



IMPULS 06
zur Enquetekommission

Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

Flughafen und Flugverkehr



IHK

Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

Die Luftverkehrsanbindung ist ein entscheidender Standortfaktor

Hessen ist mit dem Frankfurter Flughafen eine der wichtigsten Drehscheiben des globalen Luftverkehrs. Die Vielzahl an Destinationen, die entweder direkt oder mit maximal einmaligem Umsteigen von hier aus erreicht werden können, machte den Flughafen vor dem Corona-bedingten Einbruch des Luftverkehrs zum am besten vernetzten Flughafen der Welt. Auch während der Pandemie rangiert der größte Flughafen Deutschlands unter den Top 10 weltweit.

Luftverkehr ist kein Selbstzweck, sondern er bedient die immer weiter zunehmende private und gewerbliche [Nachfrage nach schnellen Transporten über große Distanzen](#), sowohl für Personen als auch für Güter. Für zahlreiche Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen wirkt er wie ein Katalysator, der diesen Unternehmen ihre Geschäftstätigkeit erst ermöglicht, wie beispielsweise Unternehmensberatungen, die ihre Mitarbeiter an die unterschiedlichen Standorte ihrer Kunden entsenden. Der Luftverkehr sichert damit nicht nur die direkten, indirekten und induzierten [Arbeitsplätze in der Luftfahrtbranche](#) selbst sowie bei ihren Zulieferern und Dienstleistern, sondern auch die sogenannten katalytischen [Arbeitsplätze bei den Unternehmen anderer Branchen](#), die den Luftverkehr nutzen. Der pandemiebedingte Einbruch des Luftverkehrs hat insbesondere in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main gezeigt, wie viele Unternehmen direkt und indirekt vom Luftverkehr abhängen – teils existenziell.

Versorgungssicherheit dank Luftverkehr

In Zeiten der Pandemie ist der Passagierverkehr zwar stark eingebrochen, zugleich konnte der Luftverkehr jedoch seine außerordentliche [Bedeutung für die Versorgungssicherheit](#) in Krisenzeiten unter Beweis stellen, beispielsweise für den Import von eilbedürftigen Gütern wie Atemmasken, Test-Kits und persönlicher Schutzausrüstung. Zudem ist es kein Zufall, dass die Produktionsstandorte von Impfstoffen in der Nähe großer Flughäfen angesiedelt sind. Damit können die notwendigen Rohstoffe schnell, sicher und zuverlässig importiert und die fertigen Impfstoffe ebenso in alle Welt exportiert werden, auch unter besonderen Bedingungen wie beispielsweise extremer Kühlung. Als zertifizierter Pharma-Hub ist der Frankfurter Flughafen für solche Transporte bestens gerüstet.

Aber auch für alle anderen Branchen zeigt sich die Bedeutung des Luftverkehrs für die [Aufrechterhaltung von Produktionsketten](#) in Zeiten knapper globaler Gütertransportkapazitäten. Rund die Hälfte der Luftfracht wird in den Frachträumen von Passagiermaschinen transportiert, die andere Hälfte in reinen Frachtmaschinen. Trotz knapper Kapazitäten aufgrund fehlender Passagierflüge stieg das Frachtaufkommen in Frankfurt auch in der Pandemie kräftig an. Die Nachfrage nach Luftfrachttransporten ist also vorhanden und nimmt weiter zu.

Luftverkehr nach der Pandemie

Alle Prognosen gehen davon aus, dass die Nachfrage nach Luftverkehr nach der Pandemie wieder zunehmen und weiter wachsen wird. Unklar ist nicht ob, sondern wann genau das Passagieraufkommen wieder auf dem Niveau von 2019 ankommen wird. Es ist davon auszugehen, dass sowohl der [Incoming- als auch der Outgoing-Tourismus](#) nach langer Zeit der Entbehrung wieder zunehmen werden, sobald das Reisen wieder einfacher möglich ist. Die [Dienstreisstätigkeit in den Unternehmen](#) wird sich voraussichtlich dergestalt verändern, dass interne Meetings, wie beispielsweise Absprachen in laufenden Projekten, auch zukünftig teilweise virtuell stattfinden werden. Die Pandemie-Erfahrung hat jedoch auch gezeigt, wie elementar die persönliche Begegnung im Geschäftsleben ist. Wichtige Termine mit Kunden und Geschäftspartnern werden wieder persönlich stattfinden, vor allem wenn es darum geht, Vertrauen aufzubauen und neue Kunden und Geschäftspartner zu gewinnen.

