

Entwicklung einer zukunftsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur – Herausforderungen und Erwartungen der Flughafenbetreiber

Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung, Köln Bonn Airport
EUFH-Logistiktag am 26. Juni 2009



Geschäftsfelder des Köln Bonn Airport: Die drei Säulen

Passage

Low-Cost
Business

- ▷ Nr. 1 in Deutschland
- ▷ Unter den Top-Ten in EU

Luftfracht

Integrator
Business

Allgemeine
Luftfracht

- ▷ Nr. 2 in Deutschland
- ▷ Unter den Top-Ten in Europa

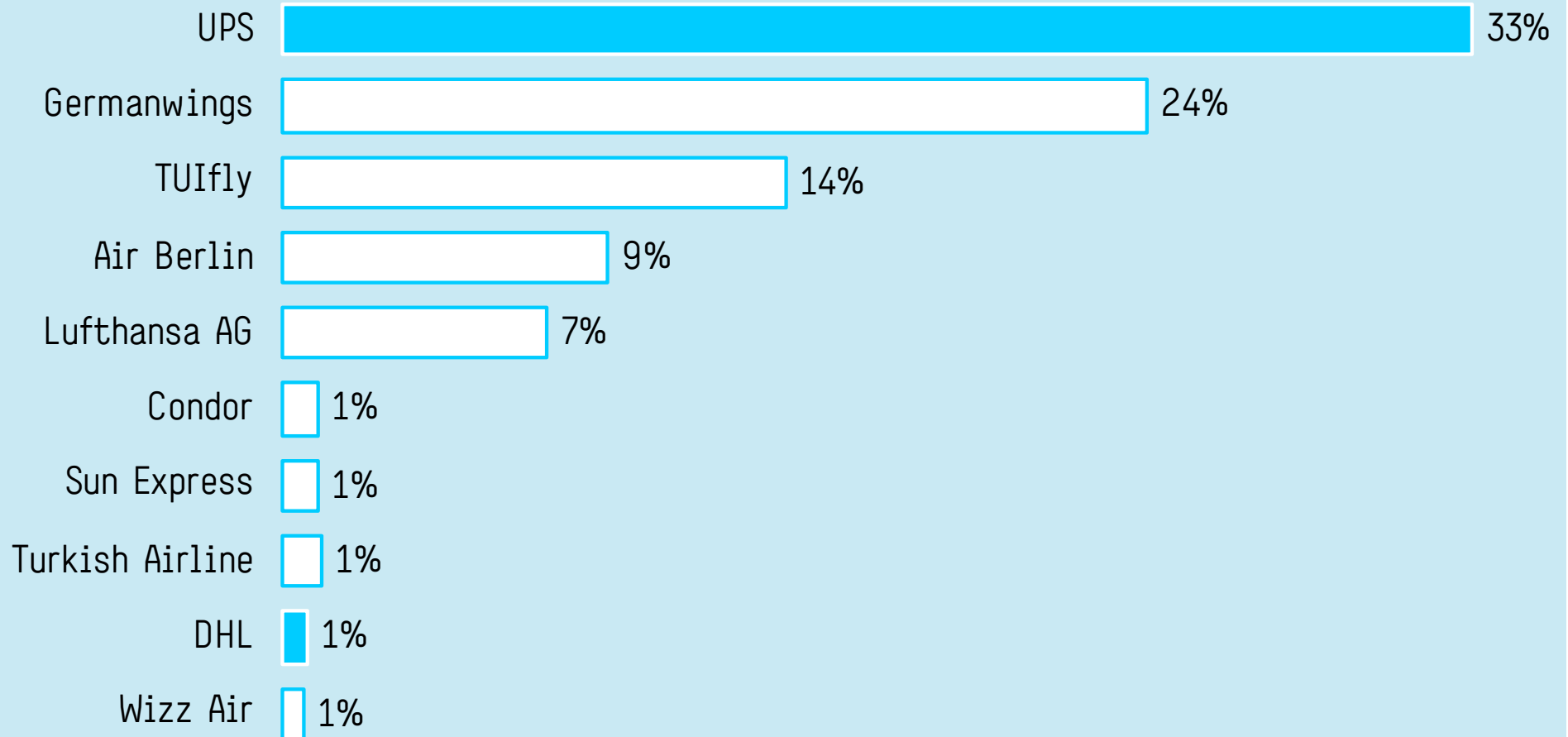
Winter 2022/2023: 16 Low-Cost-Strecken ab Köln/Bonn



Sommer 2009: 99 Low-Cost-Strecken ab Köln/Bonn



Top-Ten-Kunden am Köln Bonn Airport



Marktanteil an VE 2008 in %

Basis: Verkehrseinheiten (1 VE = 1 Passagier oder 100kg Fracht)



Köln/Bonn ist der größte UPS-Hub in Europa und der zweitgrößte weltweit



- ▶ **Die Flotte:** UPS hat in Köln/Bonn 37 Flugzeuge und über 300 LKW bzw. Kleintransporter im Einsatz. Pro Nacht werden rund 500 Container entladen.
- ▶ **Die Sortierkapazität:** Im 2006 erbauten UPS-Paketsortierzentrum können bis zu 165.000 Frachtsendungen pro Stunde umgeschlagen werden.
- ▶ **Die Standortsicherung:** UPS hat an seinem Europa-Drehkreuz in Köln/Bonn insgesamt rund 135 Mio. USD investiert.

