

Gutachterliche Vorarbeit zur Erstellung eines Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes



Gutachterliche Vorarbeit zur Erstellung eines Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes

im Auftrag der Länder

Freie Hansestadt Bremen,
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Mecklenburg-Vorpommern,
Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung

Niedersachsen,
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Schleswig-Holstein,
Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Schlussbericht

Hamburg, 30. März 2012

Dieser Bericht wurde erstellt von:

UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH
Burchardkai 1
21129 Hamburg – Germany
Phone: +49-40-33 62 16
Fax: +49-40-32 27 64
E-mail: h.beyer@uniconsult-hamburg.de
Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>

MKmetric GmbH
Rueppurrer Str. 4
76137 Karlsruhe
Phone: +49-(0)-721-96160-0
Fax.: +49-(0)-721-96160-99
E-mail: mandel@mkm.de
Web: <http://www.mkm.de>

Vorbemerkung

Dieses Gutachten erarbeitet luftverkehrsrelevante Maßnahmen, die als Handlungsempfehlungen die Grundlage für das zu erarbeitende Norddeutsche Luftverkehrskonzept dienen. Vorgehensweise, Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen wurden mit Vertretern der obersten Luftfahrtbehörden der norddeutschen Länder intensiv erörtert. Für die Annahmen, Aussagen und Empfehlungen dieses Gutachtens sind gleichwohl die Gutachter inhaltlich allein verantwortlich. Annahmen, Ergebnisse und Empfehlungen können den Auftraggebern nicht zugerechnet werden, da sie sich diese nicht zu eigen gemacht haben.

Inhaltsangabe

0	ZUSAMMENFASSUNG	1
0.1	Zielsetzung und Umsetzung	1
0.2	Bestandsanalyse des Flughafensystems	2
0.3	SWOT-Analyse des Norddeutschen Luftverkehrssystems	5
0.4	Verkehrspolitische Handlungsmaßnahmen und Kategorisierung	8
0.5	Erreichung der einzelnen Zielfeldcluster	9
0.6	Zukünftige Entwicklungen in Norddeutschland	10
0.7	Diskussion der luftverkehrlichen Effekte eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen	15
0.8	Ergänzende Teilfragestellungen	16
0.9	Ergebnisbetrachtung und Empfehlungen	17
1	EINFÜHRUNG UND ZIELSETZUNG	22
2	UMSETZUNG DER AUFGABENSTELLUNG	23
3	BESTANDSANALYSE FLUGHÄFEN	26
3.1	Definition von Flughafentypen für die vorhandenen Flughafeninfrastrukturen	26
3.2	Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Norddeutschland	27
3.2.1	Bremen	28
3.2.2	Hamburg	29
3.2.3	Mecklenburg-Vorpommern	30
3.2.4	Niedersachsen	32
3.2.5	Schleswig-Holstein	34
3.2.6	Zusammenfassende Bewertung	36
3.3	Flughäfen und Flugplätze für den Werkflugverkehr	37
3.4	Konversionsprojekte	38

3.5	Flughafensteckbriefe für die Internationalen Verkehrsflughäfen, Regionalflughäfen und ausgewählte Flugplätze Norddeutschlands	38
3.5.1	Flughafen Bremen	41
3.5.2	Flughafen Hamburg	47
3.5.3	Flughafen Hannover	53
3.5.4	Flughafen Lübeck-Blankensee	59
3.5.5	Flughafen Rostock-Laage	64
3.5.6	Beschreibung ausgewählter Regionalflughäfen und Flugplätze	68
3.5.6.1	Regionalflughafen Braunschweig-Wolfsburg	68
3.5.6.2	Flugplatz Cuxhaven-Nordholz	68
3.5.6.3	Flughafen Heringsdorf	69
3.5.6.4	Flugplatz Kiel-Holtenau	70
3.5.6.5	Flugplatz Neubrandenburg	70
3.5.6.6	Regionalflughafen Schwerin-Parchim	71
3.5.6.7	Flugplatz Stralsund-Barth	71
3.5.6.8	Regionalflughafen Sylt	72
3.5.7	Zusammenfassende Bewertung	72
3.6	Länderübergreifende Verkehrsfunktion der norddeutschen Flughäfen	74
3.6.1	Flughafen Bremen	74
3.6.2	Flughafen Hamburg	75
3.6.3	Flughafen Hannover	76
3.6.4	Flughafen Lübeck und Flughafen Rostock	77
3.6.5	Wettbewerb der Flughäfen Hamburg, Bremen und Hannover	79
3.6.6	Einflusshemisphäre von Berlin und anderen Standorten außerhalb Norddeutschlands auf das Untersuchungsgebiet	81
3.6.7	Länderübergreifende Verkehrsfunktion aller sieben Flughäfen Norddeutschlands mit Linienluftverkehr	85
3.6.8	Bewertung der länderübergreifenden Verkehrsfunktion	87
3.7	Betriebliche, ökonomische und regulatorische Ausgangsbedingungen	90
3.7.1	Betriebliche Ausgangsbedingungen	90
3.7.2	Ökonomische Ausgangsbedingungen	92
3.7.2.1	Flughafenentgelte	92
3.7.2.2	Unterschiedliche Bonuslisten für lärmarme Flugzeuge	94
3.7.2.3	Grobvergleich Flughafenentgelte	96
3.7.2.4	Förderung der fünf größeren Flughäfen Norddeutschlands	97
3.7.3	Regulatorische Ausgangsbedingungen	97
3.7.3.1	Nachtflugregelungen	97
3.7.3.2	Lärmkontingentierung an den Flughäfen Bremen und Hamburg	99
3.7.3.3	Regulierung der Flughafenentgelte am Flughafen Hamburg	100
3.7.4	Zusammenfassende Bewertung	101
3.8	SWOT-Analyse des Luftverkehrssystems Norddeutschland und mögliche Handlungsmaßnahmen	103

3.9	Bewertung der Handlungsmaßnahmen in Bezug auf ihre Wirkrichtung und -intensität zur Erreichung der Zielfelder anhand einer Nutzwertanalyse	116
3.9.1	Diskussion der Zielfelder und Prioritäten hinsichtlich der Bedeutung	116
3.9.2	Kategorisierung der Handlungsmaßnahmen	122
3.9.2.1	Genehmigungsrechtliche Maßnahmen	123
3.9.2.2	Politische Maßnahmen	123
3.9.2.3	Maßnahmen im Hinblick auf Kooperation und gemeinsames Marketing	124
3.9.2.4	Maßnahmen der monetären Förderung und Infrastrukturfinanzierung	126
3.9.3	Bewertung der Handlungsmaßnahmen durch eine Nutzwertanalyse	129
3.9.4	Erreichungsgrad der Zielfelder	141
4	ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN	143
4.1	Relevante Entwicklungstrends im Luftverkehr	144
4.1.1	Energietrends	145
4.1.2	Optimierungstrends	146
4.1.3	Sozioökonomische Trends	148
4.1.4	Flugzeugmodelle/ -klassen	151
4.1.5	Kostentrends	152
4.1.6	Umwelttrends	153
4.1.7	Förderungstrends	154
4.1.8	Strategietrends bei den Fluggesellschaften	155
4.2	Qualitativer und quantitativer Ausblick auf das Jahr 2020	157
4.2.1	Flughafen Bremen	158
4.2.2	Flughafen Hamburg	160
4.2.3	Flughafen Hannover	161
4.2.4	Flughafen Heringsdorf	162
4.2.5	Flughafen Lübeck	162
4.2.6	Flughafen Rostock-Laage	167
4.2.7	Flughafen Sylt	169
4.3	Qualitativer und quantitativer Ausblick und Szenario auf das Jahr 2030	170
4.3.1	Flughafen Bremen	171
4.3.2	Flughafen Hamburg	174
4.3.3	Flughafen Hannover	177
4.3.4	Flughafen Heringsdorf	180
4.3.5	Flughafen Lübeck	182
4.3.6	Flughafen Rostock-Laage	184
4.3.7	Flughafen Sylt	187
4.4	Veränderung der Erreichbarkeit Norddeutschlands	190
4.4.1	Einsparungen von Reisezeit	191
4.4.2	Saldo von Abfluss und Zufluss von Passagieren im norddeutschen Luftverkehr	192

5	WEITERE TEILFRAGESTELLUNGEN	193
5.1	Diskussion der luftverkehrlichen Effekte eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen	193
5.2	Definition Ferienflug- und Low cost-Verkehr	202
5.3	Entwicklungsmöglichkeiten für die Allgemeine Luftfahrt	205
5.4	Flugverkehr in Küstenferiengebiete	211
5.5	Potenziale für küstennahe Flugplätze durch die Offshore-Windenergie	215
5.6	Entwicklung der technischen und umweltrechtlichen Rahmenbedingungen	220
5.7	Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Luftverkehrsbehörden	227
5.8	Spannungsfeld zwischen Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit	234
5.9	Möglichkeiten und Grenzen zur Steuerung oder Verlagerung von Luftverkehr	239
ANHANG		245

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Definition Flughafen- und Flugplatztypen	26
Abbildung 2: Übersicht Luftverkehrinfrastruktur in Bremen	28
Abbildung 3: Übersicht Luftverkehrinfrastruktur in Hamburg	29
Abbildung 4: Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern	30
Abbildung 5: Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Niedersachsen	32
Abbildung 6: Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein.....	34
Abbildung 7: Übersicht Kriterien und Einzelkriterien für die Bestandanalyse der norddeutschen Flughäfen	40
Abbildung 8: Fluggastanzahl Flughafen Bremen 2000 bis 2011 [Mio.]	41
Abbildung 9: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Bremen 2000 bis 2011 [1.000]	42
Abbildung 10: Bedienungsfrequenz in verschiedene Zielgebiete vom Flughafen Bremen.....	44
Abbildung 11: Übersicht Zielgebiete	44
Abbildung 12: SWOT-Analyse Flughafen Bremen	46
Abbildung 13: Fluggastanzahl Flughafen Hamburg 2000 bis 2011 [Mio.]	47
Abbildung 14: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Hamburg 2000 bis 2011 [1.000]	48
Abbildung 15: Bedienungsfrequenz in verschiedene Zielgebiete vom Flughafen Hamburg	49
Abbildung 16: SWOT-Analyse Flughafen Hamburg	52
Abbildung 17: Fluggastanzahl Flughafen Hannover 2000 bis 2011 [Mio.]	53
Abbildung 18: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Hannover 2000 bis 2011 [1.000]	54
Abbildung 19: Bedienungsfrequenz in verschiedene Zielgebiete vom Flughafen Hannover.....	55
Abbildung 20: SWOT-Analyse Flughafen Hannover	58
Abbildung 21: Fluggastanzahl Flughafen Lübeck-Blankensee 2000 bis 2011 [Mio.]	59
Abbildung 22: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Lübeck-Blankensee 2000 bis 2011 [1.000].....	60
Abbildung 23: Bedienungsfrequenz in verschiedene Zielgebiete vom Flughafen Lübeck-Blankensee	61

Abbildung 24: SWOT-Analyse Flughafen Lübeck-Blankensee	63
Abbildung 25: Fluggastanzahl Flughafen Rostock-Laage 2000 bis 2011 [Mio.]	64
Abbildung 26: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Rostock-Laage 2000 bis 2011 [1.000]	65
Abbildung 27: Bedienungsfrequenz in verschiedene Zielgebiete vom Flughafen Rostock	66
Abbildung 28: SWOT-Analyse Flughafen Rostock-Laage	67
Abbildung 29: Einzugsgebiet des Flughafens Bremen	75
Abbildung 30: Einzugsgebiet des Flughafens Hamburg	76
Abbildung 31: Einzugsgebiet des Flughafens Hannover-Langenhagen	77
Abbildung 32: Einzugsgebiet des Flughafens Lübeck-Blankensee	78
Abbildung 33: Einzugsgebiet des Flughafens Rostock-Laage	78
Abbildung 34: Überlappung der Einzugsgebiete der Flughäfen Hannover und Hamburg	79
Abbildung 35: Überlappung der Einzugsgebiete der Flughäfen Bremen und Hamburg	80
Abbildung 36: Überlappung der Einzugsgebiete der Flughäfen Bremen und Hannover	81
Abbildung 37: Konkurrenzintensität zwischen norddeutschen Flughäfen und Standorten außerhalb Norddeutschlands	83
Abbildung 38: Einzugsbereiche der sieben bedeutendsten Flughäfen Norddeutschlands	85
Abbildung 39: Europa-Erreichbarkeit im Luftverkehr 2010	88
Abbildung 40: Entwicklungstrends im Luftverkehr	145
Abbildung 41: Energietrends	146
Abbildung 42: Optimierungstrends	147
Abbildung 43: Sozioökonomische Trends	150
Abbildung 44: Flugzeugmodelle/ -klassen	151
Abbildung 45: Kostentrends	152
Abbildung 46: Umwelttrends	153
Abbildung 47: Förderungstrends	155
Abbildung 48: Strategietrends bei den Fluggesellschaften	156
Abbildung 49: Mittel- bis langfristige Verkehrsentwicklung 1990 bis 2020	160
Abbildung 50: Potenzielle Passagierzahlen Flughafen Lübeck , 2011 bis 2014	166

Abbildung 51: Ausgangslage Passagierentwicklung Flughafen Rostock 2006 – 2015	167
Abbildung 52: Verbesserung der Europa-Erreichbarkeit Luftverkehr Szen. 2030	190
Abbildung 53: Räumliche Lage des Flughafens Hamburg zu seinen Konkurrenzflughäfen vor und nach der Nordwanderung	197
Abbildung 54: Entwicklung des Taxiflugverkehrs auf ausgewählten Flugplätzen in Mecklenburg Vorpommern – Anzahl Starts	207
Abbildung 55: Entwicklung des Taxiflugverkehrs auf ausgewählten Flugplätzen in Niedersachsen – Anzahl Starts	208
Abbildung 56: Entwicklung des Taxiflugverkehrs auf ausgewählten Flugplätzen in Schleswig-Holstein – Anzahl Starts	209
Abbildung 57: Potenziell für die Offshore-Windindustrie relevante Flugplätze	216
Abbildung 58: Organigramm Abteilung Luft- und Raumfahrt des BMVBS	228

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Passagierzahlen und gewerbliche Flugbewegungen 2010, Ausblick 2020, Ausblick und Szenario 2030	13
Tabelle 2:	Anzahl Bewegungen und Fluggäste der Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern 2010	31
Tabelle 3:	Anzahl Bewegungen und Fluggäste der Flugplätze in Niedersachsen 2010.....	33
Tabelle 4:	Anzahl Bewegungen und Fluggäste der Flugplätze in Schleswig-Holstein 2010 ..	35
Tabelle 5:	Übersicht Marktdurchdringung der norddeutschen Flughäfen	86
Tabelle 6:	Parameter der verschiedenen ILS-Kategorien.....	91
Tabelle 7:	Entgelte der Flughäfen (Auszug aus den Entgeltordnungen)	93
Tabelle 8:	Grundlagen Entgeltdifferenzierung der Flughäfen	94
Tabelle 9:	Übersicht der Lärmklassen Flughafen Hamburg mit Typbeispielen.....	95
Tabelle 10:	Vergleich der Flughafenentgelte an einem Beispiel.....	96
Tabelle 11:	Nachtflugregelungen der norddeutschen Flughäfen	98
Tabelle 12:	Stärken des norddeutschen Luftverkehrs	104
Tabelle 13:	Schwächen des norddeutschen Luftverkehrs	107
Tabelle 14:	Chancen des norddeutschen Luftverkehrs	111
Tabelle 15:	Risiken des Norddeutschen Luftverkehrs	114
Tabelle 16:	Zielfeldpriorität	122
Tabelle 17:	Zusammenfassende Bewertung von Maßnahmenkategorien.....	129
Tabelle 18:	Nutzwertanalyse, Gesamtdarstellung	131
Tabelle 19:	Darstellung aller Fall "N" Maßnahmen	133
Tabelle 20:	Darstellung aller Fall "A" Maßnahmen	136
Tabelle 21:	Darstellung aller Fall „S“ Maßnahmen (exklusive Fall „A“ Maßnahmen), Teil 1 - genehmigungsrechtliche und politische Maßnahmen	138
Tabelle 22:	Darstellung aller Fall „S“ Maßnahmen (exklusive Fall A Maßnahmen), Teil 2 - Kooperationen und monetäre Maßnahmen/ Förderung/ Infrastrukturfinanzierung	139

Tabelle 23: Zusammenfassende Darstellung zur Zielfelderreichung.....	142
Tabelle 24: Zusammenfassung der Verkehrsprognose Flughafen Bremen	159
Tabelle 25: Prognoseergebnisse Hannover Airport.....	161
Tabelle 26: Kennzahlen zum Flughafen Bremen bis 2030	172
Tabelle 27: Kennzahlen zum Flughafen Hamburg bis 2030	175
Tabelle 28: Kennzahlen zum Flughafen Hannover bis 2030	179
Tabelle 29: Kennzahlen zum Flughafen Heringsdorf bis 2030	181
Tabelle 30: Kennzahlen zum Flughafen Lübeck bis 2030	183
Tabelle 31: Kennzahlen zum Flughafen Rostock-Laage bis 2030.....	186
Tabelle 32: Kennzahlen zum Flughafen Sylt bis 2030.....	188
Tabelle 33: Entfernungen ausgewählter Flughäfen von und PKW-Fahrtzeiten nach Hamburg	196
Tabelle 34: Luftverkehrsbehörden der Länder.....	229

0 ZUSAMMENFASSUNG

0.1 Zielsetzung und Umsetzung

Das Ziel dieses Gutachtens besteht in der Erarbeitung von luftverkehrsrelevanten Maßnahmen, die als Handlungsempfehlungen die Grundlage für das durch die zuständigen Luftverkehrsbehörden der Länder zu erstellende norddeutsche Luftverkehrskonzept bilden. Elemente des Gutachtens sind dabei eine Bestandsanalyse der norddeutschen Flughafen- und Flugplatzinfrastruktur, eine darauf basierende SWOT-Analyse und die Ableitung von Handlungsmaßnahmen anhand identifizierter Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken. Zur Bewertung dieser Handlungsmaßnahmen werden Zielfelder definiert. Anschließend werden die Maßnahmen mittels einer Nutzwertanalyse diesen Zielfeldern gegenübergestellt und in Bezug auf ihre Wirkung bewertet sowie auf mögliche Zielkonflikte hin untersucht.

