steigerung des Passagieraufkommens um 4,4 und 2005 um 6,3 Prozent aus. 5,3 Prozent betrug das jähr-

liche Wachstum des Luftverkehrs in Frankfurt in den letzten zwei Jahrzehnten. Die Luftverkehrswirtschaft wird angesichts steigender Mobilität eine Wachstumsbranche bleiben. Der Anteil boomender Wirtschaftsregionen in Asien am Weltluftverkehr wird zunehmen, Mobilitäts-Schübe sind auch durch die Osterweiterung der Europäischen Union zu erwarten.

„Zukunft ausbauen“

Unser wichtigstes Ziel ist deshalb der nachfragegerechte Ausbau unseres Hub-Flughafens, der zentralen Drehscheibe des Luftverkehrsstandortes Deutschland. Trotz aller Optimierung sind wir dort 2006 an der Grenze unserer Kapazität angelangt, übersteigt doch die Nachfrage nach Slots das Angebot bei weitem. Seriöse Prognosen gehen davon aus, dass die Flugbewegungen von jetzt 457.000 bis 2015 auf rund 660.000 ansteigen, die Zahl der Passagiere von knapp 50 auf 80 Millionen und die Fracht von 1,5 auf 2,7 Millionen Tonnen zunimmt. Die Bundesregierung rechnet bis 2020 mit einer jährlichen Steigerung bei den Passagieren von fünf und bei der Fracht von sieben Prozent. Deswegen heißt unsere Losung „Zukunft ausbauen“: mit einer neuen Landebahn im Nordwesten, der raum- und umweltverträglichsten Lösung, und einem dritten Terminal im Süden, das in Etappen entstehen soll. Das Raumordnungsverfahren ist abgeschlossen, nun nimmt das Planfeststellungsverfahren seinen Gang. Mit dem Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt steht und fällt die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland. Unsere europäischen Konkurrenten schlafen nicht. London, Paris und Madrid wollen ebenfalls ausbauen und danach der Air France/KLM-Allianz gestärkte Amsterdam hat nach abgeschlossener Erweiterung schon jetzt die Konfektionsgröße, die wir einmal anstreben.

Frankfurt-Hahn erfolgreichster Low-cost Flughafen

Zur Zukunfts-Strategie eines erfolgreichen Flughafenbetreibers gehört aber auch eine intelligente Antwort auf die Demokratisierung des Luftverkehrs, rechnet man im Low-cost-Geschäft doch bereits in zwei Jahren mit zwölf bis 15 Millionen Kunden. Mit Frankfurt-Hahn, dem mit 2,3 Millionen Passagieren am Ende dieses Jahres erfolgreichsten Low-cost-Flughafen Deutschlands, setzen wir durch die weit-schauende Fortentwicklung der Netzstrukturen auf ein gesplittetes Wertsteigerungsmodell: Frankfurt bietet künftig ausreichende Slots für den Interkontinentalverkehr, Hahn preiswerten Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Die Zukunft gehört angesichts der Wettbewerbsvorteile bei Kosten, Vertrieb und Marktsegmentierung konsolidierten Flughafensystemen, das für Frankfurt-Main-Frankfurt-Hahn jetzt bei der EU beantragt wurde.

„Jobmaschine Flughafen“

Die Luftverkehrswirtschaft ist insgesamt eine Jobmaschine. Seit 1995 hat sie 16 Prozent mehr Jobs geschaffen, andere große Verkehrsträger sind im gleichen Zeitraum auf zwei Drittel ihres Ausgangswertes geschrumpft. Die Flughäfen haben überdurchschnittlich zu diesem Wachstum beigetragen. 300.000 Menschen in der Rhein-Main-Region sind in ihrem Lebensunterhalt vom Flughafen abhängig. 10.000 neue Arbeitsplätze wurden alleine im letzten Jahrzehnt geschaffen. Für die Cargo City Süd, eine Immobilien-Erfolgsstory, waren bis 2010 6.250 neue Arbeitsplätze versprochen. Schon Ende des nächsten Jahres wird diese Zahl übertroffen sein.

Der Ausbau, mit 3,3 Milliarden Euro Deutschlands größtes privatwirtschaftliches Investment, soll nach den Berechnungen von Gutachtern 100.000 neue Arbeitsplätze bringen. Die Zahl entspricht der Dimension einer hessischen Großstadt. Neue Beschäftigungsmöglichkeiten durch die Werft für den A 380 sind noch nicht

Abb. vorhergehende Seite: Blick auf den Frankfurter Flughafen.

Abb. links: Gütertransport auf dem Luftweg. Auf dem größten Frachtflughafen Europas werden täglich bis zu 5.400 Tonnen Frachtgut verladen.

eingerechnet. 80 Prozent der neuen Jobs sollen in der Region Rhein-Main entstehen, die mit dem erweiterten Flughafen ihre Attraktivität als eine der führenden Wirtschaftsregionen Europas noch erhöht.

Anpassung an neue Technologien

Es geht aber nicht nur darum, einer steigenden Nachfrage gerecht zu werden, sondern uns auch an neue Technologien im Verkehr und die Wünsche unserer Kunden anzupassen. Ich meine damit den neuen Megaliner A 380 von Airbus, für den am Frankfurter Flughafen eine Werft gebaut wird und der eine neue Flugzeuggeneration darstellt. Die Lufthansa, unser wichtigster Kunde, wird ihre A 380 Flotte in Frankfurt stationieren.