Köln Bonn Airport wird größtes FedEx-Drehkreuz in Deutschland



Bau einer Fracht- und Sortierhalle

- ▷ **Maßnahmen:** Rohbau-, Fassaden- und Dacharbeiten laufen
- ▷ **Fläche:** Halle 30.800 qm, Büros 13.500 qm, Lager 3.950 qm
- ▷ **Energie/Umwelt:** Photovoltaikanlage 13.000 qm, Dachbegrünung 3.700 qm
- ▷ **Inbetriebnahme:** Mai 2010
- ▷ **Investition:** Rund 70 Mio €

Cologne Bonn Cargo Center: General Cargo als dritte Säule



- ▷ **Einweihung:** März 2009
- ▷ **Fläche:** Halle 12.000 qm, Büros 3.800 qm
- ▷ **Kapazität:** 34 Truck Docks und eine Kapazität von 130.000 t/Jahr
- ▷ **Energie und Umwelt:** Photovoltaikanlage 9.000 qm , Dachbegrünung 2.000 qm
- ▷ **Investition:** 25 Mio €



CGN hat 3 strategische Meilensteine erreicht: Welche Rolle spielt die Politik dabei?

- **Vorfällige Verlängerung der Nachtfluggenehmigung bis 2030:**
Landesverkehrsminister NRW schuf mit der Entscheidung Planungs- und Investitionssicherheit
- **Akquisition von FedEx:**
Stärkung des Integrator-Standortes Köln/Bonn im europäischen Markt war durch die politische Weichenstellungen überhaupt erst möglich
- **Erwerb des Grundstücks:**
Bund hat mit dem Verkauf des Grundstücks und der Beendigung des Rechtsstreites langfristiges wirtschaftliches Handeln für den Airport möglich gemacht



Kooperation mit FedEx besiegelt



Unterzeichnung des notariellen
Vertrages zum Grundstückserwerb

FedEx-Bild: Michael Garvens mit Michael Mühlenberg, Vice-President FedEx
Grundstücks-Bild: Michael Garvens und Karl Rolfes (Vorstand BImA).
Dahinter Wolfgang Klapdor und Axel Kunze (Vorstand BImA).