Auf Grundlage dieser entwickelten und bewerteten Handlungsmaßnahmen werden zukünftige Entwicklungsperspektiven aufgezeigt. Dies beinhaltet die Darstellung relevanter Entwicklungstrends im Luftverkehr, die Darstellung eines „Ausblicks 2030“, unter Berücksichtigung von Handlungsmaßnahmen, denen grundlegend eine Realisierung bis 2030 unterstellt werden kann, sowie die Darstellung eines „Szenariofalls 2030“ auf Grundlage des Ausblicks 2030 unter Berücksichtigung weiterer Maßnahmen. Im Rahmen der zukünftigen Entwicklungsperspektiven wird als Ergebnis des Ausblicks und des Szenarios die Veränderung der Erreichbarkeit Norddeutschlands erläutert und zur Sinnhaftigkeit eines Internationalen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen Stellung genommen.

Schließlich werden weitere Teilfragestellungen beantwortet. Dies umfasst u.a. die Themenbereiche Entwicklungsmöglichkeiten für die Allgemeine Luftfahrt, Potenziale für küstennahe Flugplätze durch die Offshore-Windenergie, Entwicklung technischer und umweltrechtlicher Rahmenbedingungen, Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Luftverkehrsbehörden, Spannungsfeld zwischen Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit sowie Möglichkeiten und Grenzen zur Steuerung oder Verlagerung von Luftverkehr.

0.2 Bestandsanalyse des Flughafensystems

Definition. Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes werden vier Flughafentypen unterschieden. Internationale Verkehrsflughäfen, Regionalflughäfen, Flugplätze und Flugplätze mit küstentouristischer Nutzung. Die internationalen Verkehrsflughäfen Norddeutschlands sind die drei Flughäfen von Bremen, Hamburg und Hannover. Regionalflughäfen sind die fünf Flughäfen Braunschweig-Wolfsburg, Lübeck, Rostock-Laage, Schwerin-Parchim und Sylt. Insgesamt 41 Flugplätze der norddeutschen Länder wurden als relevant für die kommerzielle Allgemeine Luftfahrt bzw. als Flugplatz mit küstentouristischer Bedeutung identifiziert (siehe Kapitel 3.2).

Luftverkehrsinfrastruktur. Im Kapitel zur Bestandsanalyse werden die Internationalen Verkehrsflughäfen, Regionalflughäfen sowie ausgewählte Flugplätze (Cuxhaven-Nordholz, Kiel, Heringsdorf, Neubrandenburg und Stralsund-Barth) detailliert beschrieben. Dabei wird insbesondere eingegangen auf die Infrastruktur, die verkehrliche Bedeutung, das Flugangebot, die Entwicklung der Verkehrszahlen in den letzten zehn Jahren sowie die Erreichbarkeit aus dem Einzugsgebiet. Insgesamt verfügt Norddeutschland über ein dichtes Netz leistungsfähiger Flughäfen und ist daher infrastrukturell sehr gut für den Luftverkehr erschlossen. Die Flughäfen Norddeutschlands weisen derzeit keine ernsthaften Kapazitätsengpässe auf. Während des Prognosezeitraumes (bis Jahr 2030) sind solche auch nicht zu erwarten. Die drei internationalen Verkehrsflughäfen besitzen jeder für sich - in unterschiedlicher Ausprägung - eine überragende verkehrliche Bedeutung für Norddeutschland. Die Flughäfen Rostock-Laage, Sylt sowie der Flugplatz Heringsdorf sind von nennenswerter Bedeutung für die lokale Tourismusindustrie und verzeichnen im Zuge der allgemeinen Marktentwicklung des Küstentourismus eine sehr positive Entwicklung der Fluggastzahlen. Im Gegensatz dazu sind die Fluggastzahlen des Flughafens Lübeck aktuell rückläufig. Die Etablierung neuer Flugangebote ist hier aufgrund aktuell fehlender Planungssicherheit derzeit sehr schwierig. Die Gestaltung der Zukunft dieses Flughafens ist eine der zentralen Herausforderungen der norddeutschen Luftverkehrspolitik. Davon wird nicht nur Schleswig-Holstein betroffen sein, sondern, in einer langfristigen Perspektive über das Jahr 2030 hinaus, der gesamte Großraum Norddeutschland.

Werkflugverkehr. Der Werkflugverkehr ist für die wirtschaftliche Entwicklung Norddeutschlands von besonderer Bedeutung, nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass Großunternehmen wie Airbus und Volkswagen in Norddeutschland angesiedelt sind. Beide Unternehmen benötigen für ihre Logistiknetze leistungsfähige Luftverkehrsverbindungen in alle Welt. Airbus verfügt in Hamburg-Finkenwerder über einen eigenen Flughafen, dessen Nutzung genehmigungsrechtlich jedoch auf den Werkflugverkehr von Airbus beschränkt ist (Genehmigung als Sonderlandeplatz). Der Flughafen ist daher nicht Gegenstand weiterer Betrachtungen im vorliegenden Luftverkehrskonzept. Am Flughafen Bremen befindet sich ein weiteres Airbus-Werk. Der Flugverkehr mit neuen Flugzeugen ist in Bremen im Gegensatz zu Hamburg-Finkenwerder kaum relevant, da keine Endmontage von Flugzeugen in Bremen stattfindet. Wichtig sind jedoch die Flüge von Großraumtransportern, die beispielsweise in Bremen ausgerüstete Flügel nach Toulouse befördern. Wichtige Flughäfen für die Industrie sind ferner

Braunschweig-Wolfsburg (auch für die Forschung) sowie Hannover (für VW), Hamburg (Lufthansa Technik) und Rostock-Laage (Flugschule Lufthansa). Für mehrere in Küstennähe gelegene Flugplätze, die im Gutachten konkret identifiziert werden, können sich künftig Chancen im Rahmen des weiteren Aufbaus und Betriebs der Offshore-Windindustrie ergeben.

Konversionsprojekte. In Norddeutschland werden mehrere Militärflugplätze zivil mitgenutzt. Zu nennen sind beispielsweise Cuxhaven-Nordholz, Neubrandenburg und Rostock-Laage. Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes wurde davon ausgegangen, dass Konversionsprojekte zur Umwandlung in Nutzung eines zivilen Flughafens, die bis heute nicht realisiert wurden bzw. bis heute nicht geprüft wurden, auch zukünftig ohne Bedeutung sein werden, da für sie bislang der Bedarf nicht nachgewiesen werden konnte und / oder die Finanzierung nicht gesichert ist.

Länderübergreifende Verkehrsfunktion. Die drei internationalen Verkehrsflughäfen Norddeutschlands und auch Lübeck besitzen länderübergreifende Verkehrsfunktion. Die Flughäfen Bremen und Hamburg bedienen selbstverständlich die Luftverkehrsnachfrage der sie umgebenden Länder mit, da es in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern keinen Flughafen mit umfangreichem Verkehrsangebot gibt. Länderübergreifende Bedeutung hat ebenso der Flughafen Hannover, der einen Teil der Luftverkehrsnachfrage Bremens und Hamburgs bedient. Die länderübergreifende Verkehrsfunktion ist neben der geographischen Lage in erster Linie durch das Flugplanangebot determiniert. In Lübeck ist die länderübergreifende Bedeutung durch die Nähe zu Hamburg und den Westen Mecklenburg-Vorpommerns sowie durch das dortige Angebot besonders günstiger Flüge bedingt. Die Flughäfen Heringsdorf, Rostock-Laage und Sylt haben aufgrund ihres geringen Flugplanangebotes und die Fokussierung auf Inbound-Ferienflugverkehr keine länderübergreifende Bedeutung.

Während die Abdeckung der Luftverkehrsnachfrage in den Ländern, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein durch die im Untersuchungsgebiet liegenden Flughäfen sehr hoch ist, werden jedoch aus den südlichen Rändern Niedersachsens sowie ganz besonders in Mecklenburg-Vorpommern sichtbare Marktanteile des Luftverkehrsaufkommens in den einzelnen Regionen durch andere Flughäfen bedient. Für Niedersachsen sind hier insbesondere Münster-Osnabrück, Paderborn sowie allen voran Frankfurt und Düsseldorf zu nennen, während aus Mecklenburg-Vorpommern neben Hamburg vor allem die Berliner Flughäfen bedeutende Anteile der Luftverkehrsnachfrage auf sich ziehen können.

Betriebliche, ökonomische und regulatorische Ausgangsbedingungen. Die Flughäfen Norddeutschlands unterscheiden sich bei den betrieblichen, ökonomischen und regulatorischen Ausgangsbedingungen. Bei den betrieblichen Ausgangsbedingungen sind aus technischer Sicht die Länge der Start- und Landebahn(en) sowie ihre Ausstattung mit technischen Landehilfen (insbesondere Instrumentenlandesystem) von hoher Relevanz für die Nutzbarkeit von Flughäfen / Flugplätzen durch verschiedene Marktsegmente des Luftverkehrs. So sind in Norddeutschland nur die Flughäfen von Hamburg und Hannover für Langstreckenflugzeuge ohne Einschränkung der Nutzlast bzw. Betankungsmenge nutzbar. Für die Verkehrsluftfahrt ist die

Ausstattung mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) möglichst hoher Kategorie, das Landungen bei schlechten Sichtbedingungen erlaubt, sehr wichtig. Bremen, Hamburg¹ und Hannover verfügen über solche Landehilfen. In Lübeck wird aktuell ein besseres ILS installiert, das aber noch nicht dem höchsten Standard entspricht. Alle anderen Flughäfen sind bei schlechten Sichtbedingungen benachteiligt, da sie über ein wenig leistungsfähiges ILS verfügen. Insbesondere in Rostock-Laage kommt es daher zu Flugstreichungen aufgrund von Nebel.

Bei den ökonomischen Ausgangsbedingungen sind die Entgeltordnungen zu nennen. Diese unterscheiden sich in ihrer Struktur und Höhe zwischen den Flughäfen. Die Flughafenentgelte sind jedoch nur ein Parameter im Wettbewerb der Flughäfen. Sie werden von den obersten Luftfahrtbehörden der Länder nach den Grundsätzen Kostenbezug, Transparenz und Nichtdiskriminierung genehmigt. Im Allgemeinen sind sie nur im Segment des „Low cost“ Flugverkehrs von herausragender Bedeutung für die Flughafenwahl der Luftverkehrsunternehmen. Von größerer Bedeutung ist die Endnachfrage nach Flugreisen und Lufttransporten, die das Verkehrsangebot und somit die Bedeutung der Flughäfen entscheidend determiniert. Beide werden wesentlich von der Bevölkerungsdichte sowie der sozio-ökonomischen und wirtschaftlichen Struktur im Haupteinzugsgebiet determiniert.

Für die Flughäfen Bremen und Hamburg ist in Form eines Lärmkontingentes eine höchstzulässige Lärmmenge definiert. An beiden Flughäfen ist aktuell nicht absehbar, dass das Lärmkontingent ein Wachstumshemmnis sein könnte.

Von größerer Bedeutung sind die Nachtflugregelungen. In Hamburg und Bremen bestehen Regelungen, die den Flugverkehr zwischen 23 und 6 Uhr weitestgehend einschränken. Dagegen bestehen in Hannover nur sehr geringe Einschränkungen in den Nachtstunden. Diese Nachtflugfreiheit ist für den Ferienflugverkehr und den Luftfrachtverkehr von hoher Bedeutung, da die Fluggesellschaften bestrebt sind, ihre Flugzeuge möglichst viele Stunden am Tag zu nutzen und im Luftfrachtverkehr die Nutzung der Nachtstunden zu den Spezifika logistischer Produktionskonzepte gehört.

¹ Hamburg verfügt im Detail über CAT 1 für die Landerichtungen 05 und 15; CAT 3b für 23 und nur einen LLZ/DME Anflug für die 33.

0.3 SWOT-Analyse des Norddeutschen Luftverkehrssystems

Die durchgeführte SWOT-Analyse für das gesamte Luftverkehrssystem Norddeutschland führt nicht nur Schwächen und Risiken, sondern skizziert auch die gegenwärtigen Stärken und Chancen, deren Beitrag zur Entwicklung des Luftverkehrs durch eine qualifizierte Begleitung von Seiten der Länder noch verstärkt werden kann.

Stärken des Norddeutschen Luftverkehrssystems

Kapazitäten. Norddeutschland ist über zahlreiche Flughäfen in unterschiedlichster Qualität hinsichtlich der gegenwärtigen und auch der zu erwartenden Kapazitätsanforderungen gut versorgt. Es besteht daher keine Notwendigkeit, die Flächenreserven in Kaltenkirchen zu nutzen. Auch der Flughafen Lübeck ist kurz- bis mittelfristig weder für die Kapazitätsvorhaltung noch als Instrument der regionalen Daseinsvorsorge notwendig. Langfristig, d.h. über das Jahr 2025 hinaus, könnten die vorhandenen und ausgebauten Kapazitäten des Flughafens Lübeck aber für eine restriktionsfreie Entwicklung des Luftverkehrs in Norddeutschland wichtig sein.

Daseinsvorsorge. Die Daseinsversorgung in Form des Angebots an Flughafeninfrastrukturen ist angesichts der ausgedehnten und dünn besiedelten Flächen im Durchschnitt gut, im Kern der Ballungsgebiete Bremen, Hamburg und Hannover hervorragend. Um den Erfordernissen der luftverkehrlichen Daseinsvorsorge in Mecklenburg-Vorpommern gerecht zu werden, ist eine finanzielle Unterstützung des Flughafens Rostock-Laage mit öffentlichen Mitteln angebracht und sinnvoll, zumal dieser für den für die Regionalökonomie wichtigen Tourismussektor einen erheblichen Beitrag leisten kann und die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes erhöht.

Wettbewerb. Grundsätzlich besteht eine Wettbewerbsbeziehung zwischen allen Flughäfen des Untersuchungsgebietes, insbesondere jedoch zwischen den drei internationalen Verkehrsflughäfen Hamburg, Bremen und Hannover. Sie führt zu einem marktnahen Angebot an Verkehrsverbindungen und einer hohen Qualität an Flughafendienstleistungen.

Eigenwirtschaftlichkeit. Die drei internationalen Verkehrsflughäfen Norddeutschlands sind in der Lage eigenwirtschaftlich zu arbeiten, d.h. nicht nur den laufenden Betrieb kostendeckend abzuwickeln sondern darüber hinaus die notwendigen Investitionen selbst zu finanzieren.

Touristische Potenziale. Norddeutschland verfügt mit der Nord- und Ostsee über eine hohe Attraktivität für den Tourismus. Der Ausbau eines hochwertigen Angebotes, Themen wie „Urlaub in der Region“ und die im Gegensatz zum Mittelmeer eher gemäßigten Temperaturen sprechen für das touristische Entwicklungspotenzial. Dieses kann aufgrund des gegenwärtig laufenden strukturellen Wandels durch den verstärkten Ausbau des Luftverkehrs sowohl mit großen Verkehrsflugzeugen als auch mit Kleinflugzeugen zum Wohle der regionalwirtschaftlichen Entwicklung gehoben werden.

Schwächen des Norddeutschen Luftverkehrssystems

Interkontinentalverkehr. Die Region Norddeutschland verfügt aufgrund der großflächigen Verteilung der Nachfrage und der Angebotspolitik der Fluggesellschaften (Hub-and-Spoke-Systeme) über zu wenige direkte Interkontinentalflugverbindungen, insbesondere zu wichtigen Zielen in den aufstrebenden Wirtschaftsräumen wie den BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) sowie in die USA und nach Südost-Asien.

Langfristige Ausbaukapazitäten. Die Zukunft des Flughafens Lübeck ist ab 2013 nicht mehr gesichert. Sofern keine Anschlussfinanzierung gefunden werden kann, werden Norddeutschland – aber insbesondere der Metropolregion Hamburg – langfristig wichtige Kapazitätsreserven an einem funktionierenden Flughafen verloren gehen. Obwohl am Flughafen Hamburg bis zum Jahr 2030 insgesamt ausreichende Abfertigungskapazitäten zur Verfügung stehen, kann sich die Kapazität des Start-/Landebahnsystems zu bestimmten Tagesspitzenzeiten unter den gegebenen Bedingungen bereits vorher als Engpass für die weitere Entwicklung des dortigen Luftverkehrs erweisen. Allerdings kann die Einführung einer stärker kapazitätsorientierten Entgeltstruktur nicht nur zu einer gleichmäßigeren Kapazitätsauslastung und damit zumindest teilweise zu einer Entschärfung von Spitzenlastproblemen beitragen, sondern auch – in Abhängigkeit der auf den entsprechenden (Teil-) Märkten gegebenen Preiselastizitäten - eine Verlagerung von General Aviation-, „Low cost“- und Ferienflugverkehren hin zu anderen Standorten stimulieren. Aufgrund seiner Nähe zu und seiner guten bodenverkehrlichen Anbindung an Hamburg bietet sich der Flughafen Lübeck dafür in besonderem Maße an, jedoch können auch die Standorte Hannover und Bremen Verkehre aufnehmen.

Erreichbarkeit. Der Flughafen Rostock-Laage kann aufgrund des bisher nur zeitweiligen und eingeschränkten Zugangs zu den Hubflughäfen München und Frankfurt nicht gewährleisten, dass er seine potenzielle Funktion für die Region uneingeschränkt erfüllt. Durch die wenig qualifizierte Erreichbarkeit resultiert aus regionalwirtschaftlicher Perspektive eine Schwäche hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung, die sich negativ auf die wirtschaftlichen Perspektiven der Region auswirkt.

Chancen des Norddeutschen Luftverkehrssystems

Tourismus. Wachstumschancen bestehen für das Norddeutsche Luftverkehrssystem insbesondere hinsichtlich des weiterhin zu entwickelnden ‚Inbound-Tourismus‘ als bedeutendem Wirtschaftszweig. Dies gilt in besonderem Maße für die Standorte Sylt, Heringsdorf und Rostock-Laage.

Offshore-Windparks. Die Nähe der norddeutschen Luftverkehrsstandorte zu den Offshore-Windpark-Anlagen in der Nord- und Ostsee ermöglicht eine Teilhabe an diesem wachstumsstarken Wirtschaftsmarkt im Rahmen von notwendigen Hub-schraubertransporten von Mitarbeitern und Ersatzteilen.

