Titel: Das System der Großflughäfen

in der Bundesrepublik Deutschland und der Ausbau des Flughafens

Berlin Brandenburg International BBI.

Eine verkehrsgeographische Standortanalyse.

Nach einem langwierigen Planungszeitraum, der beispielsweise durch die Auswahl eines geeigneten Standortes, die zukünftige Form der Betriebsführung oder zuletzt noch durch die zu klärenden formaljuristischen Voraussetzungen vor dem Bundesverwaltungsgericht immer wieder Beiträge für die journalistische Aufbereitung in der Öffentlichkeit geliefert hat, konnte im September 2006, 16 Jahre nach der Deutschen Einheit und mehr als 14 Jahre nach Aufnahme der Planungen für einen neuen Berliner Großflughafen, mit den Arbeiten am Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg International begonnen werden. Im Oktober 2011 soll die Inbetriebnahme erfolgen.

Dass BBI nicht den höchstrangigen Stellenwert, den seit Jahrzehnten der Frankfurter Flughafen innehat, einnehmen wird, ist längst unstrittig. Damit sind jedoch die Fragen zu beantworten, welche Position dem Flughafen innerhalb des vorhandenen Systems zukommt und wie dieses System der Flughäfen in der Bundesrepublik durch den neuen (ausgebauten) Flughafen beeinflusst wird.

Zunächst erfolgt daher eine Analyse des bestehenden Gesamtsystems, wozu eine Betrachtung seiner historischen Entwicklung, der unterschiedlichen Größe und Ausstattung der Einzugsbereiche, der funktionalen Aufteilung und der Bedeutung von Flughäfen für die Entwicklung von Metropolregionen gehört. Beispielsweise wird eine Klassifizierung über die Quantität und die Exklusivität von angebotenen Zielen und Verbindungen angefertigt und der Zusammenhang von Flughäfen und Metropolregionen geschildert.

Vor dem Hintergrund des erfassten Gesamtsystems wird nachfolgend der Flughafen BBI näher betrachtet. Eine wesentliche Rolle spielen dabei vier Beurteilungskriterien, mit deren Hilfe der Standort Schönefeld, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Luftverkehrs, die besonderen Betriebsformen wie Charter- und Low-Cost-Verkehr sowie die auf Kurzstrecken, das heißt nationalen Relationen, bestehende Konkurrenz durch alternative Verkehrsträger charakterisiert werden. Die Aussagekraft der erzielten Ergebnisse für BBI wird erhöht durch einen Abgleich mit weiteren Kennwerten ausgewählter anderer Flughäfen, insbesondere der vier Flughäfen Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg und München.

Eine Szenariobetrachtung rundet die Aussagen über die zukünftige Entwicklung von BBI ab. Zwei gegenläufige Szenarien, ausgehend von einer regressiven bzw. progressiven gesellschaftspolitischen Haltung, stellen Ansätze dar, die sich auch auf die Rahmenbedingungen des Luftverkehrs und damit auf die Standorte der Flughäfen auswirken. Damit werden abschließend mögliche Folgewirkungen für BBI erörtert.