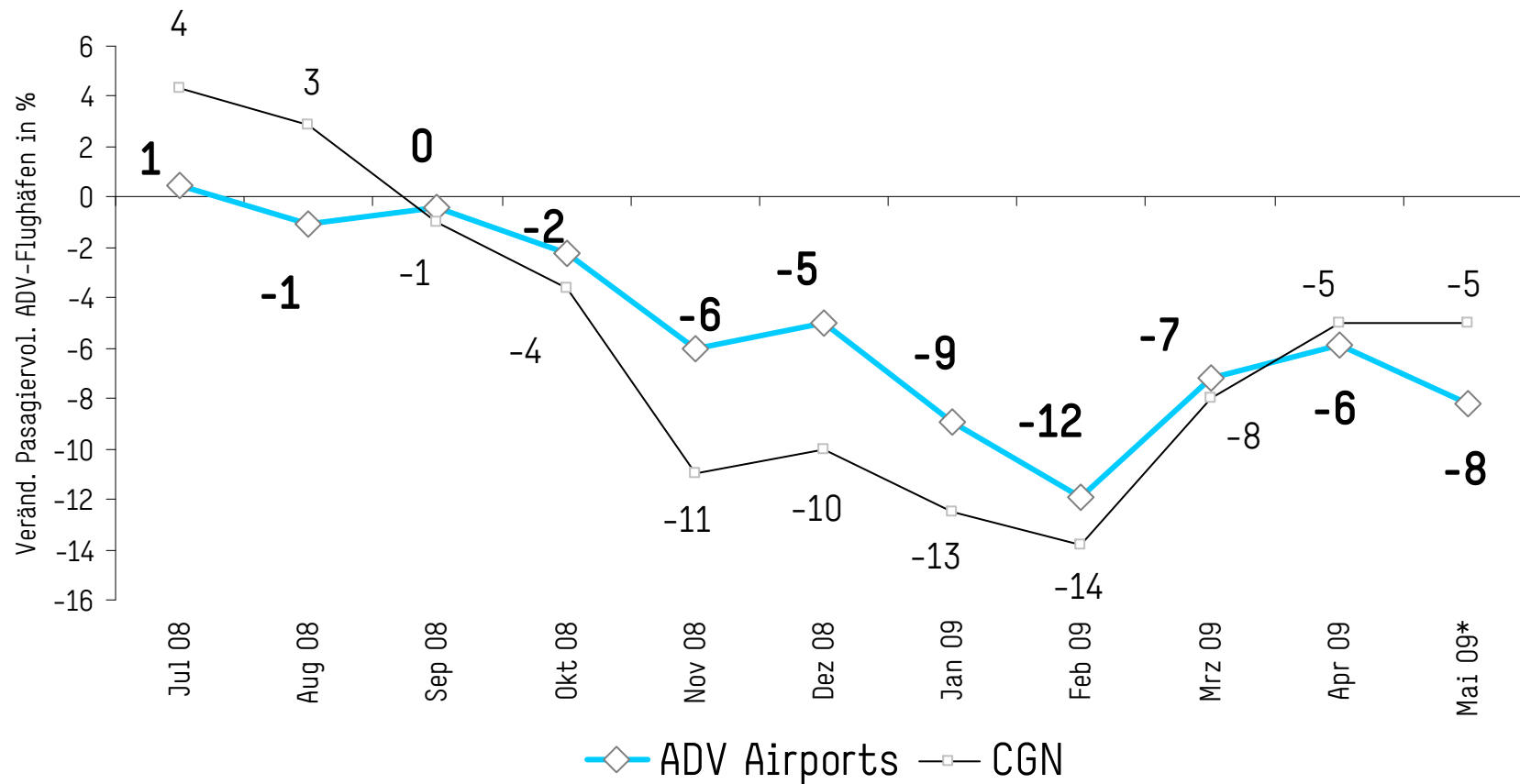


Köln Bonn Airport

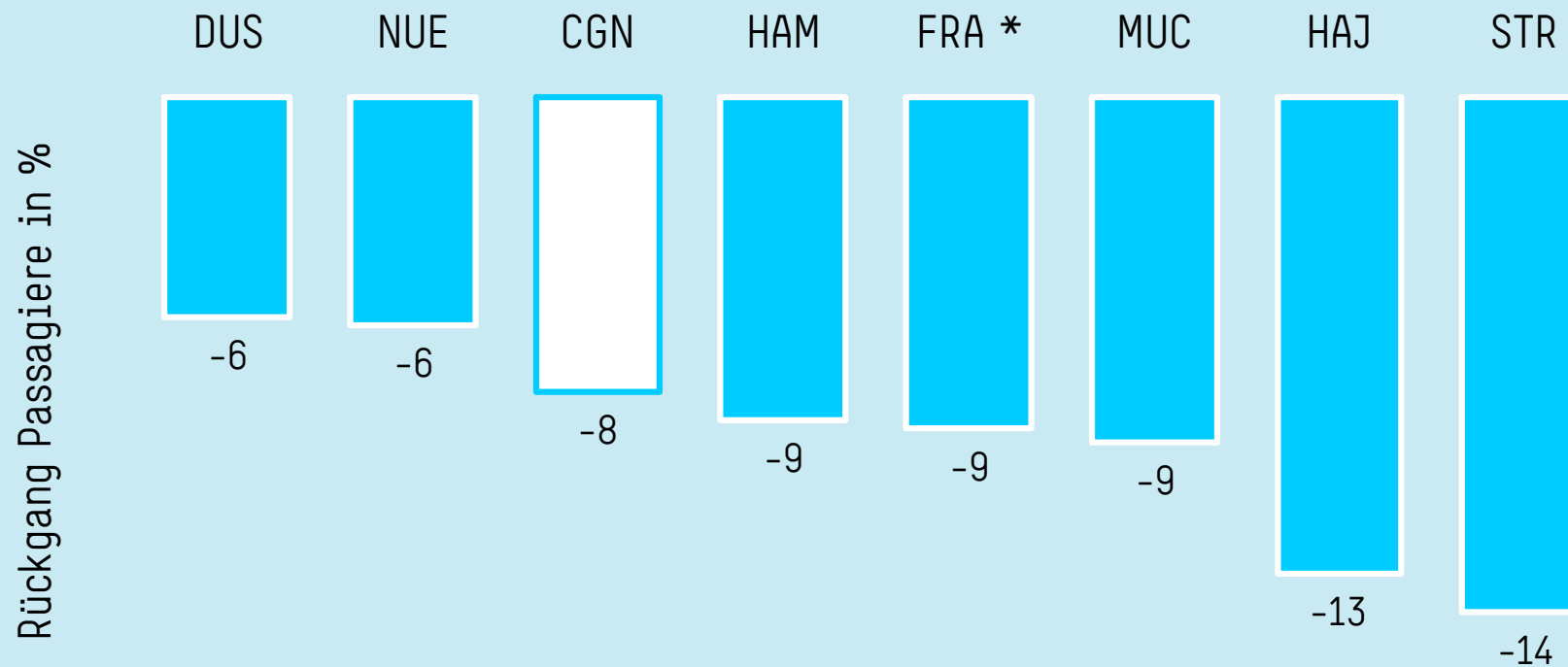
Einige Anmerkungen zur Krise

Passagierverkehr in Deutschland seit dem Sommer 08 stark rückläufig