Flugzeugtechnologie. Die technische Kompetenz in Flugzeugbau und -wartung wird durch vorhandene Werkflughäfen (Finkenwerder) bzw. Luftverkehrsproduktionsstandorte (Hamburg und Bremen) und Forschungskompetenzen (Braunschweig) unterstrichen und beinhaltet weiteres Wachstumspotenzial.

Kooperation der Länder. Eine künftig stärkere Zusammenarbeit der jeweiligen Landesluftverkehrsverwaltungen in einzelnen Bereichen kann zu Synergieeffekten führen.

Kapazitätsreserven. Die mögliche Vorhaltung Lübecks als „Überlauf“ für Hamburg würde den Erfordernissen einer langfristig nachhaltigen Verkehrspolitik entsprechen, so dass die Flächenvorratspolitik für die Etablierung eines neuen Luftverkehrsstandortes Kaltenkirchen zu überdenken² ist.

Wie bereits erläutert, besteht kein zwingender Bedarf für einen neuen Flughafen bei Kaltenkirchen. Somit stellt die Möglichkeit des Zugriffs auf die bereits vom Flughafen Hamburg vorgehaltene zusammenhängende Fläche für sich selbst eine Vermögensoption dar, die es im Zuge raumplanerischer Erwägungen optimal zu nutzen gilt.

Risiken für das Norddeutsche Luftverkehrssystem

Politische Restriktionen. Politische Entscheidungen und öffentliche Wahrnehmung der Flughäfen (insbesondere in Bremen) können Ausbauvorhaben und Erweiterungsmaßnahmen bzw. die Nutzung der Wachstumspotenziale verhindern oder verzögern. Die Schwerpunktsetzung in der Verkehrspolitik einzelner Länder verhindert ein marktnahes Angebot und die Entwicklung von Luftverkehrsleistungen.

Fortbestand Flughafen Lübeck. Die vorhandenen Flughafenkapazitäten des Flughafens Lübeck sind aufgrund der unsicheren Finanzierung in ihrem Fortbestand nach 2012 bedroht. Durch eine Schließung würden etwaige, langfristig gegebenenfalls erforderliche Kapazitätsreserven zur Versorgung Norddeutschlands vernichtet werden, denn aufgrund der zunehmenden Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Fluglärm und Emissionen würde eine etwaige Wiederinbetriebnahme des Flughafens Lübeck aber auch ein zukünftiger Bau eines neuen Flughafens nahezu unmöglich.

² Die vom Flughafen Hamburg vorgehaltene sehr große zusammenhängende Fläche ist im Rahmen seines Entwicklungspotenzials neu zu bewerten.

0.4 Verkehrspolitische Handlungsmaßnahmen und Kategorisierung

Für jede einzelne Aussage zur Stärke oder Schwäche des Norddeutschen Luftverkehrssystems wurden in einem zweiten Schritt verkehrspolitische Handlungsmaßnahmen erarbeitet, die bei ihrer Umsetzung eine entsprechende Minderung der Schwäche bzw. eine Weiterentwicklung der vorhandenen Stärke zur Folge hätte. Die Maßnahmen wurden dann kategorisiert in

- Maßnahmen im Hinblick auf Kooperation und gemeinsames Marketing
- Maßnahmen der monetären Förderung und Infrastrukturfinanzierung.
- Genehmigungsrechtliche Maßnahmen
- Politische Maßnahmen

Für die Simulation der Auswirkungen der Maßnahmen auf die luftverkehrliche und regionalwirtschaftliche Entwicklung Norddeutschlands wurden diese den drei Fällen „Nichtumsetzung“, „Ausblick“ und „Szenario“ zugeordnet. Die so gekennzeichneten Handlungsmaßnahmen pro Fall fanden Eingang in die Erstellung der Entwicklungsperspektiven 2030, wobei im Fall „Szenario 2030“ auch alle im Fall „Ausblick 2030“ enthaltenen Maßnahmen berücksichtigt wurden (vgl. Abschnitt 3.9.3). Maßnahmen mit der Kennzeichnung „Nichtumsetzung“ blieben dabei unberücksichtigt. Beide Entwicklungsperspektiven stellen somit im Ergebnis die Qualität des Luftverkehrs in Norddeutschland im Jahre 2030 bei Umsetzung von ausgewählten Handlungsmaßnahmen dar.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Verkehrszahlen des norddeutschen Luftverkehrssystems bei Umsetzung aller im „Szenario Fall“ vorgeschlagenen Handlungsmaßnahmen nur moderat zunehmen. Daran ist zu erkennen, dass sich der Luftverkehr in Norddeutschland bereits sehr nah an den Marktanforderungen orientiert, sofern die „Ausblick-Fall“-Maßnahmengruppe umgesetzt wird. Dies ist nicht überraschend, denn in vielen Fällen haben die Behörden bereits in der Vergangenheit eine auf den Wirtschaftsstandort ausgerichtete zielorientierte Luftverkehrspolitik betrieben, die in dieser Maßnahmengruppe ihre konsequente Fortsetzung findet. Die ergänzenden Maßnahmen zielen daher auch eher auf die qualitative Verbesserung des Luftverkehrsangebotes ab, anstatt auf dessen Quantität.³

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Empfehlung der Gutachter dar, um eine möglichst große Wirkung auf die ausgewählten Zielfeldcluster zu erreichen. Die tatsächliche Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist letztendlich den luft-

³ Die qualitative Verbesserung bezieht sich auf z. B. die Erhöhung der Erreichbarkeit, eine weitere Diversifikation der Zielgebiete, vielfältige Hub-Anbindungen sowie hohe In-bound Verkehrsattraktivität.

verkehrspolitischen Entscheidungsträgern der Länder vorbehalten, die in einem nachgelagerten Abstimmungsprozess vor dem Hintergrund von einzelnen Länderinteressen sowohl eine Bewertung der den gutachterlichen Vorschlägen zugrundeliegenden Zielfeldern als auch eine Auswahl hinsichtlich der tatsächlich umzusetzenden Maßnahmenvorschläge treffen müssen. Sollte die anstehende Erarbeitung des Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes durch die Entscheidungsträger der Länder eine nur teilweise Umsetzung der Handlungsmaßnahmen zur Folge haben, fallen die genannten Qualitätseffekte der Erreichbarkeit sowie die quantitative Verkehrsentwicklung entsprechend geringer aus.

0.5 Erreichung der einzelnen Zielfeldcluster

Für die Bewertung der Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden von Seiten des Auftraggebers sieben Zielfelder vorgegeben. Diese wurden von den Gutachtern nach einer ausführlichen Diskussion auf drei Zielfeldcluster reduziert und wie folgt in ihrer Bedeutung gewichtet:

1. Entwicklung des Wirtschaftsraumes Norddeutschland (Gewichtung 65%)
2. Wirtschaftlichkeit von Flughäfen (Gewichtung 20%)
3. Klima- und Lärmschutz (Gewichtung 15%)

Diese drei Zielfeldcluster wurden im Rahmen einer Nutzwertanalyse den rund 46 Einzelmaßnahmen gegenüber gestellt. Dabei wurde für jede Maßnahme die Wirkungsintensität und Wirkungsrichtung auf jedes der drei Zielfeldcluster durch die Gutachter mit Hilfe eines Qualitätspunktesystems abgeschätzt. Die Priorität der Maßnahmen bzw. deren Rangfolge ergibt sich endogen durch die zuvor vorgenommene Gewichtung der Zielfeldcluster. Daraus ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Sollten alle 13 Maßnahmen aus dem Ausblick-Fall umgesetzt werden, ergäbe sich ein Zielerreichungsgrad von 33%
- Würden zusätzlich die 24 Maßnahmen des Szenario-Falls umgesetzt, ergäbe sich ein zusätzlicher Zielerreichungsgrad von 49%, in der Summe könnte also 82% der errechneten Gesamtwirkung erreicht werden.
- Die Gruppe von neun Maßnahmen, die nach Einschätzung der Gutachter aufgrund politischer Nichtumsetzbarkeit, Zielkonflikten oder zu geringem Kosten-Nutzen Verhältnis unberücksichtigt bleiben sollen, ermöglichten bei ihrer Umsetzung eine Erhöhung der Zielerreichung von weiteren 16% auf dann nahezu 100%.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass im Hinblick auf andere Politikbereiche wie z. B. die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen oder der Raum- und Städteplanung, von dem Luftverkehr nur ein beschränkter Beitrag zur Stärkung des

Wirtschaftsstandortes Norddeutschland erwartet werden kann, aber dafür ein sehr hochwertiger für die Wirtschaft sowie auch für die Bevölkerung. Daher bezieht sich die hier aufgeführte Zielmenge von 100% auch nur auf das diesbezügliche durch luftverkehrspolitische Maßnahmen zu erreichende Niveau.

Die Unterstützung des durch die gutachterliche Bewertung der Zielfelder resultierenden Hauptziels für die norddeutsche Luftverkehrspolitik – die Entwicklung des Wirtschaftsraumes Norddeutschland – wird im Szenario Fall 2030 zu einem hohen Grad erreicht, da die positiven regionalwirtschaftlichen Effekte von zusätzlichen Passagieren, weiteren qualifizierten interkontinentalen Flugverbindungen und eine verbesserte Erreichbarkeit klar zu identifizieren sind. Damit wird auch das Ziel, relativ zu anderen Wirtschaftsräumen an Attraktivität überdurchschnittlich zu gewinnen, erreicht. Selbst im Ausblick Fall 2030 wird sich die Situation gegenüber dem heutigen Stand verbessern.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Empfehlung der Gutachter dar, um eine möglichst große Wirkung auf die ausgewählten Zielfeldcluster zu erreichen. Die tatsächliche Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist letztendlich den dafür verantwortlichen Entscheidungsträgern der Länder vorbehalten, die in einem nachgelagerten Abstimmungsprozess vor dem Hintergrund von einzelnen Länderinteressen eine Auswahl treffen müssen.

0.6 Zukünftige Entwicklungen in Norddeutschland

Entwicklungstrends. Es konnten insgesamt 8 bedeutsame Trendgruppen bezüglich der Entwicklung des Luftverkehrs identifiziert werden. Dies sind: Energietrends, Optimierungstrends, sozioökonomische Trends, Flugzeugmodelle/ -klassen, Kostentrends, Umwelttrends, Förderungstrends sowie Strategietrends bei den Fluggesellschaften. In Bezug auf Energietrends sind sowohl der weitere Anstieg des Kerosinpreises als auch die zunehmende Bedeutung alternativer Energien und Biotreibstoffe als Einflussfaktoren zu nennen. Durch technische Fortschritte können Energieeinsparungspotenziale geschaffen werden. Insgesamt werden sich die luftfahrtspezifischen Auswirkungen jedoch in höheren Kosten niederschlagen.

Unter die Gruppe der Optimierungstrends fällt der Trend zu größeren Flugzeugen, Änderungen durch eine neue Systematik der Slotallokation, Optimierungspotenziale durch Neuregelungen bezüglich der Ordnung des Luftraums sowie eine effizientere Bodenabfertigung. Insgesamt führen diese Trends dazu, dass der Flächenbedarf an Flughäfen nicht mehr linear zum Anstieg des Passagieraufkommens steigt; die Flächennutzungseffizienz erhöht sich.

Im Bereich sozioökonomischer Trends sind insbesondere die zunehmende weltwirtschaftliche Bedeutung der BRIC-Staaten und anderer, sich im wirtschaftlichen Aufholprozess befindlicher Schwellenländer, der Bevölkerungsstrukturwandel sowie die allgemeine Wirtschaftsentwicklung ausschlaggebende Einflussfaktoren. Diese Fakto-

ren haben ein steigendes Bedürfnis nach Luftverkehrsmobilität zur Folge, die Entwicklung von Routen in dynamische Wachstumsmärkte wird fortgesetzt. Es ist insbesondere mit dem Ausbau europäischer und interkontinentaler Routen zu rechnen.

Die Etablierung neuer, zunehmend größerer Flugzeugmodelle und -klassen und der damit verbundene veränderte Flugzeugmix, wirken sich auf die Anforderungen aus, die bezüglich Größe und Menge an Abfertigungsgerät an die Flughäfen gestellt werden. Die Flugzeugtypen Boeing B787 und Airbus A350 sind aus ökonomischer Sicht dafür besser geeignet als existierende Muster⁴ (wie z. B. die Boeing 767 oder der Airbus A330), von den norddeutschen internationalen Verkehrsflughäfen Langstreckenverbindungen zu entwickeln und „dünne“ Relationen ‚nonstop‘ zu bedienen.

Im Bereich von Kostentrends ist eine Entwicklung hin zu einer Verteuerung des Luftverkehrs erkennbar, insbesondere durch die 2011 eingeführte Luftverkehrsabgabe, die Einführung von emissionsdifferenzierten Abgaben und durch zunehmende Auflagen und Regulierungen. Auch aus diesen Gründen wird die Wettbewerbsfähigkeit von Bodenverkehrsmitteln gegenüber dem Flugzeug auf Kurzstrecken steigen. Für grenznahe ausländische Flughäfen entsteht außerdem ein relativer Wettbewerbsvorteil zu Lasten norddeutscher Luftfahrtstandorte.

Im Bereich der Umweltrends sind zukünftig insbesondere die zunehmende Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Lärm und Landschaftsverbrauch sowie ein zunehmendes Klimabewusstsein von Bedeutung. An Lärmemissionsschutzmaßnahmen werden daher weiterhin hohe Anforderungen gestellt, außerdem sind aus der Bevölkerung, insbesondere in der Nachbarschaft von Flughäfen, zunehmend Widerstände gegen Ausbaupläne zu erwarten. Einer frühzeitigen und transparenten Unternehmenskommunikation sowie der Einbindung von Interessenträgern in Entscheidungsprozesse muss zukünftig mehr Bedeutung zukommen. In Bezug auf Förderungen im Luftfahrtsektor ist mit der Einstellung bzw. Verringerung von Zuwendungen an nicht eigenwirtschaftlich arbeitende Flughäfen zu rechnen. Aus unternehmensstrategischer Sicht der Fluggesellschaften ist insbesondere der globale Trend zur Konzentration und Konsolidierung bedeutsam. Die wichtige Hub-and-Spoke-Strategie wird zukünftig mehr als bisher auf eine Differenzierung des Angebotes (auch auf Langstrecken) statt auf weiter steigende Frequenzen ausgelegt werden. Weitere strategische Trends sind die Fortsetzung der Deregulierung der Märkte mit der Folge von Markteintritten und Marktstrukturverschiebungen. Dies führt auch zu einer Verschärfung der Wettbewerbssituation zwischen den Fluggesellschaften.

Qualitativer und quantitativer Ausblick 2020. Für die Abschätzung der zukünftigen Passagierentwicklung bis zum Jahr 2020 ist auf die von den Geschäftsführern der Flughäfen Bremen, Hamburg, Hannover, Lübeck und Rostock-Laage an UNICONSLT / MKmetric übergebenen Prognosen zurückgegriffen worden. Eine eigene Prognose wurde nicht durchgeführt. Die vereinzelt nicht aktuellen Mengenan-

gaben wurden aber einer Plausibilitätsprüfung unterzogen, für das Zieljahr 2020 zum Teil bestätigt (Hamburg: 18,3 Million Passagiere p.a.; Bremen 3,42 Million Passagiere p.a.), oder vervollständigt (Rostock-Laage: 450.000 Passagiere p.a.), aber auch vor dem Hintergrund der zu erwartenden Entwicklung bis 2020 angepasst (Hannover: 6,96 Million Passagiere p.a., Lübeck: 260.000 Passagiere p.a.). Für die Flughäfen Heringsdorf (25.700 Passagiere p.a.) und Sylt (240.000 Passagiere p.a.) wurden bis zum Jahr 2020 plausible Entwicklungspfade angenommen.

Qualitativer und quantitativer Ausblick 2030. Ausgehend von dem Ausblick 2020 und den veröffentlichten Industrieprognosen wurden unter Berücksichtigung der aktuellen Situation, den luftverkehrlichen Trends und den vorgeschlagenen Handlungsmaßnahmen qualitative Entwicklungsperspektiven für das Jahr 2030 erarbeitet, die auch quantitative Aussagen auf aggregiertem Niveau erlauben.⁵ Das Passagieraufkommen der Flughäfen Bremen, Hamburg, Hannover, Heringsdorf, Lübeck, Rostock-Laage und Sylt wächst bis 2020 auf 28,3 Mio. und erreicht 2030 im Ausblick-Fall 38,3 Mio. was einem Zuwachs von im Mittel 2,9% p.a. entspricht. Im Szenario-Fall erhöht sich bei erfolgreicher Maßnahmenumsetzung das Aufkommen nur um weitere 1,6 Mio. auf 39,9 Mio., entsprechend einem mittleren Wachstum von 3,1%. Die Flugbewegungen nehmen deutlich geringer zu. Sie wachsen durchschnittlich nur um rund 1,6% bzw. 1,8% (Ausblick bzw. Szenario) bis zum Jahr 2030, nehmen also um nur rund +40% gegenüber den rund +80% der Passagierzahlen zu.

⁴ Die relativ kleine Boeing 757-200 hat zudem den Nachteil einer sehr begrenzten Reichweite.

⁵ Im Rahmen dieser Studie war keine eigenständige Prognose durchzuführen, vielmehr sollte auf vorhandenes Material zurückgegriffen werden. Letzteres stand in einigen Fällen bereits im Ausblick 2020 nicht in Einklang mit der aktuellen Entwicklung und den luftverkehrlichen Trends, so dass erhebliche Differenzen im Ergebnis vorliegen.

Tabelle 1: Passagierzahlen und gewerbliche Flugbewegungen 2010, Ausblick 2020, Ausblick und Szenario 2030

Alle 7 Flughäfen in Norddeutschland	Passagiere	Gewerbliche Flugbewegungen.
	[Mio.] / %	[000] / %
2010	21,7	259,3
Ausblick 2020	29,7	314,8
Ausblick 2030	38,3	359,6
Szenario 2030	39,9	371,4
% p.a. Ausblick	+2,9%	+1,6%
% p.a. Szenario	+3,1%	+1,8%

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Mit dieser Zunahme von Passagieren und Flugbewegungen zeigen sich im Horizont bis 2030 für keinen der betrachteten sieben Flughäfen gravierende Kapazitätsengpässe.