Verbotdiskussionen im Luftverkehr gehen an der Realität vorbei

Aufgrund der Erwartung, dass Luftverkehr auch zukünftig eine wichtige Rolle spielen wird, beobachten die hessischen Industrie- und Handelskammern mit [großer Sorge](#) die Zunahme unterschiedlicher Forderungen, [den Luftverkehr auf niedrigem Krisenniveau einzufrieren und zukünftiges Wachstum zu verhindern](#). Gefordert werden beispielsweise die Verkürzung der Betriebszeiten des Frankfurter Flughafens auf die Zeit von 6 bis 22 Uhr, eine Beschränkung der Zahl der genehmigten Flugbewegungen, ein Baustopp für das Terminal 3 oder gar die Stilllegung der Landebahn Nordwest.

[Die hessischen Industrie- und Handelskammern stehen zum Mediationsergebnis](#), das im Rahmen des Flughafenausbaufahrens gemeinsam von allen eingebundenen Akteuren erzielt wurde. Die darin festgelegten Betriebszeiten, Infrastrukturmaßnahmen und zulässigen Kapazitäten sind höchstrichterlich bestätigt und bieten daher keinen nachträglichen Verhandlungsspielraum.

Klimaschutz im Luftverkehr

Eine weitere Verbotsforderung betrifft den Inlandsverkehr. Hier gilt es zu beachten, dass Inlandsflüge in erster Linie Zubringerflüge für Passagiere sind, die in Frankfurt auf Langstreckenflüge oder von Langstreckenflügen kommend umsteigen. Diese Flüge sorgen dafür, dass der Frankfurter Flughafen in Sachen Luftverkehr in einer Liga mit den globalen Metropolen und Millionenstädten spielt, die aufgrund der Bevölkerungszahlen einen vielfach höheren Lokalmarkt haben als Frankfurt/Rhein-Main. Ohne diese [Umsteigeverbindungen](#) gäbe es die [große Destinationsvielfalt](#) und hohe [internationale Konnektivität](#) in Frankfurt am Main nicht, die einen entscheidenden Standortfaktor für Unternehmen darstellt.

Durch eine Abschaffung der Umsteigeverkehre am Standort Frankfurt würde die Nachfrage nach Luftverkehr nicht zurückgehen, sondern sie würde sich andere Wege suchen. Umsteigeverbindungen könnten an Hubs im benachbarten Ausland verlagert werden oder auf kleinere, dezentrale Flughäfen. Letzteres wird beispielsweise durch neue kleinere Langstrecken-Flugzeuge wie den Airbus A321 XLR (Extra Long Range) möglich. Wenn vermehrt solche dezentralen Direktflüge statt Umsteigeverbindungen angeboten werden, wird im Hinblick auf die Klimawirkungen nicht insgesamt weniger, sondern lediglich auf anderen Wegen geflogen. Gleichzeitig würde die Konnektivität des Hubflughafens Frankfurt zurückgehen, und somit der [Standortfaktor](#) beeinträchtigt, [der international tätige Unternehmen nach Hessen bringt bzw. hier hält](#).

Ähnlich verhält es sich im Hinblick auf den Klimaschutz, wenn es um finanzielle Mehrbelastungen oder weitere Einschränkungen für die Luftverkehrsbranche geht. Es braucht [wettbewerbsneutrale und faire Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb](#), da sonst die Gefahr besteht, dass interkontinentale Verkehre an Deutschland und an der EU vorbeigeleitet werden, z.B. über London, Istanbul oder die Golfregion, mit den geschilderten Konsequenzen für die internationale Konnektivität Hessens und Deutschlands.

Zielführend wäre es aus unserer Sicht, die [Bahn zu einer für Luftverkehrskunden attraktiven Alternative](#) für Umsteige Flüge von und nach Frankfurt [weiterzuentwickeln](#). Dabei spielen nicht nur die Fahrzeit und die Zuverlässigkeit eine Rolle, sondern auch der Service rund um den gesamten Reiseweg, wie beispielsweise die Möglichkeit, das Gepäck bereits am Startbahnhof aufgeben zu können. Die Deutsche Bahn und die Lufthansa bauen ihre Rail&Fly-Kooperation bereits stetig aus. Zur besseren Verknüpfung zwischen Schienen- und Luftverkehr müssen die notwendigen Kapazitäten bereitstehen, was auch bedeutet, dass die notwendige [Infrastruktur für die Bahn schneller realisiert werden müsste](#). Beispielsweise machte der Neubau der ICE-Verbindung zwischen Frankfurt und Köln letztlich die Inlandsflüge zwischen den beiden Metropolen überflüssig.