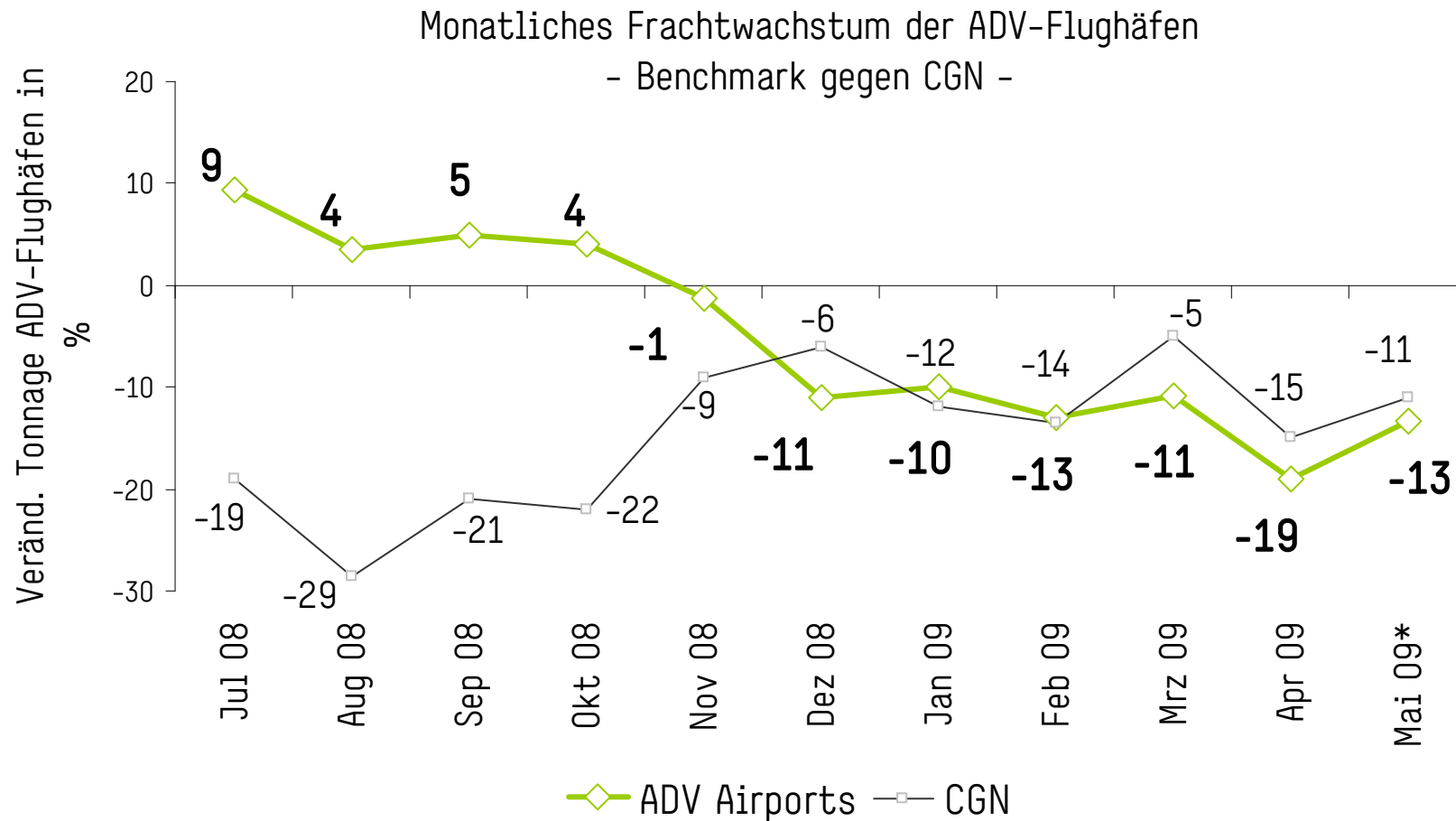
Passagierentwicklung der ADV-Flughäfen
- Benchmark gegen CGN-



Rückgang der Paxe an deutschen Top-Airports (Jan - Mai 2009)