Die entwickelten verkehrspolitischen Maßnahmen für den Szenariofall wirken sich auf das zu erwartende Gesamtaufkommen 2030 nur in relativ geringem Maße aus (+1,6 Mio. Passagiere). Auch die Aufteilung der Passagiernachfrage des norddeutschen Luftverkehrs bleibt weitgehend unverändert. Hamburg wird auch 2030 mit perspektivisch 24 Mio. Passagieren rund 60% des Aufkommens auf sich vereinigen. Zusammen mit Hannover und Bremen entfallen - wie schon 2010 auch 2030 - rund 95% der gesamten Nachfrage auf diese drei Standorte. Tendenziell nimmt der Anteil Hamburgs und Hannovers im Ausblick 2030 leicht zu, der Anteil Bremens nimmt leicht ab. Die im Szenario 2030 angenommenen Maßnahmen bewirken dagegen ein stärkeres Wachstum auf den kleineren Flughäfen Heringsdorf, Rostock-Laage und Sylt. Deren Eigenwirtschaftlichkeit wird in besonderem Maß gestärkt. Aufgrund der Annahmen zur Entwicklung Lübecks bleibt dieser Flughafen bis 2030 unter seinem Ergebnis für 2010, kann jedoch einen Teil des Aufkommensrückganges aus dem Jahre 2011 wieder kompensieren.

Der 2010 bestehende Nettoabfluss von Luftverkehrsnachfrage zu Standorten außerhalb des Untersuchungsgebietes erhöht sich im Ausblick 2030 auf über 3,1 Mio. Passagiere (2,0 Mio. im Jahre 2010). Erst durch die Umsetzung der Maßnahmen im Szenario 2030 gelingt es, diese Tendenz umzukehren und den Nettoabfluss um ca. 200.000 auf nur noch 1,8 Mio. Passagiere zu senken. Wegen des gestiegenen Gesamtaufkommens ist der Nettoabfluss mit rund 5% (gegenüber 10% im Jahr 2010) anteilig nur noch halb so groß. Dies ist bedingt durch die bis 2030 besonders im Szenario angenommene Erweiterung des Flugangebotes; primär, aber nicht ausschließlich in Hamburg. Die Rolle des neuen Flughafens in Berlin als über das heutige Maß

in Berlin-Tegel hinaus fungierendes Drehkreuz für Fluggesellschaften der Oneworld-Allianz wurde dabei berücksichtigt. Sein diesbezüglicher Einfluss auf die internationalen Verkehrsflughäfen des Untersuchungsgebietes wurde im Rahmen einer moderaten Entwicklungsannahme erfasst, wobei die Erreichbarkeit des Flughafens per Bahn ab den Innenstädten Hamburg und Hannovers (meist nur als Umsteigeverbindung) in rund 2,5 Stunden berücksichtigt wurde.

Die Untersuchung detaillierter Strategieszenarien zur Risikoabschätzung in der Konkurrenzbeziehung zwischen den norddeutschen Flughäfen und Berlin ist angeraten, insbesondere im Hinblick auf die interkontinentalen Märkte. Eine tiefergehende Untersuchung einer Ausweitung des derzeitigen Berliner Destinationsportfolios nach Europa und Nordafrika von 30 – vielfach touristischen – Zielen auf 40 bis 50 Destinationen, entsprechend dem des Standortes Düsseldorf im Kontext einer größeren Rolle im Allianznetzwerk der Oneworld mit entsprechenden weiteren interkontinentalen Verbindungen wäre ein naheliegender Ausgangspunkt der Risikoanalyse.

Veränderung der Erreichbarkeit. Neue Direktverbindungen im Interkontinentalverkehr ab Hamburg und Hannover sowie die Drehkreuzanbindung von Rostock-Laage in der Perspektive bis 2030 bewirken, dass sich die Erreichbarkeit der Regionen Norddeutschlands signifikant verbessert: Unter Annahme dieses Flugangebotes dauern Flugreisen von/nach Norddeutschland im Mittel eine knappe halbe Stunde weniger, als wenn diese mit dem Streckenportfolio des Jahres 2010 durchgeführt werden müssten, da auf vielen Relationen dann ein Nonstop-Flugangebot, gegenüber heute benötigten Umsteigeverbindungen existiert.

Die stärksten Reisezeitverbesserungen im Bereich von bis zu 40 Minuten ergeben sich dabei für das östliche Vorpommern. Ursache ist die verbesserte Anbindung des Flughafens Rostock-Laage an ein Drehkreuz. Starke positive Effekte sind auch rund um den Flughafen Bremen sowie zwischen diesem und dem Luftverkehrsstandort Hannover zu erwarten. Für die beiden Standorte ist von einem deutlichen Ausbau des Europa-Flugangebotes (wenngleich mit unterschiedlichem Fokus) auszugehen. Auch rund um Hamburg sowie in weiten Teilen Schleswig-Holsteins, allerdings mit Ausnahme der Region um Lübeck, wo das Flugangebot gemäß der getroffenen Annahmen nicht deutlich ausgeweitet wird, zeigen sich deutliche Effekte hinsichtlich einer Verbesserung der Europa-Erreichbarkeit.

Die Maßnahmen bewirken somit vorrangig eine qualitative Verbesserung des Luftverkehrsangebotes und stärken damit die Standortqualität statt auf rein mengenmäßigen Zuwachs abzu zielen.

0.7 Diskussion der luftverkehrlichen Effekte eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen

Bei der Analyse der luftverkehrlichen Effekte eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen standen die Auswirkungen eines solchen Flughafens auf das norddeutsche Luftverkehrssystem im Mittelpunkt der Untersuchung. Realistischerweise wurde davon ausgegangen, dass der Flughafen Hamburg mit Inbetriebnahme eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens bei Kaltenkirchen geschlossen würde. Andernfalls würde sich der Luftverkehr im Großraum Hamburg weiterhin vornehmlich auf den Flughafen Hamburg konzentrieren und Kaltenkirchen würde über viele Jahre unter einer massiven Unterauslastung leiden.

Die mit der Inbetriebnahme eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens bei Kaltenkirchen verbundene Verlagerung des Hamburger Flughafens nach Norden würde die Wettbewerbssituation insbesondere zwischen den beiden Flughäfen Hamburg und Hannover beeinflussen. Hamburg würde Verkehrspotenzial aus seinem südlichen Hinterland verlieren, ohne dass dieser Verlust durch Verkehrsgewinne aus Schleswig-Holstein oder aus seinem westlichen oder östlichen Hinterland kompensiert würde. Auch die Fehmarnbelt-Querung trägt hierzu nicht bei, denn die verstärkte Konkurrenzsituation gegenüber dem Standort Kopenhagen, der Heimatbasis der Star-Allianz Netzwerkfluggesellschaft SAS ist, wirkt kontraproduktiv. Die weitere luftverkehrliche Entwicklung des Hamburger Flughafens würde damit gehemmt; die Chancen auf die Anziehung zusätzlicher Interkontinent-Verbindungen in Hamburg würden sich verschlechtern. Davon wären aufgrund der vergleichsweise langen Anreisezeiten zum Drehkreuzflughafen Frankfurt/M. neben Hamburg insbesondere auch der Großraum Bremen und das westliche Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein negativ betroffen.

Vor diesem Hintergrund und auch angesichts der Tatsache, dass der Flughafen in Hamburg derzeit über genügend Kapazität verfügt, um zumindest bis zum Jahr 2025 das erwartete Luftverkehrswachstum weitgehend engpassfrei abfertigen zu können, ist die Realisierung eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens in Kaltenkirchen nicht zu empfehlen. Langfristig kann der Flughafen Lübeck in engpasskritischen Spitzenverkehrszeiten als Ausweichflughafen dienen. Voraussetzung dafür ist aber, dass dieser Flughafen trotz derzeit nicht vorhandener Eigenwirtschaftlichkeit nicht ganz aufgegeben, sondern als Flughafen mit eingeschränkten Betriebszeiten in Reserve vorgehalten wird. Unter dieser Prämisse können die bereits vorgehaltenen Flächen bei Kaltenkirchen aufgegeben werden und wären nicht weiterhin vom Flughafen Hamburg vorzuhalten.

Vor diesem Hintergrund und angesichts der Tatsache, dass realistischerweise nicht zu erwarten ist, dass einmal aufgegebene Flughafenstandorte später wieder als Standort reaktiviert werden können, sprechen sich die Gutachter für die langfristige Aufrechterhaltung des (gegebenenfalls zwischenzeitlich eingeschränkten) Flughafenbetriebs in Lübeck aus.

In Konsequenz bedeutet die Aufgabe der Vorhaltung von Flächen für Kaltenkirchen dann, dass dieser Standort auch langfristig in keinem Falle für die Errichtung von Luftverkehrsinfrastruktur herangezogen werden kann und dies somit eine unumkehrbare Entscheidung darstellt.

0.8 Ergänzende Teilfragestellungen

Gemäß Aufgabenstellung diskutierten die Gutachter eine Reihe von Einzelfragen. Da Norddeutschland über zahlreiche Flugplätze verfügt, wurde über eine Auseinandersetzung mit dem Thema „Entwicklungsmöglichkeiten für die Allgemeine Luftfahrt“ die Aussage getroffen, diese kleinen, aber gerade für weniger gut erreichbare Regionen wichtigen Infrastrukturen weiter zu erhalten. Der „Flugverkehr in Küstenferiengebiete“ birgt ein als sehr positiv zu bewertendes Entwicklungspotenzial dieses Teilsegments des norddeutschen Luftverkehrsmarktes. Was das „Spannungsfeld zwischen Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit“ anbelangt, so ist der Verzicht auf Eigenwirtschaftlichkeit eines Flughafens im konkreten Fall nur dann sinnvoll, wenn der betreffende Flughafen für die Flughafenregion als wichtiger Standortfaktor von Bedeutung ist. Vor diesem Hintergrund ist eine finanzielle Unterstützung des Flughafens Rostock-Laage durch öffentliche Gelder als sinnvolle Form der Daseinsvorsorge zu empfehlen, auch wenn die Wirtschaftlichkeit über die nächsten Jahre nicht gewährleistet sein wird. Die Bedeutung des Flughafens Lübeck als regionaler Standortfaktor für Schleswig-Holstein oder auch nur der Teilregion Holstein mit seiner „Hauptstadt“ Lübeck ist dagegen deutlich geringer. Das Argument der Daseinsvorsorge rechtfertigt daher allgemein für sich genommen nicht einen mit hohen wirtschaftlichen Verlusten verbundenen Weiterbetrieb. Allerdings kann der Weiterbetrieb des Flughafens Lübeck langfristig bei zunehmenden Kapazitätsproblemen des Hamburger Flughafens eine wichtige Entlastungsfunktion im norddeutschen Flughafensystem erfüllen. Unter diesem Aspekt kann die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs in Lübeck als Daseinsvorsorge für den Großraum Norddeutschland insgesamt gerechtfertigt werden.

Für die Fragestellung „Möglichkeiten und Grenzen zur Steuerung oder Verlagerung von Luftverkehr“ wird festgestellt, dass administrative Verkehrsverlagerungsregelungen nicht zu empfehlen sind. Mit bestimmten Instrumenten ist die Förderung von Verkehrsverlagerungen zu stimulieren, wenn Engpässe auftreten sollten.

Die Prüfung der „Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Behörden“ hat ergeben, dass durch ein Bündeln der Ressourcen und ein gemeinsames politisches Agieren – auch zur Umsetzung des Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes – eine Reihe von Synergieeffekte gehoben werden könnten.

0.9 Ergebnisbetrachtung und Empfehlungen

Nach einer umfänglichen Ist-Analyse des Luftverkehrssystems in Norddeutschland mit einer zusammenfassenden und bewertenden SWOT-Analyse haben die Gutachter eine Vielzahl von luftverkehrspolitischen Handlungsoptionen entwickelt. Damit wurde auch die Vielschichtigkeit der Handlungsoptionen der eingebundenen Länderbehörden dokumentiert, wobei über eine Kategorisierung der Maßnahmen eine weitergehende Einschätzung der Umsetzbarkeit als Orientierung erfolgte.

Durch die Diskussion der vorhandenen Zielfelder, deren Clusterung und Gewichtung konnte die Qualität einer jeden Maßnahme bewertet und priorisiert werden. Außerdem wurde ermittelt, inwieweit die den verschiedenen Szenarien zugeordneten Maßnahmen zur Erreichung der Zielfeldcluster beitragen.

Es wird grundsätzlich empfohlen, alle Maßnahmen aus dem Ausblick-Fall und dem Szenario-Fall umzusetzen, um ein optimales Ergebnis für das Bezugsjahr 2030 hinsichtlich der luftverkehrlichen Größen wie:

- Passagierzahlen,
- Flugbewegungen,
- Verkürzung der Reisezeiten,
- verbesserte Erreichbarkeit insbesondere in Mecklenburg Vorpommern,
- Reduzierung des Nettoabflusses an Passagieren zur Erhöhung regionalwirtschaftlicher Effekte

zu erreichen. Durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ergeben sich direkte, indirekte, induzierte und katalytische Effekte für die regionalökonomische Entwicklung der Norddeutschen Länder.⁶ Weiterhin kann festgestellt werden, dass Norddeutschland durch den Ausbau des interkontinentalen sowie kontinentalen Flugangebotes relativ zu anderen Wirtschaftsräumen an Attraktivität überdurchschnittlich gewinnen wird. Ferner wird hierdurch der Abstand zu den führenden Wirtschaftsräumen geringer und die Konkurrenzsituation gegenüber Berlin, Düsseldorf und Frankfurt entwickelt sich zugunsten Norddeutschlands.

Zur anstehenden Entwicklung des Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes durch die zuständigen Länderbehörden sollte der Fokus auf folgende sieben Handlungsfelder gelegt werden:

⁶ Für die Feststellung der direkten, indirekten und katalytischen Effekte ist eine eigenständige regionalökonomische Untersuchung angeraten.

1. Das **Wachstum des Luftverkehrs in Norddeutschland** (Passagiere und Flugzeugbewegungen) wird in den nächsten Jahren eher geringer als in der Vergangenheit ausfallen. Die Umsetzung der in dieser Untersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen würde dem zumindest entgegenwirken. Das mengenmäßige Wachstum ist dabei weniger in quantitativer Hinsicht, sondern vor allem als Mittel zur qualitativen Verbesserung des norddeutschen Luftverkehrssystems von Bedeutung. Nur durch die Initiierung und Nutzung der luftverkehrlichen Potenziale Norddeutschlands können die Eigenwirtschaftlichkeit der Flughafenlandschaft gesichert, die Standortattraktivität ausgebaut und insbesondere die damit verbundenen positiven regionalökonomischen Effekte für die Region Norddeutschland gehoben werden. Gemeinschaftliches Ziel der Küstenländer sollte die Stimulation eines nachhaltigen Luftverkehrswachstums sein, welches das qualitative Wachstum dem quantitativen vorzieht. Dabei sollte der Aufbau interkontinentaler Destinationen begleitet von einer Ausweitung der Destinationsvielfalt im europäischen Bereich sowie der Etablierung fehlender Hub-Anbindungen im Mittelpunkt stehen, wobei dem Wirtschaftsverkehr und dem „Inbound“-Verkehr Priorität einzuräumen wäre. Hierdurch würde die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes verbessert, eine Verkürzung⁷ der Reisewege bewirkt und Reisezeit eingespart. Insgesamt würde sich der Wirtschaftsraum Norddeutschland im Standortwettbewerb der Regionen um Investitionen und Arbeitsplätze profilieren.
2. Die **länderübergreifende Zusammenarbeit der Norddeutschen Länder** sollte durch eine Institutionalisierung des Miteinanders in folgenden Bereichen ausgebaut werden:
 - a. **Gemeinsames Marketing** des Wirtschaftsraumes und Ausbau von politischer Lobbyarbeit zur Repräsentation der Norddeutschen Interessen
 - b. **Aufbau von Kompetenzzentren** zur gemeinschaftlichen Abarbeitung von luftverkehrlichen Fragestellungen
 - c. Mit Unterstützung der Flughäfen Hamburg und Hannover sollte baldmöglichst die **gemeinsame Beantragung von bilateralen internationalen Verkehrsrechten** zum Wohle Norddeutschlands vorangetrieben werden um insbesondere zusätzliche direkte Flugverbindungen zu den aufstrebenden Staaten sowie wichtigen Handelspartnerländern herzustellen.

⁷ Anfahrtswege zu Flughäfen verkürzen sich, da nahegelegene Flughäfen die Luftverkehrsbedürfnisse befriedigen können. Ein weiterer Effekt besteht in der Vermeidung von Umwegflügen, da mehr Destinationen direkt ohne umsteigen zu erreichen sind.

- d. Gemeinsam **ordnungspolitische Vorarbeit** leisten, um bedarfsgerecht reagieren zu können und auf nationaler sowie internationaler Ebene Richtungweisend Einfluss zu nehmen zu:
 - i) Entwicklung eines Konzeptes durch marktwirtschaftlich und organisatorisch orientierte Instrumente in Verbindung und Kumulation mit infrastrukturellen Maßnahmen und unter Vermeidung von (administrativen) Ge- und Verboten auszuarbeiten und bedarfsgerecht einzuführen. Als Elemente eines Anreizsystems dienen z. B. Knappheitspreise („Peak-Pricing“) und auslastungsorientierte Entgelte, deren zukünftige Anwendbarkeit aufgrund einer Weiterentwicklung des Regulierungsrahmens angenommen wird.
 - ii) Entwicklung verbindlicher Wettbewerbs- und Förderrichtlinien, die nur ausnahmsweise im Rahmen der Daseinsvorsorge und zeitlich befristete Subventionen zur Umsetzung der Kohäsionspolitik und gezielter Wirtschaftsförderung sowie bei der Implementierung von neuen EU-Verordnungen auf Lande- bzw. Flugplätzen erlauben, ohne dabei einen fairen Wettbewerb zu behindern.
3. Die **Funktion des Flughafens Lübeck** als Kapazitätsreserve für den Großraum Hamburg (einschließlich Schleswig-Holsteins) sollte unter langfristigen Gesichtspunkten auch über das Jahr 2012 gesichert werden. Obgleich bis zum Jahre 2025 keine gravierenden Kapazitätsengpässe für den Flughafen Hamburg zu erwarten sind und zudem Optionen zur Kapazitätserweiterung bestehen, würde eine Schließung des Flughafens Lübeck bedeuten, dass dieser unwiederbringlich als Kapazitätsreserve verloren ginge. Auch wenn durch einen lediglich eingeschränkten Flughafenbetrieb eine Reduzierung der Betriebskosten möglich wäre, muss kurzfristig ein Finanzierungsmodell zur Aufrechterhaltung seiner Funktionalität ab dem Jahre 2013 gefunden werden. Vor dem Hintergrund der länderübergreifenden Bedeutung der langfristig vorzuhaltenden Kapazitäten wäre ein finanzielles Engagement anderer Länder oder deren Engagement als Gesellschafter eine zu prüfende Option.
4. Die Inbetriebnahme eines neu zu bauenden **Internationalen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen**, der den Flughafen Fuhlsbüttel ersetzen würde, bedeutete, dass dem Großraum Hamburg Verkehrspotenzial verloren ginge. Dies würde sich negativ auf die weitere Entwicklung des dortigen Routennetzes auswirken. Aufgrund der Tatsache, dass für den Flughafen in Fuhlsbüttel bis zum Jahr 2025 keine gravierenden Kapazitätsengpässe zu erwarten sind und der Flughafen Lübeck geeignet erscheint, überschüssige Luftverkehrsnachfrage aufzunehmen (sofern er betriebsbereit bleibt), sollte der Neubau eines Internationalen Verkehrsflughafens bei Kaltenkirchen nicht weiterverfolgt werden. Entsprechend muss eine Entscheidung über die bisher im Raum Kaltenkirchen vorgehaltenen Flächen getroffen werden.