Nicht zuletzt [arbeitet die Branche selbst vermehrt an der Dekarbonisierung des Luftverkehrs](#). Die Bereitschaft der Fluggesellschaften, statt Kerosin nachhaltig produzierte Kraftstoffe zu nutzen – die sogenannten Sustainable Aviation Fuels (SAF) –, wird in erster Linie von einer geringen Verfügbarkeit dieser Kraftstoffe begrenzt. Insofern begrüßen wir die Bemühungen Hessens, in einer Pilotanlage die notwendigen Methoden für eine großmaßstäbliche Produktion von SAF zu entwickeln. Diese Technologie verspricht eine schnelle Reduktion von Klimabelastungen, bis neue, emissionsfreie Antriebsformen im Luftverkehr serienreif sind, die von den Flugzeugherstellern für Mitte der 2030er Jahre angekündigt sind.

Luftverkehr in Hessen ist noch mehr als der Hub Frankfurt

Auch wenn der Frankfurter Hub-Flughafen das Thema Luftverkehr in Hessen dominiert, ist es aus unserer Sicht wichtig zu beachten, dass es im Land auch weitere Flughafenstandorte mit ganz spezifischen Funktionen und einer Bedeutung für die regionale Wirtschaft gibt. Dabei ist nicht jeder dezentrale Flughafen mit einem Low-Cost-Flughafen nach dem Vorbild des Flughafens Frankfurt-Hahn gleichzusetzen.

So wird beispielsweise der [Flugplatz Allendorf/Eder](#) statt von der öffentlichen Hand von einem örtlichen Industrieunternehmen betrieben, für dessen Geschäftstätigkeit eine direkte Luftverkehrsverbindung so wichtig ist, dass es bereit ist, einen eigenen Flugplatz für die Geschäftsreisen von Firmenangehörigen (wie z.B. Service-Technikern) und die Anreise von Kunden aus dem In- und Ausland zu unterhalten. Auch der [Kassel Airport](#) stellt die Luftverkehrsanbindung für Unternehmen in Nordhessen sicher und ist darüber hinaus ein wichtiger Standort für die Luftfahrt-Zulieferindustrie. Der Stellenwert der Luftfahrt und des Flughafens wird deutlich im [Competence Center Aerospace Kassel Calden \(CCA\)](#), in dem 50 regionale Unternehmen ihre Ressourcen zum Thema Luftfahrt bündeln. Von großer Bedeutung für die Region und das CCA ist die Entwicklung des Low Emission Gewerbeparks am Standort des alten Flughafens. Zusätzlich baut der Flughafen Kontakte und Kooperationen mit dem Ziel eines emissionsarmen Flughafenbetriebes auf.

In südlicher Nachbarschaft zum Frankfurter Flughafen liegt der [Frankfurt-Egelsbach Airport](#). Mit mehr als 80.000 Flugbewegungen pro Jahr ist er der verkehrsreichste Flugplatz der allgemeinen Luftfahrt in Deutschland und hat damit nicht nur eine außerordentlich hohe Bedeutung für die Erreichbarkeit der Region Frankfurt/Rhein-Main durch die Geschäftsluftfahrt, sondern auch eine Entlastungsfunktion für den Hub-Flughafen Frankfurt/Main.



Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

Impressum

Herausgeber

Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.
Karl-Glässing-Straße 8
65183 Wiesbaden
☎ 0611 360 115-0
@ info@hihk.de
🌐 www.hihk.de