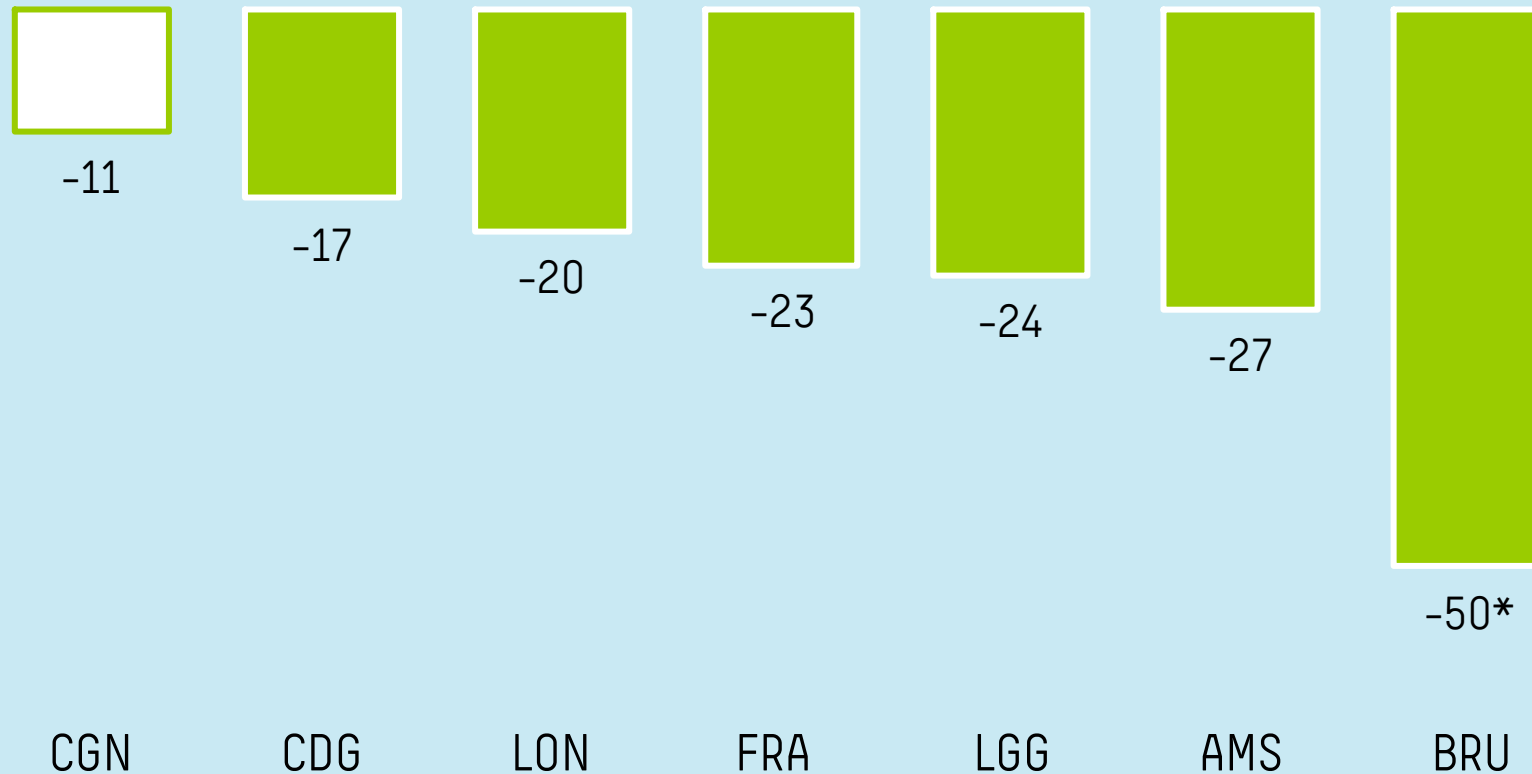


Minus der Luftfracht in Deutschland hält seit Dezember unvermindert an



Luftfracht im europäischen Vergleich: Rückgang in Köln/Bonn vergleichsweise gering

Rückgang der Luftfracht an europäischen Top-Airports
Jan - Mai 2009 (in %)





Köln Bonn Airport

Sichert die Politik den Luftverkehrsstandort Deutschland?

Was fehlt?

- ▶ **Klares Bekenntnis** zum Ausbau der wichtigsten Flughafenstandorte in Deutschland
- ▶ **Ja** zur Integration der Verkehrsträger und Förderung der Intermodalität (Zielsetzung umgedeutet in künstliche Verkehrslenkung)
- ▶ **Ja** zu Nachtflügen an ausgewählten Standorten im wirtschaftlich erforderlichen Umfang
- ▶ **Nein** zur weiteren Belastung des Luftverkehrs durch Kerosinsteuer

Kapazitätsengpässe bedrohen Wachstumspotentiale in Deutschland

Auslastung

- ▷ FRA > 90%
- ▷ MUC > 80%
- ▷ DUS > 90%
- ▷ TXL > 60%
- ▷ STR > 60%



- ▷ HAM 40-50%



- ▷ CGN < 40%
- ▷ HAJ < 40%
- ▷ NUE < 40%
- ▷ LEJ < 40%
- ▷ BRE < 40%
- ▷ DRS < 40%
- ▷ ERF < 40%
- ▷ SCN < 40%



Die 5 größten Flughäfen,
alle mit erheblichen Kapazitäts-
problemen, wickeln insgesamt
70% des deutschen
Passagieraufkommens ab



Kapazitätsausbau an den falschen Stellen: Vier Millionengräber in der Region

▷ Flughafen Dortmund: Verluste seit Jahren so hoch wie Umsätze

- 2008: Verlust von 20,6 Mio. Euro bei einem Umsatz von 22,9 Mio.
- 2009: stark überdurchschnittlicher Rückgang der Passagierzahlen (Q1 -30%)
- EU-Kommission prüft Förderprogramm „Neres“ sowie Quersubventionierung durch Gewinne der Stadtwerke

▷ Kassel Calden: Klage gegen Ausbau abgewiesen

- Bundesverwaltungsgericht bestätigt Urteil des Verwaltungsgerichtes und lässt Ausbau zu einem regionalen Verkehrsflughafen zu
- Investitionsvolumen: 150 Millionen Euro
- Hauptgesellschafter: Land Hessen

▷ Flughafen Hahn: Schreibt seit 2000 Verluste von € 10 bis € 20 Mio.

- Ryanair bringt Anfang 2009 den „Hahn-Taler“ zu Fall
- Fraport wirft das Handtuch: Anteile gehen für €1 an Rheinland-Pfalz u. Hessen
- Invest des Landes Rheinland-Pfalz: € 89 Mio. in den kommenden 10 Jahren

▷ Flughafen Weeze: Von Beginn an subventioniert

- Das Land NRW gewährt 2001 Fördermittel in Höhe von 3,5 Mio. €
- Der Kreis Kleve vergibt an den Flughafen Kredite in Höhe von insgesamt 24 Mio. €