5. Norddeutschland grenzt als einziger Wirtschaftsraum direkt an Nord- und Ostsee. Dies eröffnet wirtschaftliche Entwicklungsoptionen, die durch einen zielgerichteten Ausbau und eine zielgerichtete Entwicklung des Luftverkehrs unterstützt werden können:

- a. Vor dem Hintergrund des positiven regionalökonomischen Potenzials des **Küstentourismus** in strukturschwachen Nord- und Ostseeregionen spielt die steigende Zahl der mit dem Verkehrs- oder Kleinflugzeug anreisenden Fluggäste vor allem auch aufgrund deren Ausgabenverhaltens für die entsprechende Urlaubsregion eine zunehmende Rolle. Die Erhaltung bzw. der nachfragegerechte Ausbau der Flughafeninfrastruktur an der Küste sollte daher – unter Berücksichtigung umweltverträglicher Grundsätze – von Seiten der Länder qualifiziert voran getrieben bzw. unterstützt werden. Um die Flughafeninfrastruktur entsprechend zu nutzen und das Potenzial optimal erschließen zu können, ist die Entwicklung und Umsetzung einer Strategie der „Vermarktung aus einer Hand“ sowohl der Luftverkehrsverbindungen als auch der komplementären Urlaubsangebote erforderlich. Dies setzt eine enge Zusammenarbeit zwischen den Flughäfen und den regionalen Tourismuszentralen voraus. Wie das derzeitige Verhältnis von (touristischen) Inbound- zu Outbound-Passagieren am Flughafen Hamburg (20:80) zeigt, sollte auch die Stadt Hamburg hierin mit einbezogen werden. Um die Effektivität der Zusammenarbeit zu erhöhen wird vorgeschlagen, einen regionalen Dachverband der Tourismuswirtschaft zu gründen. Alternativ könnte der Verein „Deutsches Küstenland e.V.“, dessen Aufgabe die gemeinsame Vermarktung und Koordinierung des Angebots des Küstenluftverkehrs sowie der komplementären Urlaubsangebote ist, weitere Aufgaben übernehmen.
- b. Die Entwicklung der **Offshore-Windindustrie** und der Bau von über 10.000 Windkraftanlagen alleine in der Nordsee, können für die küstennahen Flugplätze Entwicklungschancen als Hubschrauberlandeplatz, aber auch als Logistikstandorte für Supply Chain Management Systeme für Windkraftanlagen generieren.

6. Der Flughafen **Rostock-Laage** sollte insbesondere bei dem Ausbau der **Anbindung an die Hub-Flughäfen** Frankfurt a.M. und München unterstützt werden. Dadurch würde er als regionaler Standortfaktor aufgewertet und könnte der Region entsprechende Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung geben. Dies wäre im Sinn einer effektiven regionalen Daseinsvorsorge geboten. Zusammen mit der Erweiterung des Angebots an Strecken für den Urlaubsverkehr und der weiteren Ausschöpfung des „Inbound“-Tourismus-Potenzials kann er in der Perspektive bis 2030 ein Passagieraufkommen erreichen, das es ihm ermöglicht, eigenwirtschaftlich zu agieren. Langfristig wird es ihm dann möglich sein, auf weitere Zuwendungen der kommunalen Gesellschafter zu verzichten.
7. Die **Eigenwirtschaftlichkeit** der Flughäfen Bremen, Hamburg und Hannover ist weiter zu erhalten und Wettbewerbsverzerrungen sind zu vermeiden. Da die Luftverkehrsnachfrage aus Mecklenburg-Vorpommern, die derzeit nicht den Standort Rostock-Laage nutzt, sondern stattdessen bisher mehrheitlich durch Hamburg und die Berliner Flughäfen bedient wird, stellt die zeitlich befristete Unterstützung von Rostock-Laage durch öffentliche Gelder in diesem Kontext keinen Widerspruch dar.
8. Die **Nachhaltigkeit** des norddeutschen Luftverkehrssystems muss der Ausschöpfung vorhandener Ressourcen an bereits beschriebenen Flughäfen Vorrang vor Flughafenneubau- und Konversionsprojekten einräumen. Insbesondere die Flughäfen Bremen und Hannover sowie Hamburg besitzen zumindest bis zum Jahr 2030 eine reichhaltige Kapazitätsreserve, dessen Potenzial durch eine optimierte Flughafeninfrastruktur sowie Prozessabläufe zu erhöhen ist. Zusätzlich bietet sich der Standort Lübeck mittel- und langfristig als Kapazitätsreserve für den Luftverkehr im Großraum Hamburg an. Auch der Flughafen Rostock operiert derzeit und auf absehbare Zeit weit von seinen möglichen Kapazitätsgrenzen entfernt.

1 EINFÜHRUNG UND ZIELSETZUNG

Das Ziel dieses Gutachtens besteht in der Erarbeitung von luftverkehrsrelevanten Empfehlungen als Grundlage für das durch die zuständigen Luftverkehrsbehörden der Länder zu erstellende Luftverkehrskonzept. Im Einzelnen geht es um:

- Die Aufnahme der aktuellen Situation und die Analyse der wichtigsten Flughäfen in Norddeutschland.
- Die Sicherstellung eines möglichst optimalen Beitrages des Luftverkehrs durch mögliche Handlungsmaßnahmen der Behörden, um damit langfristig den Wirtschaftsraum Norddeutschland zu stärken sowie gemeinsame politische Zielfelder bestmöglich zu erfüllen.
- Die Abschätzung der Luftverkehrsentwicklung auf die nähere (2020) und ferne (2030) Zukunft auf Basis vorliegender Studien und Veröffentlichungen.
- Die Abschätzung der Auswirkungen und Ergebnisse luftverkehrspolitischer Handlungsmaßnahmen für den Zeithorizont 2030 anhand einer Szenariosimulation.
- Die Identifizierung, den Ausbau und die Nutzung der besonderen Stärken einzelner Elemente des Luftverkehrssystems insbesondere hinsichtlich der Nutzung spezifischer Leistungsbereiche und komplementärer Flughafenkompetenzen zum Wohle des Wirtschaftsstandortes Norddeutschland.

Obwohl die wesentlichen Flughäfen Norddeutschlands im Einzelnen vorgestellt und betrachtet werden, liegt der Fokus dieser Untersuchung auf der Entwicklung von verkehrspolitischen Maßnahmen zum Wohle des Gesamtsystems „Norddeutscher Luftverkehr“, das aus verschiedenen Einzelementen (Flughäfen, Wirtschafts- und Luftverkehrsbehörden, Bevölkerung, norddeutsche Regionen und Wirtschaft) besteht. Daraus resultiert, dass unter Umständen die Umsetzung bestimmter Maßnahmen dem Gesamtsystem zum Vorteil gereicht, vereinzelt Beteiligte aber auch Nachteile in Kauf nehmen müssen (Solidargemeinschaft).

2 UMSETZUNG DER AUFGABENSTELLUNG

Die Arbeiten zum Norddeutschen Luftverkehrskonzept haben mit einem gemeinsamen Auftakttreffen am 1. September 2011 begonnen, in dem die genauen Ziele und Vorgehensweise der Untersuchung noch einmal diskutiert und im Wesentlichen so bestätigt wurde, wie sie im Angebot skizziert waren.

Da das Hauptaugenmerk auf dem Beitrag der größten Flughafenstandorte Norddeutschlands für den Wirtschaftsraum liegt, wurde darüber hinaus die Einbindung der Geschäftsführer der Flughäfen Bremen, Hamburg, Hannover, Lübeck und Rostock vereinbart. Mit Hilfe einer vorab unterbreiteten Fragenliste wurden zwischen September und November 2011 folgende Einzelinterviews durchgeführt:

- Herr Prof. Dr. Friedel, Flughafen Lübeck, 21. September 2011
- Frau Muller, Flughafen Rostock-Laage, 7. Oktober 2011
- Herr Bula, Flughafen Bremen, 11. Oktober 2011
- Herr Dr. Hille, Flughafen Hannover, 26. Oktober 2011
- Herr Eggenschwiler, Flughafen Hamburg, 10. November 2011

Dabei wurde insbesondere abgefragt, welcher verkehrspolitische Rahmen von Seiten der Flughafenverantwortlichen gewünscht wird, um nach Sicht des Managements eine möglichst positive und ungehinderte Entwicklung stattfinden zu lassen. Es ist zu beachten, dass die Geschäftsführer eher dem betriebswirtschaftlichen Erfolg ihres Unternehmens verpflichtet sind, wohingegen die Vertreter der Luftverkehrsbehörden längerfristige und regionalwirtschaftliche Perspektiven verfolgen, die zu anderen Maßnahmen führen können.

Darüber hinaus gab es eine enge Abstimmung mit den Vertretern der Länderbehörden. Am 8. November wurde ein Arbeitstreffen zur ersten Sichtung von Zwischenständen durchgeführt, die Ergebnisse wurden eine Tag später, am 9. November 2011, den Amtsleitern vorgestellt.

Die den Studien zu entnehmenden Luftverkehrsmengen erlauben maximal Aussagen für die nahe Zukunft 2020, so dass für die ferne Zukunft (2030) lediglich die Industriepronosen von Boeing und Airbus zur Verfügung standen. Die Ergebnisse wurden aufgenommen, diskutiert und auf Plausibilität in Bezug zur aktuellen Situation und Trends aus dem Luftverkehrsbereich untersucht, wobei hier auch die Aussagen der Flughafengeschäftsführer/in Berücksichtigung fanden. Die Bewertung des vorliegenden Materials wurde qualitativ fortgeschrieben und mündete in einem aktualisierten Ausblick 2020 und 2030, der auch quantitative Aussagen auf aggregierter Ebene zulässt.

Für das gesamte Luftverkehrssystem Norddeutschland wurde basierend auf einer detaillierten Bestandsanalyse der Flughafen- und Flugplatzinfrastruktur eine SWOT-Analyse erstellt. Für die Schwächen und Risiken wurden von den Beratern außerdem zeitgleich mögliche Handlungsmaßnahmen vorgeschlagen, durch die bestimmte Fehlentwicklungen behoben und somit eine sinnvolle und ausgewogene Entwicklungen in Bezug auf den Luftverkehr in Norddeutschland erreicht werden könnten. Außerdem wurden Maßnahmen formuliert, die die Stärken und Chancen bestimmter Entwicklungen noch weiter heben würden. Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen fanden auch jene aus den vorliegenden Studien ihre Berücksichtigung, sofern diese aus heutiger Sicht noch von Relevanz und noch nicht realisiert sind.

Diese erarbeiteten 46 verkehrspolitischen Handlungsmaßnahmen wurden zur besseren Einordnung und Bewertung in vier Kategorien unterteilt:

- Genehmigungsrechtliche Maßnahmen (7 Maßnahmen)
- Politische Maßnahmen (10 Maßnahmen)
- Maßnahmen im Hinblick auf Kooperation und gemeinsames Marketing (12 Maßnahmen)
- Monetäre Maßnahmen, Förderung und Infrastrukturfinanzierung (17 Maßnahmen)

Die Maßnahmen wurden von den Gutachtern hinsichtlich der zeitlichen Umsetzbarkeit, der zu vermuteten Finanzmittelverfügbarkeit und der politischen Umsetzbarkeit eingeordnet.

Alle dargestellten Maßnahmen wurden den beiden Hauptszenarien zugeordnet, die die zukünftige Entwicklung in einem Ausblickfall 2030 und einen Szenariofall 2030 abbilden sollten. Im Einzelnen lagen vor:

- 14 Maßnahmen für den Fall A wie Ausblick
- 25 Maßnahmen für den Fall S wie Szenario

Weiterhin gab es 9 Maßnahmen, von deren Umsetzung abgesehen wurde.

Für die Auftraggeber ist die Fragestellung nach dem Erfüllungsgrad der verkehrspolitischen Zielfelder bei Umsetzung der Maßnahmen von besonderer Bedeutung. Zu diesem Zweck wurden die sieben vorgeschlagenen Zielfelder von den Gutachtern ausführlich diskutiert, zu drei Zielfeldclustern zusammengefasst und in ihrer Bedeutung wie folgt gewichtet:

1. Entwicklung des Wirtschaftsraumes Norddeutschland (Gewichtung 65%)
2. Wirtschaftlichkeit von Flughäfen (Gewichtung 20%)
3. Klima- und Lärmschutz (Gewichtung 15%).

In einem nächsten Schritt wurden sämtliche Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkungsintensität und Wirkungsrichtung in Bezug auf die drei Zielfeldcluster vom Gutachter mit Hilfe eines Qualitätspunktesystems bewertet und priorisiert. Durch die Umsetzung einer unterschiedlichen Auswahl von „Ausblick“ Maßnahmen und „Szenario“ Maßnahmen⁸ ergab sich ein unterschiedlicher Zielerreichungsgrad durch die Szenarien. Mit der Darstellung der Maßnahmen je Fall erhält der Auftraggeber eine kategorisierte und priorisierte Liste von verkehrspolitischen Handlungsmaßnahmen, die bei vollständiger Umsetzung eine maximale Auswirkung auf die luftverkehrliche Entwicklung in Norddeutschland mit den einhergehenden positiven Auswirkungen auf die drei Zielfeldcluster.

Unter Einbindung der von den Gutachtern dem „Ausblickfall“ und dem „Szenariofall“ zugeordneten Maßnahmen sowie auch unter Berücksichtigung der nicht umzusetzenden Maßnahmen wurde die luftverkehrliche Entwicklung für die jeweiligen Fälle bestimmt. Dabei wurde rechnerisch ermittelt, mit welchen luftverkehrlichen Veränderungen in Bezug auf das Passagieraufkommen, die Luftverkehrsbewegungen sowie die Erreichbarkeit im Jahr 2030 in Norddeutschland gerechnet werden kann.

Die Veränderung der Erreichbarkeit Norddeutschlands durch die angenommenen Maßnahmenpakete wird aufgrund der besonderen Bedeutung in einem gesonderten Kapitel dargelegt.

Die von dem Auftraggeber aufgegebenen Teilfragestellungen, auf die innerhalb der Studie immer wieder Bezug genommen wird, werden ausführlich am Ende des Berichtes diskutiert. Einige Teilfragen, wie z. B. die länderübergreifende Verkehrsfunktion von norddeutschen Flughäfen, wurden direkt in den Hauptteil der Studie eingebunden, z. B. bei der Bestandsanalyse.

Für die Darstellung der Passagierzahlen für das Jahr 2011 an den Flughäfen Bremen, Hamburg, Hannover, Lübeck und Rostock-Laage konnte bereits auf die veröffentlichten Statistiken zurückgegriffen werden. Für die anderen Flughäfen und Flugplätze sind die Zahlen für das Jahr 2010 dargestellt.⁹

⁸ Alle im Ausblickfall angenommenen Maßnahmen werden auch im Szenariofall umgesetzt.

⁹ Im Anhang sind die Daten einheitlich für das Jahr 2010 dargestellt.

3 BESTANDSANALYSE FLUGHÄFEN

3.1 Definition von Flughafentypen für die vorhandenen Flughafeninfrastrukturen

Norddeutschland verfügt über eine große Anzahl von Flughäfen, Flugplätzen und Segelflugplätzen, die den Luftverkehrsbedarf der Bevölkerung, der Wirtschaft und auch der Sportfliegerei decken. Die verschiedenen Flughäfen und Flugplätze unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Infrastruktur und verkehrlichen Bedeutung. Die Flugplätze sind in erster Linie als Gruppe im Rahmen der Erstellung eines norddeutschen Luftverkehrskonzeptes relevant. Daher werden zur Abgrenzung verschiedener Typen von Flughäfen und Flugplätzen verschiedene Gruppen vorgeschlagen. Dies erfolgt auch, weil verschiedene Maßnahmen, die im Rahmen des norddeutschen Luftverkehrskonzeptes entwickelt werden, für eine ganze Gruppe und weniger für einzelne Flughäfen oder Flugplätze gelten werden.

In Anlehnung an das Flughafenkonzept der Bundesregierung werden zwei Kategorien von Flughäfen unterschieden:

- Internationale Verkehrsflughäfen und
- Regionalflughäfen.

Dabei wird aufgrund der geringen Anzahl von Flughäfen in Norddeutschland, die diesen Kategorien zugeordnet werden können, jedoch nicht zwischen „großen“, „mittleren“ und „kleinen“ Flughäfen unterschieden. Zusätzlich wird zwischen Flugplätzen und Flugplätzen mit küstentouristischer Nutzung unterschieden. Die folgende Übersicht beinhaltet die Kriterien zur Abgrenzung dieser vier Gruppen.