Ansprechpartner

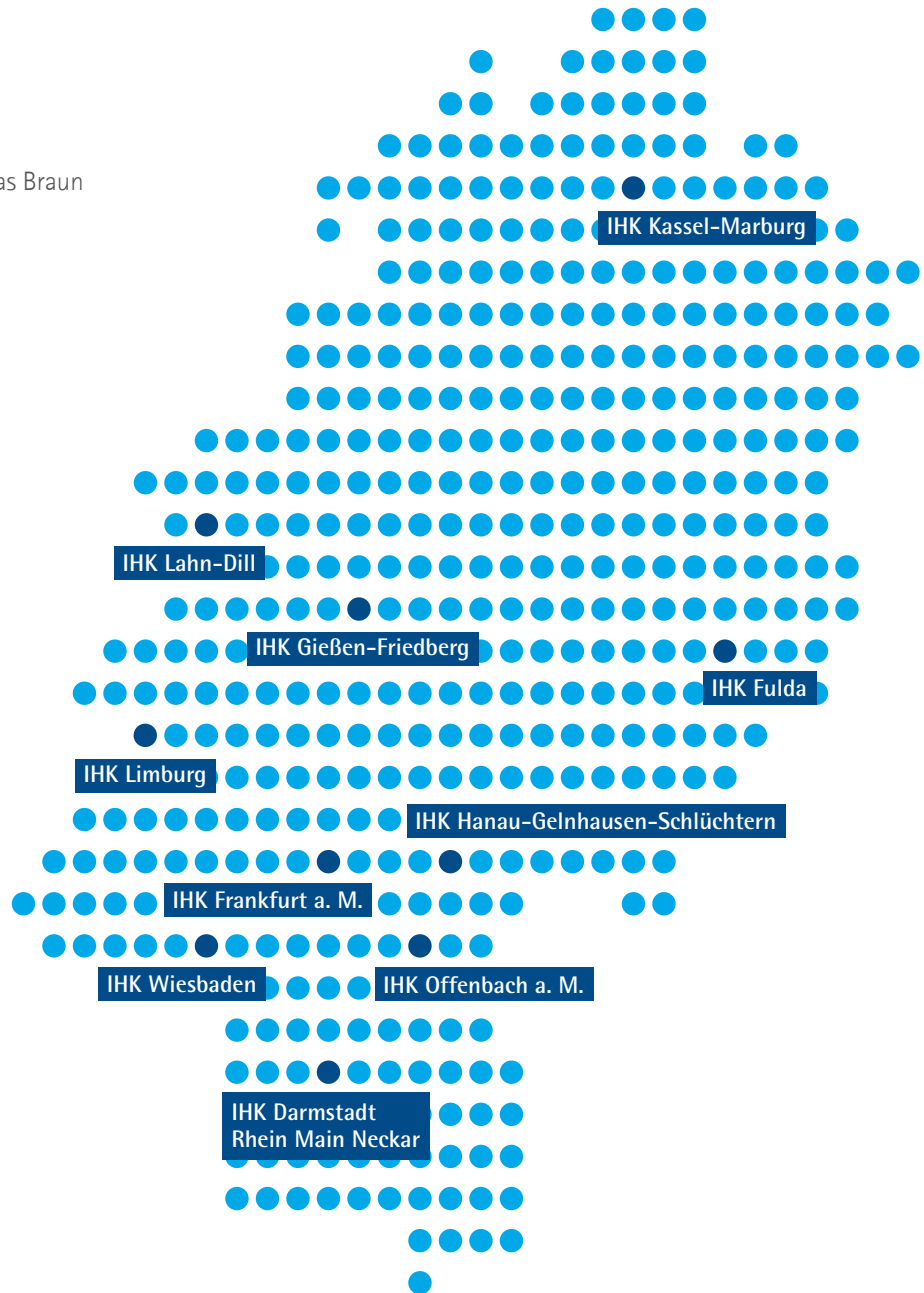
Federführung Verkehr
Dr. Alexander Theiss, Lukas Berkel, Thomas Braun

Bildnachweis

Jorg Hackemann – stock.adobe.com

Stand

Februar 2022



Über den Hessischen Industrie- und Handelskammertag

Gemeinsam für Hessens Wirtschaft: Der Hessische Industrie- und Handelskammertag (HIHK) koordiniert die landespolitischen Aktivitäten der zehn hessischen IHKs. Als Sprachrohr der gewerblichen Wirtschaft in Hessen vertreten wir die Interessen von rund 400.000 Mitgliedsunternehmen gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Mit engen Kontakten zur Landesregierung, dem Landtag, den Medien sowie allen wichtigen Akteuren auf Landesebene wollen wir einen Beitrag leisten, damit die Standpunkte der hessischen Wirtschaft Gehör finden und auch in der öffentlichen Wahrnehmung zur Geltung kommen. Dabei ist das Gesamtinteresse der Wirtschaft der Maßstab unserer Arbeit.