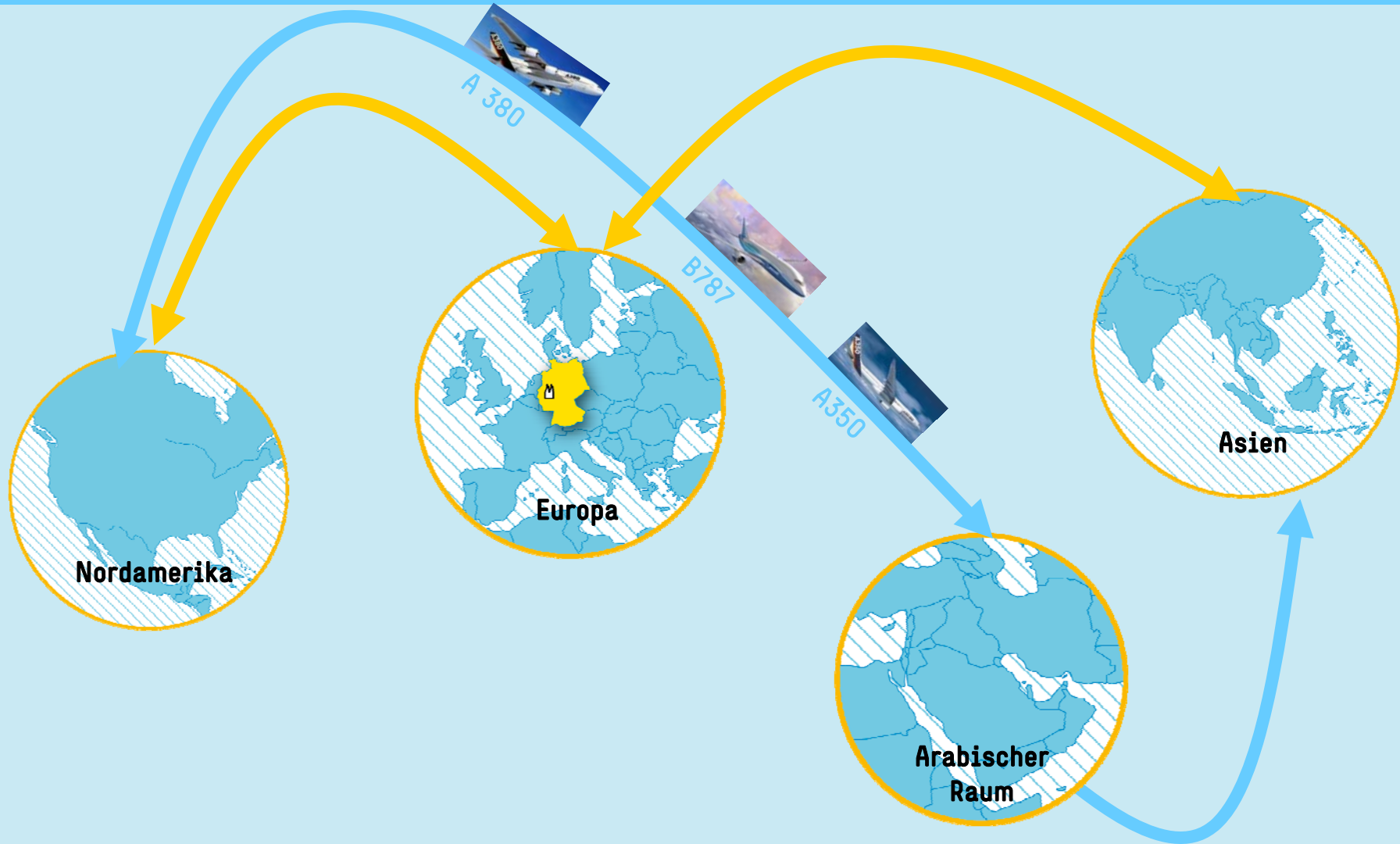
Prognose der jährlichen Wachstumsraten des Passagieraufkommens (bis 2025)

▷ Afrika und asiatisch/pazifischer Raum	+5,8%
▷ Naher Osten	+4,6%
▷ Europa	+3,6%
▷ Nordamerika	+2,7%

Ordnungspolitische und gesetzliche Rahmenbedingungen bringen dem Nahen Osten und Asien Vorteile

- ▷ Planungs- und Genehmigungsverfahren sind schneller und kostengünstiger (z.T. unter Inkaufnahme geringerer gesellschaftlicher Partizipation)
- ▷ Gesamtkosten sind geringer (z.B. Arbeitskosten) als in europäischen Ländern, dadurch entsteht in Europa hoher Effizienzdruck
- ▷ Luftverkehr profitiert von Standortvorteilen, wie z.B. Steuerpolitik in den Vereinigten Arabischen Emiraten (keine Gewerbesteuer, keine Einkommens-, und Körperschaftssteuer, keine MWST etc.)

Wachstumsstarke arabische Carrier fliegen an Europa vorbei



Neue A/C: rund 15.000 km Reichweite
Alte A/C: rund 10.000 km Reichweite

Die Top-20-Airports im Jahr 2020: Siegesszug der Airports aus Asien und dem Nahen Osten

Ranking der 20 größten Flughäfen weltweit

2006		2020	
1	Atlanta	1	Peking ↗
2	Chicago	2	Atlanta
3	London	3	Tokio ↗
4	Tokio	4	Paris ↗
5	Los Angeles	5	Chicago
6	Dallas	6	London
7	Paris	7	Madrid ↗
8	Frankfurt	8	Shenzhen neu
9	Peking	9	Bangkok ↗
10	Denver	10	Dubai neu
11	Las Vegas	11	Hongkong ↗
12	Amsterdam	12	Frankfurt
13	Madrid	13	Amsterdam
14	Hongkong	14	Los Angeles
15	New York	15	Jakarta neu
16	Bangkok	16	Dallas
17	Houston	17	Las Vegas
18	Phoenix	18	Houston
19	Newark	19	Guangzhou neu
20	Detroit	20	Phoenix

Was ist im Jahr 2020 anders?

Anzahl der Airports aus Asien/Nahen Osten verdoppelt sich

Asien

- ▷ Peking wird Nr. 1 weltweit; vier chinesische Airport unter Top 20
- ▷ Tokio und Bangkok steigen auf, Jakarta neu im Ranking

Naher Osten

- ▷ Dubai schafft den Sprung auf Platz 10

Europa

- ▷ Frankfurt, Amsterdam und London rutschen ab
- ▷ Paris und Madrid verbessern ihre Position

	Asien/Pazifik
	Naher Osten
	Europa

Nachtflugbetrieb: Deutschland verschläft den internationalen Standortwettbewerb

Nachtflugbetrieb muss möglich bleiben,
sonst koppelt sich Deutschland vom Weltluftverkehr ab



USA: von den 16 größten Airports hat lediglich in Minneapolis eine (freiwillige) Beschränkung der Anzahl möglicher Nachtflugbewegungen