Abbildung 1: Übersicht Definition Flughafen- und Flugplatztypen

	Internationaler Verkehrsflughafen
	▪ Infrastruktur für Verkehrsflugzeuge mit mehr als 100 Sitzplätzen ▪ Start- und Landebahnlänge mindestens 2.000 m ▪ Internationaler Linienflugverkehr ▪ Fluggastaufkommen mindestens 2,5 Mio. p.a.
	Regionalflughafen
	▪ Start- und Landebahnlänge mindestens 2.000 m ▪ Linienflugverkehr mit einem Fluggastaufkommen von mindestens 200.000 p.a. oder besondere Bedeutung für die kommerzielle Luftfahrt / als Forschungsflughafen / als Flughafen für die Luftfracht
	Flugplatz
	▪ Befestigte Start- und Landebahn ▪ Bedeutung für die kommerzielle (Allgemeine) Luftfahrt ▪ Rechtsform des Trägers nicht e.V.
	Flugplatz mit küstentouristischer Nutzung
	▪ (Bedarfs-) Linienflugverkehr von und zu den Inseln und / oder ▪ Besonderer Stellenwert für den Küstentourismus

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Im Folgenden ist dargestellt, welche Flughäfen und Flugplätze in der vorliegenden Studie berücksichtigt werden und welcher der vier Gruppen sie jeweils zugeordnet sind. In mehreren Fällen wurden Flugplätze aufgrund ihrer Bedeutung für die kommerzielle Allgemeine Luftfahrt berücksichtigt, obwohl sie nicht vollumfänglich die Kriterien erfüllen.¹⁰

Im Rahmen dieses Luftverkehrskonzeptes werden eine Reihe weiterer Flugplätze, welche die erläuterten Kriterien nicht erfüllen, nicht weiter berücksichtigt. Der wesentliche Grund hierfür ist die fehlende Erkennbarkeit einer Bedeutung für die kommerzielle Allgemeine Luftfahrt. Aufgrund der fehlenden Bedeutung für die kommerzielle Allgemeine Luftfahrt wird auch nicht von der Existenz relevanter regionalökonomischer Effekte dieser Plätze ausgegangen.

Bei den nicht berücksichtigten Flugplätzen handelt es sich in der Regel um Flugplätze und Segelflugplätze, welche offenbar ausschließlich eine Bedeutung für den Flugsport (z. B. Segelflug, Fallschirmsprung, Ultraleichtflugzeuge) besitzen. Diese Plätze befinden sich in der Regel im Eigentum eines Luftsportvereins, stehen überwiegend nur am Wochenende zur Verfügung und sind für Flugzeuge mit einem maximalen Startgewicht von 2,0 Tonnen zugelassen.

Ebenso werden die beiden Wasserflugplätze, auf der Elbe im Hamburger Hafen und auf der Flensburger Förde bei Flensburg als nicht relevant für das Norddeutsche Luftverkehrskonzept angesehen.

3.2 Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Norddeutschland

Einführend wird zunächst die Luftverkehrsinfrastruktur je Land betrachtet, wobei alle Flughäfen und Flugplätze im Überblick dargestellt sind, sofern sie zu den vier relevanten Typen gehören. Segelflugplätze, Hubschrauberlandeplätze und andere im Rahmen dieses Konzeptes nicht relevante Flugplätze sind nicht dargestellt.

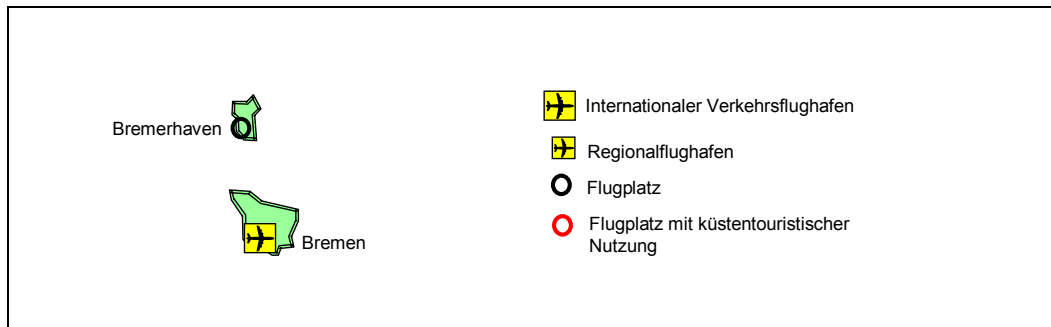
Für alle Flugplätze, die in den weiteren Kapiteln nicht einzeln erläutert werden, sind die Anzahl gewerblicher und nichtgewerblicher Flugbewegungen sowie die Anzahl gewerblicher Fluggäste dargestellt, um ihre verkehrliche Bedeutung – auch im Vergleich zu den Flughäfen und den ausgewählten, einzeln vorgestellten Flugplätzen – erkennen zu können.

¹⁰ Der Flughafen Uetersen-Heist verfügt nur über eine Grasstartbahn. Er ist mit weit über 30.000 Starts und Landungen der Flugplatz in Schleswig-Holstein mit den meisten Starts und Landungen im gewerblichen Luftverkehr. Der Flugplatz St. Michaelisdonn wird von einem eingetragenen Verein getragen.

3.2.1 Bremen

Die Luftverkehrsinfrastruktur besteht aus dem Internationalen Verkehrsflughafen Bremen sowie dem Flugplatz Bremerhaven-Luneort.

Abbildung 2: Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Bremen



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Der Flughafen Bremen wird detailliert im Kapitel 3.5.1 mit seiner verkehrlichen Bedeutung, Infrastruktur und intermodalen Erreichbarkeit beschrieben.

Der Flugplatz Bremerhaven-Luneort soll 2014 zugunsten eines neuen Hafenteils für die Windkraftindustrie geschlossen werden. Neben mehreren täglichen Flügen von und nach Helgoland wird der Flugplatz heute durch die Allgemeine Luftfahrt (Sport- und Geschäftsfliegerei) genutzt. 2010 betrug die Anzahl gewerblicher Starts und Landungen rund 5.500, die Anzahl nicht gewerblicher Starts- und Landungen betrug rund 12.000. Rund 11.000 Fluggäste wurden 2010 im gewerblichen Flugverkehr von und nach Bremerhaven-Luneort befördert. Der Flugverkehr des Flugplatzes Bremerhaven wird zukünftig an benachbarten Flugplätzen stattfinden. Insbesondere der Flugplatz Cuxhaven-Nordholz könnte von der Schließung profitieren.

3.2.2 Hamburg

Im Hamburger Stadtteil Fuhlsbüttel befindet sich der Internationale Verkehrsflughafen Hamburg. Der zweite Hamburger Flughafen ist der einzige reine Werkflughafen Norddeutschlands. Der Werkflughafen in Finkenwerder steht als Sonderlandeplatz ausschließlich Airbus zur Verfügung. Weiterer ziviler Luftverkehr jeglicher Art ist an diesem Flughafen nicht zugelassen. Es wird davon ausgegangen, dass dies auch in der Zukunft so bleiben wird. Daher wird er beispielsweise bei den Maßnahmen, die im Rahmen dieses Luftverkehrskonzeptes entwickelt werden, nicht berücksichtigt.

Abbildung 3: Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Hamburg



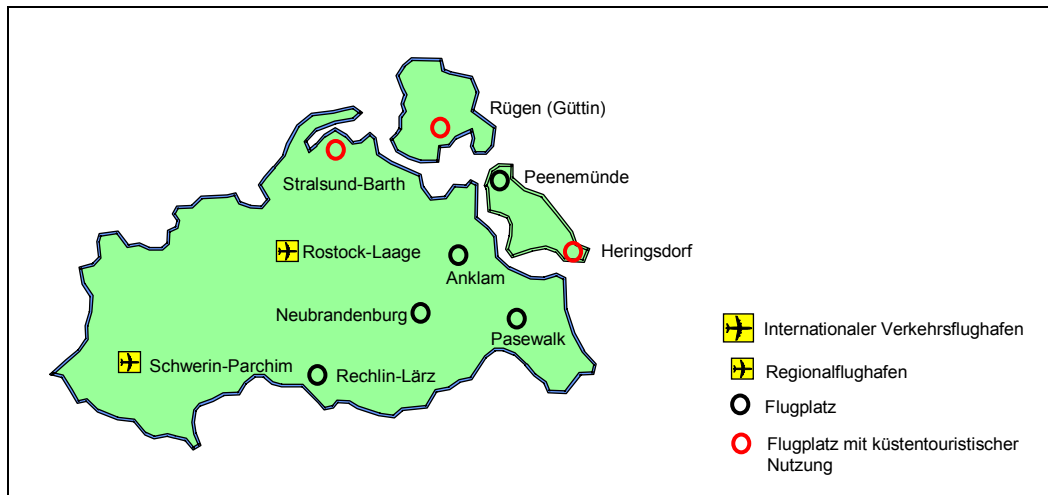
Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Eine detaillierte Beschreibung des Flughafens Hamburg befindet sich im Kapitel 3.5.2.

3.2.3 Mecklenburg-Vorpommern

Die Luftverkehrsinfrastruktur des Landes Mecklenburg-Vorpommern besteht insbesondere aus den beiden Regionalflughäfen Rostock-Laage und Schwerin-Parchim sowie acht Flugplätzen, von denen drei küstentouristische Bedeutung besitzen.

Abbildung 4: Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

In der folgenden Tabelle sind die Anzahl Flugbewegungen und die Anzahl gewerblicher Fluggäste der Flugplätze Mecklenburg-Vorpommerns zusammengefasst. Die Daten der Regionalflughäfen Rostock-Laage und Schwerin-Parchim finden sich in den Kapiteln 3.5.5 und 3.5.6.6.

Tabelle 2: Anzahl Bewegungen und Fluggäste der Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern 2010

	Bewegungen			Fluggäste nur gewerblich
	gewerblich	nicht gewerblich	gesamt	
Anklam	566	5.742	6.308	102
Barth	1.370	2.436	3.806	2.158
Rügen(Güttin)	2.750	5.772	8.522	7.184
Heringsdorf	2.958	2.934	5.892	17.604
Neubrandenburg	5.972	4.574	10.546	1.044
Parchim	5.830	7.126	12.956	1.560
Peenemünde	2.008	0	2.008	3.546
Rechlin-Lärz	898	3.950	4.848	474
Pasewalk	0	4.286	4.286	0

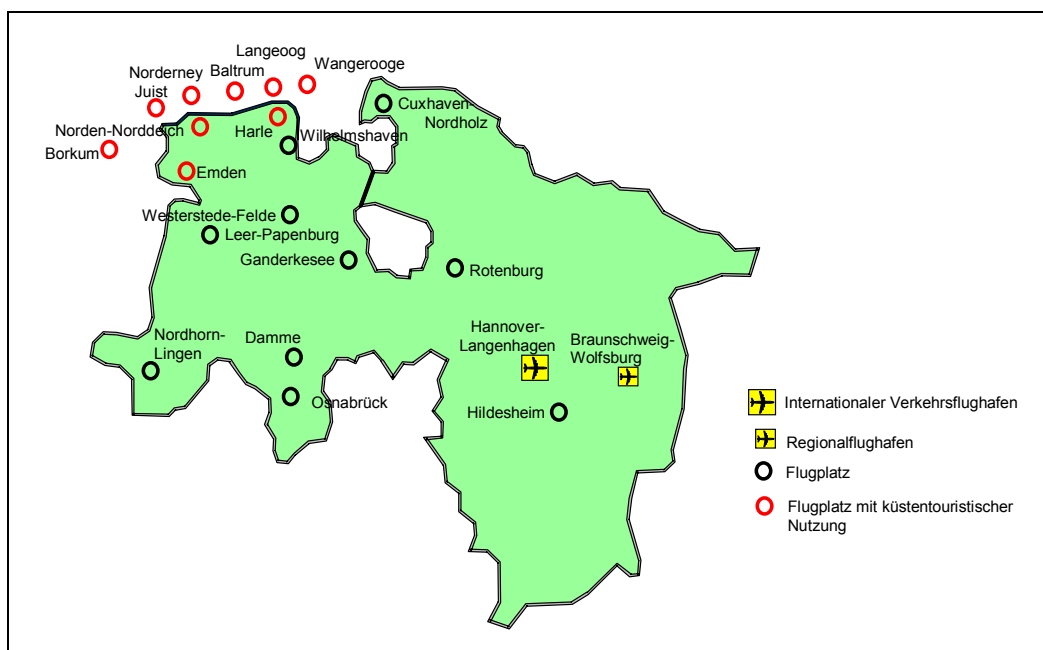
Quelle: Destatis 2011.

3.2.4 Niedersachsen

Das Land Niedersachsen verfügt mit dem Flughafen Hannover-Langenhagen über einen Internationalen Verkehrsflughafen, mit dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg über einen Regionalflughafen sowie über 19 Flugplätze, von denen neun eine besondere Bedeutung für den küstentouristischen Flugverkehr besitzen.

Im Gegensatz zum Regionalflughafen Sylt werden die Flugplätze mit küstentouristischer Nutzung in Niedersachsen ausschließlich von kleinen Flugzeugen mit max. rund 10 Sitzplätzen angefliegen. Die als Linienflugverkehr angebotenen Flüge zu den Ostfriesischen Inseln werden zudem ab den drei küstennahen Flugplätzen Emden, Norden-Norddeich und Harle angeboten. Es gibt keine Linienflüge von weiter entfernten Flugplätzen auf die Inseln.

Abbildung 5: Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Niedersachsen



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Tabelle 3: Anzahl Bewegungen und Fluggäste der Flugplätze in Niedersachsen 2010

	Bewegungen			Fluggäste (nur gewerblich)
	gewerblich	nicht gewerblich	gesamt	
Baltrum	1.612	1.062	2.674	1.706
Borkum	4.762	6.378	11.140	11.656
Braunschweig	9.830	21.600	31.430	62.896
Cuxhaven-Nordholz	20	440	460	820
Damme	0	15.940	15.940	0
Emden	8.552	2.366	10.918	8.174
Ganderkesee	4.048	10.976	15.024	544
Harle	14.938	138	15.076	63.552
Hildesheim	0	56.294	56.294	0
Juist	12.392	16.192	28.584	52.416
Langeoog	2.368	4.248	6.616	2.428
Leer-Papenburg	5.758	12.780	18.538	2.846
Norden-Norddeich	12.534	778	13.312	58.252
Norderney	2.746	7.408	10.154	5.288
Nordhorn-Lingen	482	16.812	17.294	220
Rotenburg	0	24.054	24.054	0
Osnabrück	134	17.046	17.180	0
Wangerooge	12.980	7.210	20.190	61.478
Westerstede-Felde	0	6.482	6.482	0
Wilhelmshaven	8.600	14.142	22.742	7.050

Quelle: Destatis 2011.

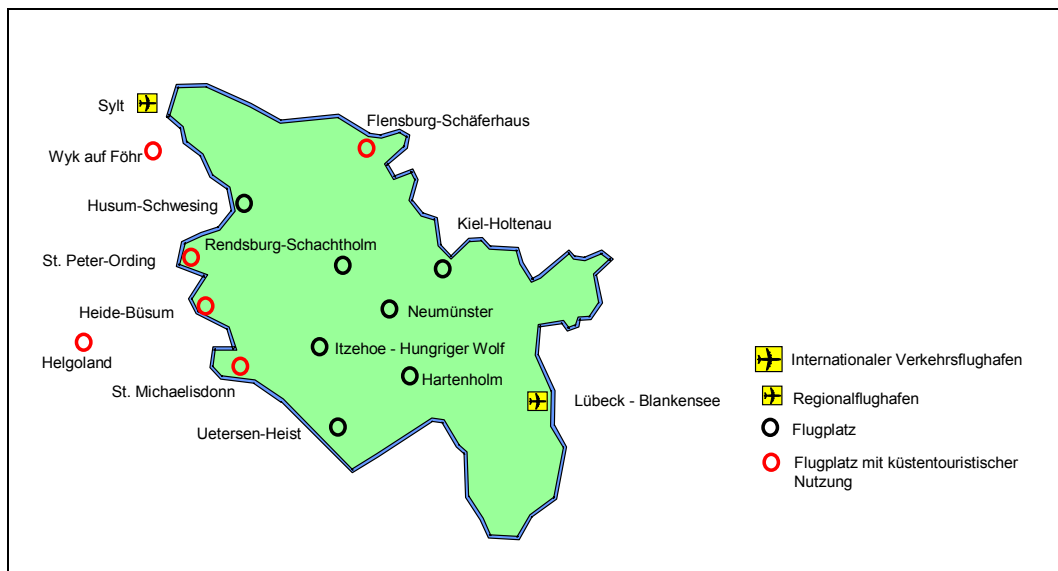
In der detaillierten Bestandsanalyse der Flughäfen und Flugplätze werden der Internationale Verkehrsflughafen Hannover, der Regionalflughafen Braunschweig-Wolfsburg und der Flugplatz Cuxhaven-Nordholz beschrieben.

3.2.5 Schleswig-Holstein

Im Land Schleswig-Holstein finden sich die beiden Regionalf Flughäfen Lübeck-Blankensee und Sylt sowie dreizehn relevante Flugplätze, von denen sechs eine besondere Bedeutung für den küstentouristischen Flugverkehr besitzen.

Zwischen den beiden Flugplätzen Heide-Büsum und Helgoland wird ganzjährig zweimal täglich ein Linienflug angeboten. Die anderen Flugplätze mit küstentouristischer Bedeutung werden ausschließlich durch die Allgemeine Luftfahrt genutzt. In der Bestandsanalyse der Flughäfen wird im Detail auf die beiden Regionalf Flughäfen sowie den Flugplatz Kiel-Holtenau eingegangen.

Abbildung 6: Übersicht Luftverkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Tabelle 4: Anzahl Bewegungen und Fluggäste der Flugplätze in Schleswig-Holstein 2010

	Bewegungen			Fluggäste (nur gewerblich)
	gewerblich	nicht gewerblich	gesamt	
Flensburg-Schäferhaus	1.992	11.144	13.136	6
Hartenholm	422	4.550	4.972	166
Heide-Büsum	2.310	5.572	7.882	15.434
Helgoland	4.676	4.590	9.266	21.186
Husum	580	6.810	7.390	494
Itzehoe, Hungriger Wolf	524	13.674	14.198	0
Kiel-Holtenau	4.294	9.138	13.432	1.326
Neumünster	0	6.226	6.226	0
Rendsburg-Schachtholm	4.092	8.702	12.794	20
St. Michaelisdonn	724	19.210	19.934	0
St. Peter-Ording	316	3.698	4.014	0
Uetersen	31.014	24.398	55.412	14.540
Wyk auf Föhr	2.588	5.018	7.606	7.384

Quelle: Destatis 2011.