Neue Technologien machen übrigens auch die Fluggeräte immer leiser. Trotz des in der Vergangenheit erheblich angestiegenen Verkehrs hat der Lärm abgenommen. Der subjektive Eindruck der Menschen ist aber ein anderer, wie wir aus Umfragen wissen. Die Sensibilität unserer Mitbürger in Umweltfragen hat zugenommen. Deswegen investieren wir massiv in den Umweltschutz, setzen auf Mediation und lokale Nachbarschaftspflege, streben nach dem Ausbau ein Nachtflugverbot für geplante Nachtflüge zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr an. Es geht uns um eine gesellschaftsverträgliche Vermittlung unserer Unternehmenspolitik. Umweltschutz betrachten wir als wertsteigernden Faktor.

Airport-City permanent attraktivieren

Eine Daueraufgabe ist, die Airport-City als Immobilienadresse, Konferenz-Zentrum und Erlebnis-Standort mit hervorragenden Shopping- und Gastronomie-Ange-

Abb. rechts: Zollfreier Einkauf ist ein wichtiger Bestandteil der Airport City.

boten, ausgezeichneten Übernachtungs- und Unterhaltungsmöglichkeiten ständig anziehungskräftiger zu machen. Das „non-aviation“-Geschäft wird immer bedeutender. So sind wir beispielsweise Frankfurts erste Immobilien-Adresse, verplanen 220.000 Quadratmeter mit Büro- und Retailflächen sowie Infrastruktur für neue Informations- und Kommunikationstechniken. Ganz hoch hinaus wollen wir mit dem AIR-RAIL Center Frankfurt, der Überbauung des ICE-Fernbahnhofes, mit einer Fläche von rund 185.000 Quadratmetern für Büros, Dienstleistungen, darauf abgestimmte Retailing-Facilitäten.

Fit für den Wettbewerb

Um was geht es noch? Um die Akquisition von Flughafen-Dienstleistungen überall in der Welt, angesichts der Privatisierungswelle von Flughäfen eine interessante Perspektive. Es geht darum, Chancen für internationale Kooperation zu nutzen. Schon jetzt ist die Fraport, die Produkte auf höchstem Niveau anbietet, an Standorten auf allen Kontinenten aktiv. Zur nachhaltigen Entwicklung gehört aber auch ein internes Fitnessprogramm mit schneller Kapazitätsanpassung, wirksamer Kostenreduktion, flexiblen Arbeitszeitmodellen bei gleichzeitiger hochprofessioneller Führung und einer optimalen Kommunikation nach innen wie außen. Gerade weil Flughafenbetreiber angesichts 90 Prozent fixer Kosten in ihrer Beweglichkeit bei der Krisenbewältigung eingeschränkt sind, müssen solche Ressourcen der Effizienzsteigerung wirkungsvoll ausgeschöpft werden.

Bei Sicherheit keinen Rabatt

In einer Zeit, wo der Terrorismus zur Geißel der modernen Menschheit zu werden droht, kommt der Gewährleistung der Sicherheit besondere Bedeutung zu. Sicherheit rangiert im Bedürfnis der Kunden vor Fernweh, und in dieser zentralen Frage hat es in Frankfurt noch nie einen Rabatt gegeben. Weltweit erfüllen wir die höchsten Standards, haben rund um den Globus ein ausgeprägtes Sicherheits- und Technik-Image.

850 zusätzliche Sicherheitskräfte wurden im Auftrag des Bundesgrenzschutzes zum verstärkten Schutz eingesetzt. Sicherheit gehört bei der Fraport zum strategischen Kerngeschäft. Wir sind Marktführer in Transportation Security in Europa, unser Tochterunternehmen ICTS bietet Services an 34 Stationen in 14 Ländern, hat 7.000 Mitarbeiter und macht einen jährlichen Umsatz von 230 Millionen Euro.

Mehr Sicherheit ist ebenso notwendig wie teuer. Auch der Staat muss sich seiner Verantwortung bewusst sein. Dazu gehört die Bereitschaft, die Luftsicherheitsgebühren für den Bundesgrenzschutz zu tragen. Hier wollen wir nur die gleiche Behandlung wie andere deutsche Verkehrsträger und EU-konforme Regelungen, was nicht zuviel verlangt ist. Die Sicherheitskosten in der Luftverkehrswirtschaft sind seit dem Jahr 2000 um nahezu 200 Prozent gestiegen. Ein verstärktes staatliches Engagement ist auch schon im Interesse eines fairen Wettbewerbs geboten, werden doch beispielsweise in den USA die Zusatzkosten zur Abdeckung des Kriegs- und Terrorismus-Risikos weitgehend vom Staat übernommen.

Gemeinsam Weichen stellen

Um die Weichen für eine starke Position der deutschen Luftverkehrswirtschaft, von der 750.000 Arbeitsplätze in Deutschland abhängen, im zukünftig erweiterten Europa zu stärken, haben wir jüngst zusammen mit der Deutschen Lufthansa AG, dem Flughafen München GmbH und der Deutschen Flugsicherung GmbH die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ ins Leben gerufen.

Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG. ◀

DUTY FREE!



TRAVEL

