

**Impressionen zum Fachgespräch des Managerkreises NRW
„Der Flughafen Köln-Bonn als Hub für Fracht und Passagiere“
am 03. September 2018 in Köln**

Am 3. September 2018 hat der Managerkreis NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung zu einem Fachgespräch mit ihrem Vorstandsvorsitzenden Athanasios Titonis in seiner Funktion als Geschäftsführer des Flughafen Köln-Bonn eingeladen. An der Diskussion nahmen ebenfalls Germanwings-Geschäftsführer Francesco Scortino und Jan Heitmann, Manager Public Affairs bei UPS, teil.



Der Flughafen Köln-Bonn (CGN) liegt im Zentrum von Europas stärkster Import-Export-Region: in einem Umkreis von 500 Kilometern werden 40 Prozent des BIP der Europäischen Union erwirtschaftet. Zudem haben 19 der 50 größten Unternehmen ihren Sitz in Nordrhein-Westfalen.

Der Flughafen Köln-Bonn – Auf der Suche nach einem Alleinstellungsmerkmal



Von diesem Standortvorteil profitiere der Flughafen Köln-Bonn laut Athanasios Titonis, welcher erklärte, dass man mit dem Fracht- und Passagierverkehr auf zwei Säulen setze, wobei sich Letzteres insbesondere auf Low-Cost-Angebote konzentriere. „Sowohl bei der Fracht als auch bei den Passagieren liegen wir im europäischen Vergleich unter den Top 10“, betonte der Geschäftsführer, der für beide Bereiche auch für die Zukunft ein hohes Wachstumspotenzial voraussagte.

Während CGN vor 15 Jahren als erster großer deutscher Flughafen in das Low-Cost-Geschäft einstieg, sei dieses Alleinstellungsmerkmal mittlerweile verloren gegangen. So stehe man vor der Herausforderung sich neu auszurichten. Als eine Möglichkeit stellte Titonis die Idee einer

Während CGN vor 15 Jahren als erster großer deutscher Flughafen in das Low-Cost-Geschäft einstieg, sei dieses Alleinstellungsmerkmal mittlerweile verloren gegangen. So stehe man vor der Herausforderung sich neu auszurichten. Als eine Möglichkeit stellte Titonis die Idee einer

„Intermodal Transportation Hub‘ vor, welche 12.600 Parkplätze bereitstelle und wo täglich etwa 150 Züge und Langstreckenbusse verkehren: „Der Flughafen Köln-Bonn ist ein Infrastrukturanbieter. Egal ob Bus, Flugzeug oder Bahn“. Eine weiteres Modell könne eine ‚Low Cost Hub‘ sein, bei dem vor allem die Intermodalität eine Chance darstelle. Voraussetzung hierfür seien jedoch kurze Umsteigezeiten von etwa 15 Minuten, welche zum aktuellen Zeitpunkt organisatorisch und logistisch noch nicht zu leisten sei.

Herausforderungen für und durch den Flugverkehr

Bei all dem Ideenreichtum verwies Titonis auf die Deutsche Bahn, welche mittlerweile die „härteste Mitbewerberin“ darstelle. So seien nicht nur die neuen Hochgeschwindigkeitszüge teilweise schneller als Flugzeuge, sondern auch die höhere Frequenz spiele bei der Wahl der Verkehrsmittel eine enorme Rolle. Dies seien „unglaubliche Herausforderungen für die Flughäfen, die aktuell nicht allen klar ist“, so der Sprecher des Managerkreises NRW. Neben dem Konkurrenzdruck durch den Schienenverkehr stehe die Luftfahrt in vielerlei Hinsicht vor Herausforderungen, betonte Francesco Sciortino als Vertreter von Germanwings. In diesem Zusammenhang nannte er vor allem den enger werdenden europäischen Luftraum, zunehmende Wetterextreme, Streiks, Personalmangel und – häufig als Folge oder in Wechselwirkung der genannten Aspekte – erhebliche Verspätungen.



Im Gespräch mit den Mitgliedern des Managerkreises NRW kamen in diesem Zusammenhang ebenso Schnittmengen mit gesellschaftspolitischen Fragestellungen auf. So wurde diskutiert, dass im Zusammenhang mit dem Wohnraummangel in den Städten Menschen immer näher an Flughäfen zögen und in der Folge Lärmschutzprobleme voraussichtlich zunehmen werden. Darüber hinaus wurden die verschlechterten

Beschäftigungsbedingungen von Pilot_innen und Flugbegleiter_innen thematisiert, welche dazu führten, dass die Attraktivität der Berufsfelder insgesamt sinke. Diese Problematik räumte Francesco Sciortino ein und kritisierte selbst in diesem Kontext die Preisentwicklung von Flügen. Die Frage für andere Anbieter des liberalisierten Markts sei allerdings: „Mitspielen oder nicht?“ und suchte die Verantwortung folglich bei Airlines wie Ryanair.

Als weitere Herausforderung wurde der Klimawandel identifiziert – welcher auf der einen Seite für zunehmende Störungen in der Luftfahrt sorgt, auf der anderen Seite mit seinen enormen CO₂-Emissionen aber auch erheblich zur globalen Erderwärmung beiträgt. Mit Verweis darauf, dass die größte Sorge der Menschen der Klimawandel sei, fragte ein Mitglied des Managerkreises die anwesenden Expert_innen nach Strategien der Luftfahrt, um mit der

Problematik umzugehen. Jan Heitmann erklärte an dieser Stelle, dass sich „die gesamte Branche durchaus Gedanken über das Thema“ mache, betonte allerdings, dass die Forschung im Bereich nachhaltiger Treibstoff erst in den Anfängen stehe.

Die Logistik der Zukunft

Einen weiteren Schwerpunkt des Hintergrundgesprächs bildete die Frage nach der Zukunft der Luftfahrt sowie des Flughafens Köln-Bonn. „Heute sind wir eine Airline, morgen Reiseanbieter mit angeschlossener Airline“ glaubt Sciortino, welcher einen Wandel der Branche prognostiziert, der den Kund_innen die Suche und Buchung nach günstigen Reisen erleichtern werde. In Bezug auf Frachtverkehr erklärte Heitmann, dass mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum in der Region um den Standort Köln-Bonn auch der Bedarf an Infrastrukturen entsprechend steigen werde und verwies zudem auf die sich ändernden Erwartungshaltungen: „Amazon liefert innerhalb weniger Stunden innerhalb einer Stadt. Die Frage ist: wann erwarten Kund_innen dies über längere Strecken?“.



Darüber hinaus stelle sich die Frage, in welche Richtung sich der Flughafen Köln-Bonn entwickeln könne. Neben den von Athanasios Titonis zu Beginn der Veranstaltung genannten Überlegungen betonte Heitmann, dass ein Forschungs- und Innovationsstandort, wie er in Deutschland bereits in Frankfurt und München existiere, oder ein Hightech-Produktionsstandort ebenfalls mögliche Visionen darstellen könnten.

--

Textautorin: Yasmin Berkenbrink, MA Politikwissenschaftlerin

Redaktion: Landesbüro NRW der FES