3.2.6 *Zusammenfassende Bewertung*

Norddeutschland verfügt mit drei Internationalen Verkehrsflughäfen, fünf Regionalflughäfen und zahlreichen Flugplätzen, die für die kommerzielle Allgemeine Luftfahrt relevant sind, über eine sehr gute Luftverkehrsinfrastruktur.

Zahlreiche Flugplätze besitzen Bedeutung für den Küstentourismus bzw. für die Versorgung der Inseln. Die Inselflugplätze und Flugplätze auf dem Festland, von denen aus zu den vorgelagerten Inseln geflogen wird, weisen im Vergleich mit anderen Flugplätzen eine hohe Anzahl Fluggäste im kommerziellen Flugverkehr aus.

Für das Luftverkehrssegment kommerzielle Allgemeine Luftfahrt sind alle Flughäfen und dargestellten Flugplätze relevant, so dass im Regelfall von jedem Ort in Norddeutschland nur eine Fahrzeit mit dem Pkw von maximal einer Stunde erforderlich ist, um zu dem nächsten Flughafen oder Flugplatz zu gelangen. Im Vergleich zu den Flughäfen und Regionalflughäfen ist die verkehrliche Bedeutung der Flugplätze, die nicht für den Küstentourismus relevant sind, in der Regel gering. Die Fluggastanzahl dieser Fluggäste im gewerblichen Verkehr liegt zumeist unter 10.000 pro Jahr.

Nach zwei kurzen Kapiteln zu Flughäfen und Flugplätzen, die für den Werkflugverkehr von Bedeutung sind sowie zu Konversionsprojekten wird in den folgenden Kapiteln detailliert auf die verkehrliche Bedeutung, die Infrastruktur und Erreichbarkeit der drei Internationalen Verkehrsflughäfen sowie der Flughäfen Lübeck und Rostock-Laage eingegangen. Drei weitere Regionalflughäfen sowie fünf ausgewählte Flugplätze werden anschließend zusammenfassend beschrieben.

3.3 Flughäfen und Flugplätze für den Werkflugverkehr

In Norddeutschland bestehen mehrere Flughäfen mit ausschließlicher oder zumindest besonderer Bedeutung für den Werkflugverkehr. Der bereits erwähnte Flughafen Hamburg-Finkenwerder besteht ausschließlich für den Werkflugverkehr von Airbus. Dieser besteht aus den Transporten von Rumpfsegmenten, Flügeln und anderen Bauteilen zwischen den verschiedenen europäischen Airbus-Werken, den Testflügen von in Hamburg endmontierten oder wesentlich bearbeiteten Flugzeugen, den Überführungsflügen neuer Flugzeuge zwischen Airbus-Werken, Auslieferungsflügen sowie dem linienähnlich betriebenen Flugverkehr für Airbus-Mitarbeiter zwischen den Airbus-Werken.¹¹ Gemäß seiner Genehmigung darf der Flughafen Finkenwerder nur von Airbus genutzt werden. Daher spielt er im Rahmen der Entwicklung eines Luftverkehrskonzeptes für Norddeutschland keine Rolle.

Der Flughafen Hamburg ist Standort von Lufthansa Technik. Mit Airbus, Lufthansa-Technik sowie zahlreichen Zulieferunternehmen ist Hamburg einer der wichtigsten Luftfahrttechnik-Standorte weltweit.

Der Flughafen Bremen wird ebenfalls durch Airbus genutzt. Allerdings weniger umfangreich als der Flughafen Hamburg-Finkenwerder, da in Bremen keine Flugzeuge endmontiert und ausgeliefert werden. In erster Linie werden Bauteile, insbesondere Flügel in Airbus-Großtransportern vom Typ Airbus A300-600 ST „Beluga“ transportiert. Für diese Transporte wurden die beiden je rund 300 Meter langen „Sonderstartbahnen“ im Westen und Osten der bestehenden 2.040 Meter langen Start- und Landebahn des Bremer Flughafens gebaut. Nur diese Transporte dürfen die beiden „Sonderstartbahnen“ nutzen. Ferner ist in Bremen die Verkehrsfliegerschule der Lufthansa als wesentliches Unternehmen der Luftfahrtindustrie zu nennen.

Die Flughäfen Braunschweig-Wolfsburg sowie Hannover besitzen Bedeutung für den Werkverkehr von VW. In Braunschweig handelt es sich in erster Linie um Verkehr von VW-Mitarbeitern zwischen den verschiedenen Werken. Der Flughafen Hannover wird neben dem Zweck der Beförderung von VW-Mitarbeitern für den Transport von Luftfracht von VW bzw. der niedersächsischen Automobilindustrie genutzt. Eine Besonderheit sind in Hannover die im Winter angebotenen Linienflüge ins schwedische Arvidsjauer. Im Winter 2011/12 bietet montags und freitags Air Berlin Flüge dorthin an, weil in der schwedischen Region, u.a. auf zugefrorenen Seen, umfangreiche Tests von Straßenfahrzeugen unter Winterbedingungen durchgeführt werden.

¹¹ Zu Überführungsflügen gehören beispielsweise die Flüge der Flugzeuge vom Typ Airbus A 380, die in Toulouse endmontiert werden und dann zur Lackierung und Innenausstattung nach Hamburg-Finkenwerder kommen. Der Flugverkehr für Airbus-Mitarbeiter zwischen Finkenwerder und Toulouse wird seit Herbst 2011 im doppelten Tagesrand von der Germania Fluggesellschaft mit Flugzeugen vom Typ Airbus A 319 durchgeführt.

Seit 2010 ist der Flughafen Rostock-Laage Standort der Pilot Training Network GmbH, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Lufthansa Flight Training GmbH. So ist die Anzahl der Schulungsflüge am Flughafen Rostock von rund 200 im Jahr 2009 auf über 10.000 im Jahr 2010 gestiegen. Ein Kriterium bei der Standortwahl war die Möglichkeit, mehrere Flughäfen/Flugplätze in der Umgebung des Flughafen Rostock-Laage zu Trainingszwecken anfliegen zu können.

3.4 Konversionsprojekte

Nach Ende des Ost-West-Konfliktes und der Wiedervereinigung wurden eine Reihe von militärischen Flugplätzen in eine zivile Trägerschaft überführt (zum Beispiel der Flugplatz Kiel) oder werden durch den zivilen Luftverkehr mitgenutzt (zum Beispiel Rostock-Laage, Cuxhaven-Nordholz, Neubrandenburg). Für den Standort Ahlhorn wird aktuell eine zivile Nutzung geprüft.

Im Rahmen des Luftverkehrskonzeptes für Norddeutschland werden neue Konversionsprojekte nicht betrachtet. Es wird davon ausgegangen, dass hierfür – gut 20 Jahre nach der Wiedervereinigung - kein Bedarf besteht bzw. die Finanzierung nicht möglich ist. Die Beispiele Cochstedt bei Magdeburg und Altenburg im östlichen Thüringen zeigen, dass es sehr schwierig ist, zusätzliche Flugplätze erfolgreich zu etablieren. Wenn in den letzten 20 Jahren in Norddeutschland offenbar kein ausreichender Bedarf bestand, erscheint es sehr schwierig, ausreichenden Bedarf für zukünftige Konversionsprojekte zu identifizieren. Dennoch steht es den Ländern und anderen, privaten Interessenträgern frei, den Bedarf in Einzelfällen zu prüfen.

3.5 Flughafensteckbriefe für die Internationalen Verkehrsflughäfen, Regionalflughäfen und ausgewählte Flugplätze Norddeutschlands

In der Bestandsanalyse werden die Ausgangsbedingungen für den Luftverkehr in den norddeutschen Küstenländern dargestellt. Vorangehend wurde bereits festgestellt, dass die drei Internationalen Verkehrsflughäfen, die Regionalflughäfen und fünf ausgewählte Flugplätze eine besondere verkehrliche Bedeutung besitzen bzw. sich aufgrund ihrer Infrastruktur von den anderen Flugplätzen mit Bedeutung für die kommerzielle Allgemeine Luftfahrt und / oder den Küstentourismus abheben.

Die Beschreibung der insgesamt 13 Flughäfen und Flugplätze erfolgt in zwei verschiedenen Detaillierungsstufen.

Die Beschreibung der Flughäfen erfolgt mit Hilfe einer Reihe von Kriterien:

- Eigentümerstrukturen
- Betreiber
- Umsatz p.a. der Betreibergesellschaft
- Verkehrszahlen / Marktnachfrage
- Verkehrsarten
- Infrastruktur
- Zugelassene Luftfahrzeugarten
- Kapazitäten
- Spezialisierungen
- Erreichbarkeit
- Intermodale Anbindung
- Regionalwirtschaftliche Bedeutung.

Die Kriterien waren überwiegend bereits in der Leistungsbeschreibung von den Auftraggebern vorgegeben.

Für eine zusammenfassende, tabellarische Darstellung der dreizehn Flughäfen wurden die Kriterien weiter differenziert und teilweise je Kriterium mehrere Unterkriterien definiert (siehe folgende Abbildung).

Abbildung 7: Übersicht Kriterien und Einzelkriterien für die Bestandsanalyse der norddeutschen Flughäfen

Eigentümerstrukturen	Eigentümer Eigentümerart (öffentlich/privat)
Betreiber	
Umsatz p. a. der Betreibergesellschaft	
Verkehrszahlen / Marktnachfrage	Flugbewegungen 2010 Flugäste p.a. (Einsteiger+Aussteiger) 2010 Luftfracht+Luftpost (Import+Export) 2010 Anzahl Destinationen national Anzahl Destinationen international Stand: Sommerflugpläne 2011
Verkehrsarten	Linienflugverkehr Charter/Ferienflugverkehr Low Cost Carrier General Aviation Geschäftsflieger Wartung Sport und Hobby
Infrastruktur	Start- und Landebahnen Ausrichtung, Länge und Breite ILS-Kategorie Vorfeldfläche Anzahl Abstellpositionen (für versch. Flugzeuggrößen)
Zugelassene Luftfahrzeugarten	
Kapazität Bewegungen pro h	
Kapazität Bewegungen p.a.	
Kapazitäten Passage [Mio. Paxe p.a.]	
Kapazitäten Fracht [1.000 t p.a.]	
Spezialisierungen	
Erreichbarkeit [Distanz Straße zu wichtigen Städten im Einzugsgebiet]	
Intermodale Anbindung	Anbindung Straße Anbindung Schiene Anzahl Züge pro Stunde zur Stadt Anzahl Straßenbahn-/Buslinien Anzahl Abfahrten pro Stunde
Regionalwirtschaftliche Bedeutung	Anzahl direkte Arbeitsplätze Anzahl indirekte und induzierte Arbeitsplätze

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Im Folgenden werden auf die drei Internationalen Verkehrsflughäfen, die Regionalflughäfen und fünf ausgewählte Flugplätze Norddeutschlands beschrieben. Im Anhang befindet sich eine zusammenfassende tabellarische Darstellung der Bestandsanalyse.

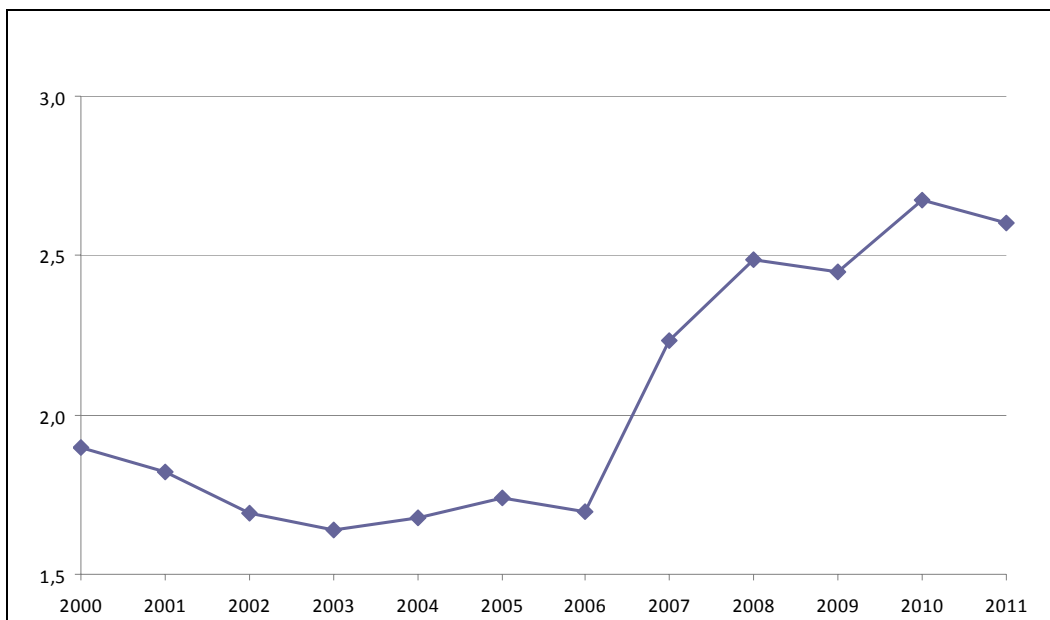
3.5.1 Flughafen Bremen

Infrastruktur und verkehrliche Bedeutung

Der Flughafen Bremen ist der kleinste der drei Internationalen Verkehrsflughäfen Norddeutschlands.

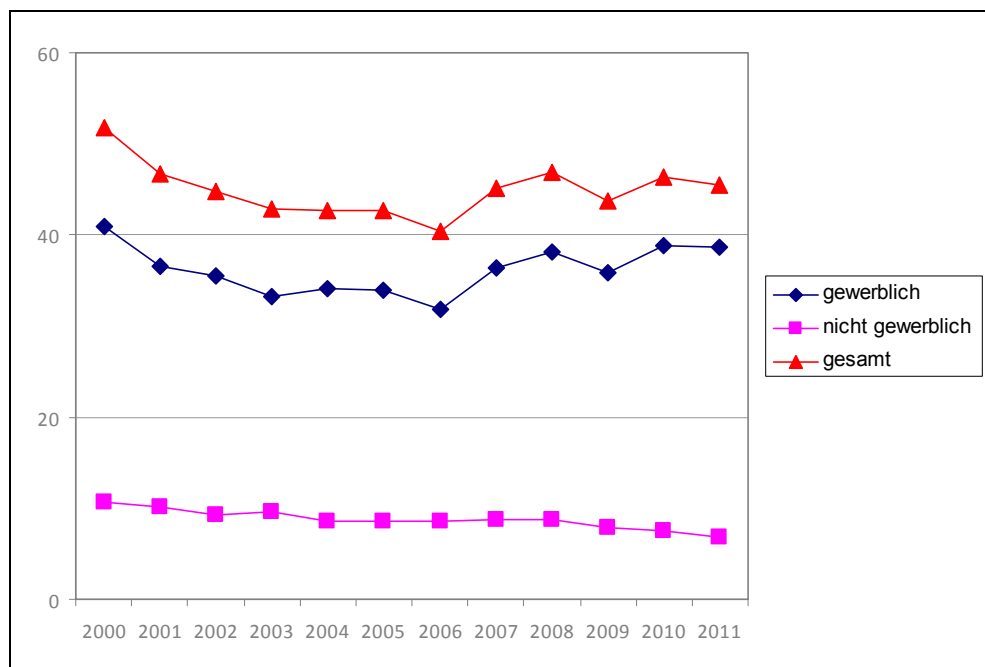
In der ersten Hälfte des letzten Jahrzehnts lag die Fluggastanzahl nahezu kontinuierlich deutlich unter 2 Mio. p.a. Erst nach Eröffnung einer Basis von Ryanair am Flughafen Bremen stieg die Fluggastanzahl ab 2007 auf ein Niveau deutlich über 2 Mio. Fluggäste pro Jahr. 2009 war trotz der Wirtschaftskrise nur ein leichter Rückgang zu verzeichnen. 2010 war mit rund 2,7 Mio. Fluggästen das bislang erfolgreichste Jahr für den Flughafen Bremen. Im Jahr 2011 betrug das Fluggastaufkommen gut 2,5 Mio. Es sank gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rund 4%.

Abbildung 8: Fluggastanzahl Flughafen Bremen 2000 bis 2011 [Mio.]



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011, auf Basis von ADV.

Abbildung 9: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Bremen 2000 bis 2011 [1.000]



Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT 2011, auf Basis von ADV.

Die Anzahl der gewerblichen Starts und Landungen sowie der Gesamtanzahl Starts und Landungen waren in der ersten Hälfte des letzten Jahrzehnts sowie in der letzten Wirtschaftskrise durch Rückgänge gekennzeichnet. 2010 wurden die Rekordzahlen des Jahres 2000 noch nicht wieder erreicht. Die Anzahl Bewegungen im nicht gewerblichen Luftverkehr ist seit 2000 gesunken bzw. stagnierte lange Zeit. Im Jahr 2011 ist die Anzahl Bewegungen leicht gesunken.

Der Flughafen verfügt über zwei Start- und Landebahnen, wobei jedoch nur die Hauptstart- und Landebahn (09/27) für die kommerzielle Luftfahrt relevant ist. Sie ist insgesamt rd. 2.600 Meter lang. Die beiden westlich und östlich der beiden Schwellen gelegenen Sonderstartbahnen von je rund 300 Meter Länge dürfen nur von Transportflügen des am Flughafen Bremen ansässigen Airbus-Werkes genutzt werden. Für die kommerzielle Luftfahrt ist nur der 2.040 Meter lange Teil der Startbahn zwischen den beiden Schwellen relevant. Die Distanz ist zu kurz für Langstreckenflüge mit den typischerweise eingesetzten Flugzeugtypen. Der Koordinationseckwert des Flughafens Bremen beträgt 22. Dies ist ausreichend für die Abwicklung des lokalen Verkehrsaufkommens. Die 700 Meter lange Nebenstartbahn (23) kann nur für Starts kleinerer Flugzeuge und in eine Richtung genutzt werden.

Die landseitige Infrastruktur ist in den letzten Jahrzehnten nahezu vollständig neu gebaut worden. An der Stelle des alten Terminals wurde ein neues Terminal für Fluggäste gebaut. Auch für die Luftfrachtabfertigung wurde ein neues Terminal ge-

baut. Ein älteres Gebäude wurde in der Mitte des letzten Jahrzehnts für die exklusive Nutzung durch die irische „Low cost“ Fluggesellschaft Ryanair umgebaut.