Flughafen Frankfurt erweist der Branche einen Bärendienst

Flughafen Frankfurt erkaufte Ausbau durch Nachtflugverbot

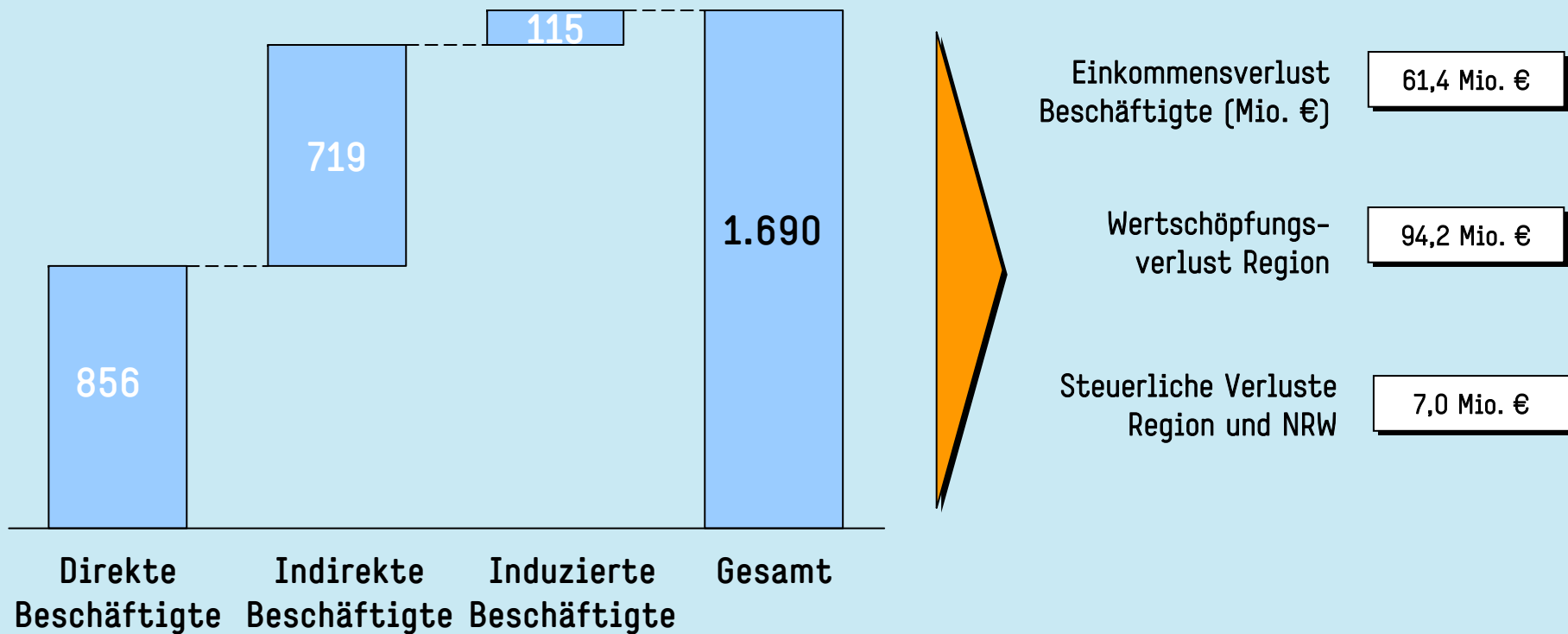
- ▶ Im Dez 08 wurde der Planfeststellungsbeschluss für die vierte Landebahn genehmigt
- ▶ Gleichzeitig wurde der vom Flughafen gestellte Antrag auf „Beschränkung der Betriebsgenehmigung zwischen 23 Uhr und 5 Uhr, genehmigt. D.h. Einschränkung der Nachtflug auf 17 Flüge pro Nacht, vorher waren es durchschnittlich 150.

Auch in Leipzig und Weeze wurden Nachtflug-Limits durchgesetzt

Nachtflugverbote und die Flugeinschränkungen in den Morgen- und Abendstunden greifen in Deutschland um sich. Dies könnte auch in Köln/Bonn zu Einschränkungen führen.

Nachtflugverbot Passage würde in CGN Verlust von 1.700 Arbeitsplätzen bedeuten

Arbeitsplatzverluste für das Stichjahr 2010
bei Einführung eines Nachtflugverbots Passage (0-5 Uhr)

