

**Bericht  
zur Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) am 07./08. Oktober 2008 in  
Dessau**

**TOP 6.1**

**Flughafenkonzept der Bundesregierung**

Mit der Vorlage des Entwurfes für ein Flughafenkonzept der Bundesregierung wurde dem Auftrag aus dem Koalitionsvertrag von 2005 gefolgt, „...*das Flughafenkonzept 2000 in Abstimmung mit den Ländern weiterzuentwickeln...*“. Die Länder sind bereits intensiv eingebunden. So fand ein erstes Gespräch (auf Leitungsebene des Bundes- und der Länderverkehrsministerien) am 19.06.08 statt, in dessen Folge am 02.07.2008 eine Sondersitzung des Bund-Länder-Fachausschusses „Luftfahrt“ durchgeführt wurde. Die bei diesen Gelegenheiten abgegebenen und nachfolgend schriftlich eingegangenen Stellungnahmen der Länder sind bei der am 2. September 2008 an die Länder und an die Bundesressorts zur Einleitung der Ressortbesprechung versandten überarbeiteten Fassung des Flughafenkonzeptes sehr weitgehend berücksichtigt worden. Wie auch bisher, wird beim weiteren Erarbeitungsprozess zum Flughafenkonzept an der engen Abstimmung mit den Ländern festgehalten. Aus diesem Grund fand am 24. September 2008 eine zusätzliche Diskussionsrunde auf Abteilungsleitererebene zum Flughafenkonzept im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Bonn statt. Dort wurde der am selben Tag vorgelegte Beschlussvorschlag der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur heutigen VMK besprochen und bereits einer ersten Wertung unterzogen. Es wurde vom BMVBS in diesem Rahmen ebenfalls darauf hingewiesen, dass die Bundesressorts bis zum 1. Oktober 2008 Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Flughafenkonzeptes eingeräumt bekommen haben. Danach werde man mit der Sichtung und Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen beginnen und Gespräche mit den Bundesressorts aufnehmen. Erst im Anschluss daran könne mit der Vorlage einer neuen konsolidierten Fassung des Flughafenkonzeptes gerechnet werden.

Bereits das Flughafenkonzept 2000 fasste die Zielvorstellung der Bundesregierung für eine Erfolg versprechende und nachhaltige Entwicklung der deutschen Flughäfen zusammen. Hierin fanden auch die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz sowie die der Konferenz der Raumordnungsminister Eingang. Während sich das Flughafenkonzept von 2000 jedoch vorrangig mit den ökonomischen Aspekten befasste, wird das Flughafenkonzept 2008 demgegenüber vollständig in die integrierte, nachhaltige Verkehrspolitik der Bundesregierung einbezogen. Unabhängig von diesen politischen Erwägungen hat sich darüber hinaus die Struktur des Luftverkehrs - und damit das Betätigungsfeld der Flughäfen - seit der Veröffentlichung des ersten Konzeptes im Jahr 2000 zum Teil grundlegend verändert. Es gibt also gewichtige Gründe, ein neues Flughafenkonzept der Bundesregierung zu erarbeiten. Dieses wird nun die Vorstellungen der Bundesregierung im Hinblick darauf konkretisieren, wie das föderale deutsche Flughafensystem als Bestandteil des Gesamtverkehrssystems so optimiert werden kann, dass zukünftige verkehrliche Herausforderungen bewältigt werden können. Dabei gilt es, Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern zu optimieren und die deutsche Flughafeninfrastruktur mit Blick auf die Funktion Deutschlands als internationalem Luftverkehrsstandort wettbewerbsfähig weiter zu entwickeln. Soweit sich hierbei für kommende Generationen Belastungen/Probleme abzeichnen, müssen Lösungsansätze hierfür bereits heute von der Verkehrspolitik angelegt werden.

Die Bundesregierung hat vor dem Hintergrund, dass sich das Fluggastaufkommen nach aktuellen Prognosen bis 2020 gegenüber 2005 mehr als verdoppeln wird, ein besonderes Interesse an einer geordneten und nachfragegerechten Entwicklung der Flughäfen. Hierbei steht insbesondere eine sinnvolle Gestaltung des Gesamtsystems der deutschen Flughäfen untereinander und in der wettbewerblichen Aufstellung in Bezug auf den internationalen Verkehr im Vordergrund. Gleichzeitig gilt es, mit geeigneten - auch ordnungspolitischen - Maßnahmen für diesen Sektor einen verlässlichen Rahmen zu schaffen. Dies ist für die in einem liberalisierten Markt zunehmend eigenverantwortlich und unter erhöhtem Konkurrenzdruck agierenden Marktteilnehmer wie die Flughafen- und Luftverkehrsunternehmen unerlässlich. Es setzt aber gleichzeitig voraus, dass die Weiterentwicklung in einem ausgewogenen Verhältnis zu den Interessen Dritter steht.

Eine Weiterentwicklung des Flughafenkonzeptes ist damit unter anderem aus folgenden Gründen erforderlich:

- Auf Grund der sehr dynamischen Entwicklung des Luftverkehrs wird der zeitliche Betrachtungshorizont auf das Jahr 2020 erweitert.
- Der Bund muss künftig eine stärkere Rolle wahrnehmen, um im übergeordneten Interesse des gesamten Luftverkehrsstandortes Deutschland sicher zu stellen, dass die erforderlichen Kapazitäten bereitgestellt sowie Fehlinvestitionen vermieden werden. Dabei sind ökologische und ökonomische Belange zu berücksichtigen, wobei schnellere Anpassungsprozesse und ein effizienter Mitteleinsatz anzustreben sind.
- Die Entwicklung der Luftfracht und der Low Cost-Verkehre, die ebenfalls erheblich zugenommen und die im Flughafenkonzept 2000 noch keine Berücksichtigung gefunden haben, werden mit in das Konzept aufgenommen.
- Ebenso wird die Intermodalität, d.h. die Anbindung an Straße und Schiene, mit einbezogen.