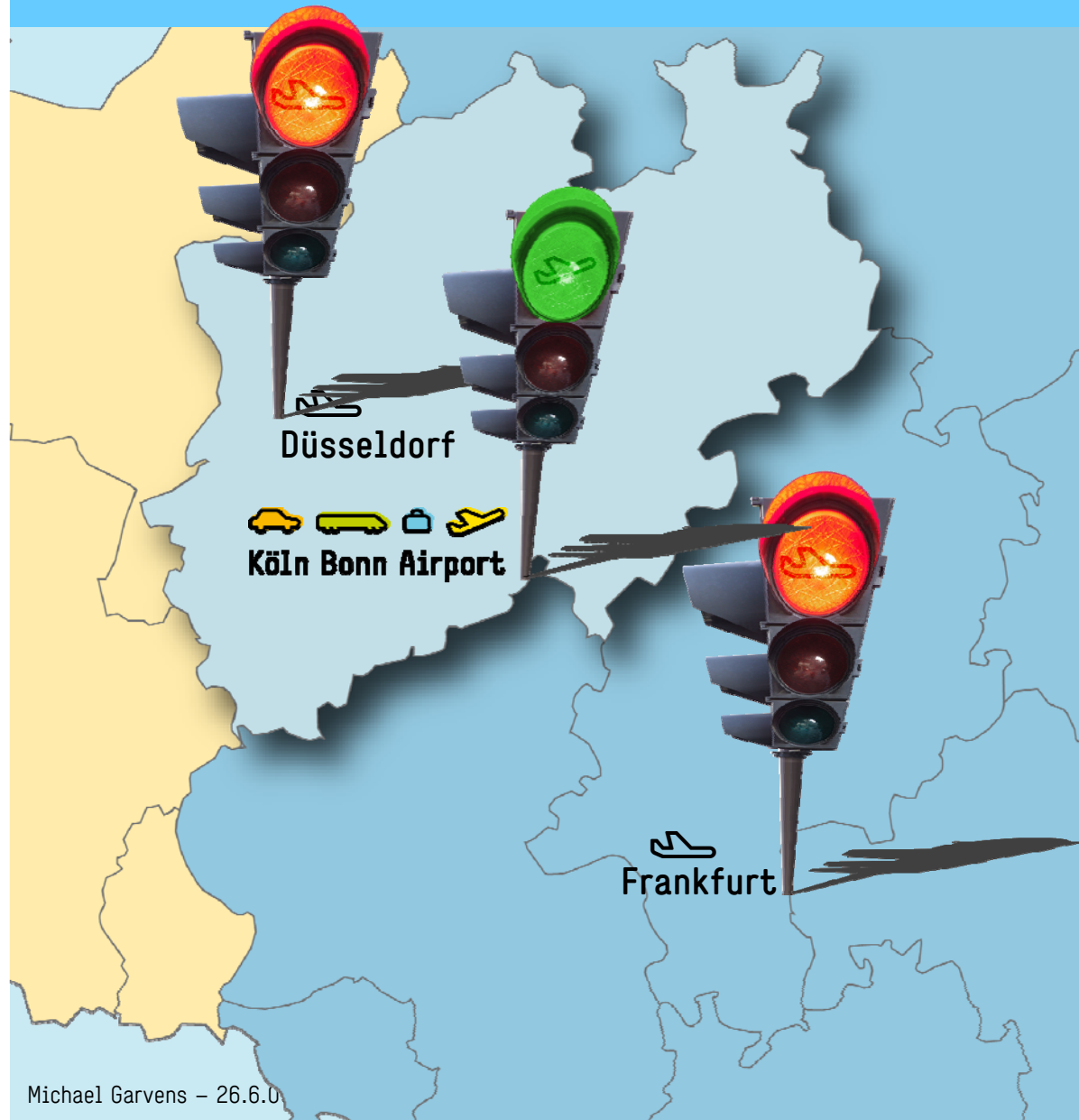


Annahme: Nachtflugverbot Passage von 0-5 Uhr ab 2010
Quelle: Booz Allen Hamilton & Prognos AG 2008


Köln Bonn Airport

Jedes Risiko birgt Chancen:

Köln/Bonn profitiert von der Sandwichposition



- ▷ **DUS und FRA**
stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen
- ▷ **Köln/Bonn**
→ hat freie Slot-Kapazitäten auch zu Peak-Zeiten
→ ausreichend Wachstumspotential auf der Luft- und Landseite

Expressfracht auf die Schiene? Projekt CAREX (Cargo Rail Express*)

▷ Ziel

- ▷ Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für Expressgüter
- ▷ Schnelle Schienenverbindungen zwischen Flughäfen
- ▷ Verbindungen innerhalb Frankreichs und nach Lüttich, Köln, Amsterdam, London, Frankfurt
- ▷ Umsetzung in 3 Phasen; Einbindung von Köln in Phase 1 (bis 2012) geplant

▷ Hintergründe

- ▷ In CDG keine Frachtreserven und eingeschränkte Wachstumsperspektive
- ▷ Generelle Restriktionen bei Nachtflügen
- ▷ Ökologische Gründe
- ▷ Notorische Verstopfung der Autobahnen



- ▶ Finanzierung der Strecken?
- ▶ Teilnahme der Deutschen Bahn AG?
- ▶ Anbindung der Flughäfen an die Netze (CGN)?
- ▶ Technische Realisierbarkeit / Eignung des Streckennetzes?
- ▶ Engpässe der Bahnslots (Deutzer Brücke, Strecke Köln – Aachen)
- ▶ Konzept ohne Zukunft? Lufthansa Cargo verschiebt das Projekt Cargo Express (Schienentransport Frankfurt – Leipzig) auf unbestimmte Zeit

Der Köln Bonn Airport ...

- ▷ ... ist der einzige auf lange Sicht wachstumsfähige Airport unter den Top-Ten in Deutschland
- ▷ ... ist der einzige Flughafen in Westdeutschland mit einer uneingeschränkten Nachfluggenehmigung bis 2030
- ▷ ... wird seine Marktposition in den 3 Säulen halten und ausbauen

Die Luftverkehrspolitik ...

- ▷ ... muss eine stringente bundesweite Politik betreiben und Wildwuchs in den Ländern verhindern
- ▷ ... darf den Standort Deutschland nicht von der weltweiten Entwicklung abkoppeln und muss die großen Standorte ausbauen
- ▷ ... darf den Nachtflug nicht weiter einschränken
- ▷ ... darf keine unnötigen Wettbewerbsnachteile schaffen durch europäische Sonderregelungen beim Klimaschutz

Herzlichen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!