Das Flugplanangebot des Flughafens Bremen konzentriert sich auf den innerdeutschen und innereuropäischen Flugverkehr. Innerdeutsch bestehen Verbindungen nach Frankfurt, München und Stuttgart. Im innereuropäischen Verkehr bestehen Verbindungen zu wichtigen Drehkreuzflughäfen wie Amsterdam und Paris-Charles de Gaulle, zu den wichtigen Ferienzeilen in Südeuropa und zu einer Reihe von Destinationen, die von Ryanair angeflogen werden.

Die Fluggesellschaft OLT ist in Bremen zu Hause. Von ihr werden mehrere Flugzeuge mit bis zu 50 Sitzen eingesetzt, die die Strecken nach Kopenhagen, Toulouse und Zürich bedienen. Die Strecken nach Bristol, Brüssel und Nürnberg wurden eingestellt. Die wirtschaftliche Stabilität des Unternehmens hat sich nach Beteiligung eines neuen Gesellschafters verbessert. Die Strecke nach Brüssel wurde wieder aufgenommen. Hinzu kam eine neue Strecke nach Danzig. Mit der OLT verfügt der Flughafen Bremen über eine „homebase“ Fluggesellschaft, die Flugzeuge in einer Größenordnung einsetzt, die ab den anderen norddeutschen Flughäfen nahezu nicht mehr eingesetzt werden. Theoretisch sind diese Flugzeuge von der Größenordnung her geeignet, Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen zu erschließen, jedoch sind die Stückkosten und damit die Flugtarife höher als die größerer Flugzeuge. Wünschenswert wäre, wenn Bremen an noch mehr europäische Drehkreuzflughäfen angeschlossen wäre.

Die folgende Abbildung stellt das Flugplanangebot des Flughafens Bremen in einer typischen Woche des Jahres 2010 dar. Die Graphik zeigt die Anzahl wöchentlicher Abflüge in verschiedene Zielgebiete.

In Abbildung 11 findet sich die Erläuterung zur Abkürzung der Zielgebiete. Die am häufigsten bedienten Zielgebiete ab Bremen sind Deutschland („DEG“) und die Iberische Halbinsel inklusive der zu Spanien und Portugal gehörenden Inseln („EUI“).

Das Einzugsgebiet des Flughafens Bremen beschränkt sich auf das Land Bremen und den Nordwesten Niedersachsens. Allerdings kann hier der Flughafen keinen überragenden Marktanteil von über 75% erzielen, weil offenbar Flugreisende andere Flughäfen mit einem umfassenderen Flugplanangebot wählen. Wenig Aufkommen wird zudem aus dem Nordosten der Niederlande, dem Süden und Nordosten Niedersachsens generiert.

Der Umschlag geflogener Luftfracht am Flughafen Bremen ist mit rund 540 Tonnen 2010 und 570 Tonnen in den ersten elf Monaten des Jahres 2011 nahezu bedeutungslos. Wie in Hamburg und Hannover wird allerdings Luftfracht mit einem deutlich höheren Volumen im Luftfrachtzentrum des Flughafens Bremen umgeschlagen und per Lkw zu anderen Flughäfen gefahren.

Intermodale Anbindung

Der Flughafen Bremen ist nicht an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG angebunden, verfügt jedoch über eine sehr gute Straßenbahnanbindung an den Bremer Hauptbahnhof. Die Straßenbahnlinie 6 fährt bis zu 12 Mal pro Stunde. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt 16 Minuten. Darüber hinaus bestehen eine Buslinie in den Bremer Stadtteil Huchting sowie Fernbuslinien nach Groningen/Niederlande (4-5 Mal pro Tag) und Hamburg (3-6 Mal pro Tag).

Mit dem Auto ist der Flughafen über die Autobahnen BAB 1, BAB 27 und die Bundesstraße B 6, die Autobahn BAB 28 sowie über die Bundesstraße B 75 zu erreichen. Nach Fertigstellung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 1 wird der Flughafen Bremen aus Richtung Nordosten wesentlich besser erreichbar sein.

Mögliche Maßnahmen in Untersuchungshorizont

Eine Verbesserung der Schienenanbindung des Bremer Flughafens ist derzeit nicht absehbar. Die Anbindung an die BAB 1 und die BAB 27 ist möglich, wenn die BAB 281 durchgehend befahrbar ist. Ein Zeitpunkt hierfür ist aktuell nicht absehbar.

Zusammenfassende SWOT-Analyse des Flughafens Bremen

Abbildung 12: SWOT-Analyse Flughafen Bremen

Stärken ▪ Sehr gute luft- und landseitige Infrastruktur ▪ Sehr gute Anbindung der Stadt Bremen ▪ Freie Kapazitäten ▪ Separate Kapazitäten für den Low cost-Luftverkehr ▪ Gute Anbindung an Drehkreuzflughäfen	Schwächen ▪ Stadtnahe Lage erzeugt Fluglärmproblematik ▪ Nutzung der vollen Länge der Start-/Landebahn nur durch Airbus Deutschland ▪ Einzugsgebiet durch andere Flughäfen begrenzt ▪ Geringe Bevölkerungsdichte im Einzugsgebiet ▪ Eher preissensible Reisende im Einzugsgebiet
Chancen ▪ Stabilisierung der wirtschaftlichen Situation des „home carriers“ OLT und Ausbau des Streckennetzes ▪ Ausweitung des Angebotes im Low cost- und Ferienflugverkehr ▪ Gewinn von Marktanteilen, z.B. durch bessere Erreichbarkeit über die A1 nach Fertigstellung des Ausbaus	Risiken ▪ Reduzierung des Touristik- und Low cost-flugverkehrsaufkommens aufgrund einer restriktiven Nachtflugregelung / mangelnder Attraktivität der Betriebszeitregelung ▪ Betriebseinstellung des „home carriers“ OLT und fehlende Kompensation des Flugplanangebotes durch andere Carrier ▪ Unvorhersehbare Geschäftsentwicklung eines wichtigen Kunden

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

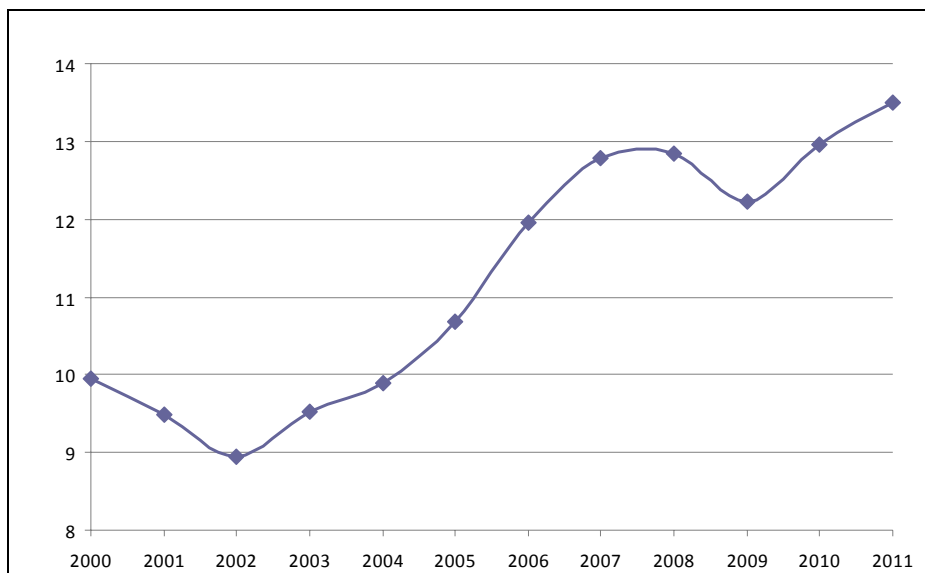
3.5.2 Flughafen Hamburg

Infrastruktur und verkehrliche Bedeutung

Der Flughafen Hamburg ist der verkehrsreichste Flughafen Norddeutschlands. Mit gut 13,5 Mio. Fluggästen im Jahr 2011 hat er mehr als doppelt so viele Fluggäste wie der Flughafen Hannover, der zweitverkehrsreichste Flughafen Norddeutschlands.

Mit Ausnahme der Krise nach den Anschlägen des 11. Septembers 2001 und der Rezession 2008/2009 hat sich das Fluggastaufkommen durchweg positiv entwickelt. 2010 wurde ein zuvor nicht erreichter Rekordwert bei der Anzahl der Fluggäste in Höhe von knapp 13 Mio. erreicht. Dieser Rekordwert wurde 2011 bereits Mitte Dezember erreicht, so dass das Jahr 2011 – bezogen auf die Anzahl Fluggäste – das erfolgreichste des 100 Jahre alten Flughafens Hamburg ist.

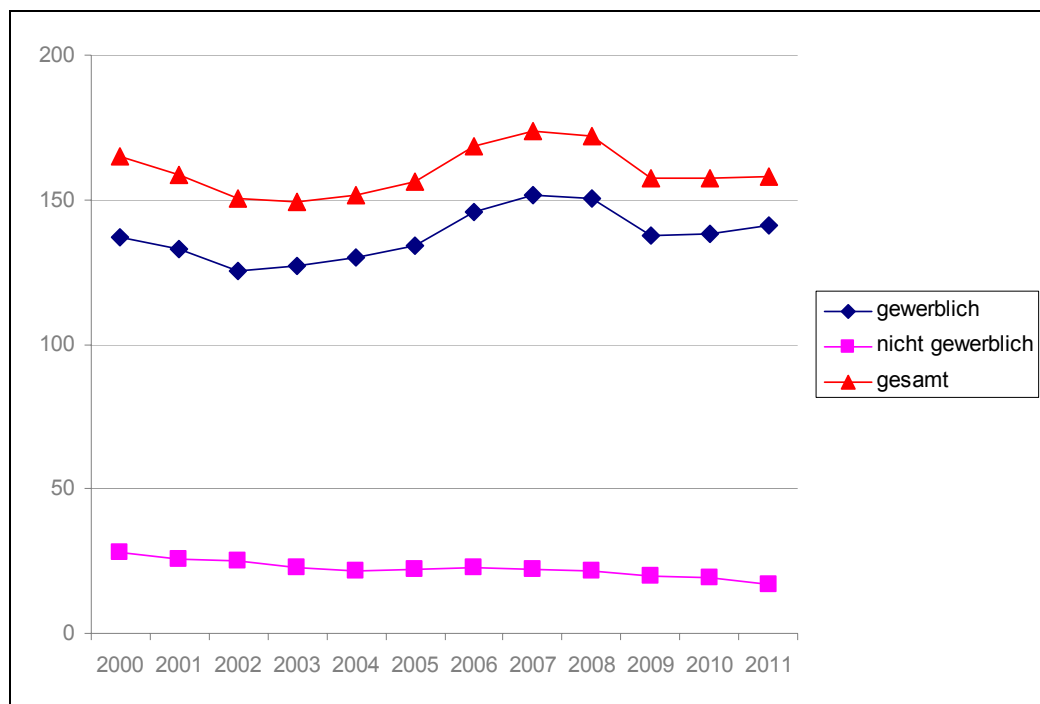
Abbildung 13: Fluggastanzahl Flughafen Hamburg 2000 bis 2011 [Mio.]



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011, auf Basis von ADV.

Bezogen auf die Anzahl Flugbewegungen sieht das Bild anders aus. Seit 2008 ist ein deutlicher Rückgang sowohl bei den gewerblichen als auch den nicht gewerblichen Flugbewegungen zu verzeichnen. Die Anzahl Bewegungen im gewerblichen Bereich ist im Gegensatz zur Fluggastanzahl 2010 nicht gestiegen. Ursächlich ist hier der Trend zum Einsatz durchschnittlich größerer Flugzeuge bzw. von Flugzeugen mit mehr Sitzen pro Flugzeug nach neuer Bestuhlung von Flugzeugen (z. B. Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge der Lufthansa). 2011 ist die Anzahl gewerblicher Bewegungen um 0,6 Prozent gestiegen. Insgesamt ist die Anzahl Bewegungen um 2,4 Prozent gewachsen.

**Abbildung 14: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Hamburg 2000 bis 2011
[1.000]**



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011, auf Basis von ADV.

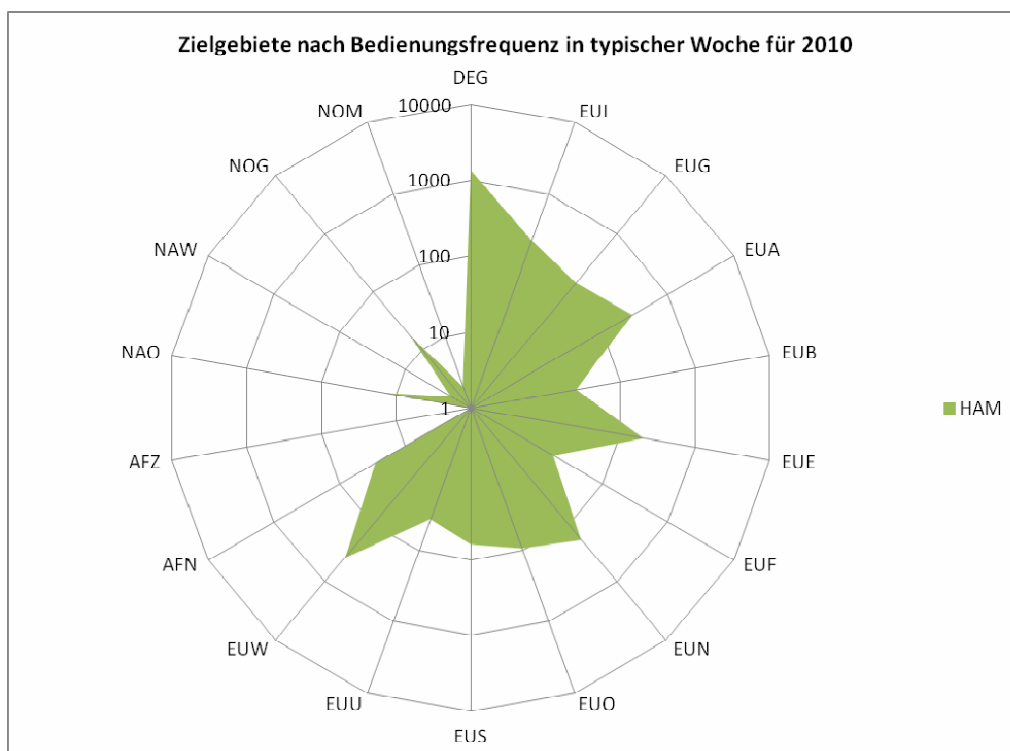
Der Flughafen Hamburg verfügt nach Abschluss der landseitigen Ausbaumaßnahmen über eine land- und luftseitige Infrastruktur, die allen Anforderungen entspricht. Die beiden Start- und Landebahnen sind für den Langstreckenluftverkehr geeignet und z. T. mit der höchsten Kategorie des Instrumentenlandesystems¹² ausgestattet. Nachteilig für die Kapazität des Flughafens ist die Kreuzung der beiden Start- und Landebahnen, die einen unabhängigen Betrieb nicht zulässt. Der Koordinationseckwert (maximal zu vergebene Start- und Landezeitfenster in einer Stunde) für den Flughafen Hamburg beträgt 53. Die Kapazität reicht aktuell aus, alle Wünsche der Fluggesellschaften nach Start- und Landezeitfenstern zu erfüllen.

Der Flughafen Hamburg wird von allen Segmenten des zivilen Luftverkehrs genutzt. Im Sommerflugplan 2010 wurden Flüge zu zehn innerdeutschen und 82 internationalen Destinationen angeboten. Die folgende Graphik veranschaulicht das Flugplanangebot. Der Schwerpunkt liegt bei innerdeutschen und Auslandsflügen ins west-, nord- und südeuropäische Ausland. Im Interkontinentalverkehr werden nur New York-Newark, Teheran, Dubai und neu seit Herbst 2011 Schanghai ganzjährig angefliegen.

¹² Hamburg verfügt im Detail über CAT 1 für die Landerichtungen 05 und 15; CAT 3b für 23 und nur einen LLZ/DME Anflug für die 33.

In den Sommermonaten gibt es zudem einen wöchentlichen Nonstopflug nach Toronto. Während die anderen Interkontinentalziele maximal einmal täglich angefliegen werden (New York-Newark), besteht nach Dubai seit September 2011 zweimal täglich eine Nonstopverbindung.

Abbildung 15: Bedienungsfrequenz in verschiedene Zielgebiete vom Flughafen Hamburg



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Das Flugplanangebot des Flughafens Hamburg ist überwiegend sehr gut. Wünschenswert wären tägliche Flüge nach mehreren europäischen Hauptstädten, die nicht oder nicht täglich bedient werden (z. B. Athen, Dublin, Rom) und mehr Interkontinentalflüge. Der Flughafen Hamburg ist kein Drehkreuzflughafen (Hub), ist allerdings an nahezu alle wichtigen europäischen Hubs sehr gut angebunden, so dass die Erreichbarkeit Hamburgs aus aller Welt sehr gut ist. Es fehlt lediglich eine Anbindung an das Drehkreuz der Fluggesellschaft Iberia in Madrid.

Die gute Erreichbarkeit verdeutlicht sich im Einzugsbereich des Flughafens. Neben Hamburg selbst wird ein Großteil des Luftverkehrsbedarfs Schleswig-Holsteins, des nördlichen Niedersachsen und westlichen Mecklenburgs über den Flughafen Hamburg abgewickelt. Ein kleinerer Teil des Aufkommens wird durch die entfernteren Regionen Niedersachsens, Mecklenburg-Vorpommerns und den Süden Jütlands (Dänemark) generiert.

Im Luftfrachtverkehr spielt der Hamburger Flughafen im Vergleich mit anderen deutschen Flughäfen eine eher untergeordnete Rolle. Es gibt nur wenige Verbindungen mit Nurfrachtflugzeugen der Kurier- und Expressdienste. Regelmäßige interkontinentale Verbindungen mit Nurfrachtflugzeugen bestehen nicht. Von Bedeutung sind die täglichen Flüge von und nach Dubai mit Emirates Airlines, weil die eingesetzten Flugzeugtypen eine hohe Frachtbeiladungskapazität haben. 2010 betrug das Luftfrachtaufkommen (geflogene Fracht) gut 27.000 Tonnen. 2011 betrug das Aufkommen in den ersten elf Monaten gut 25.000 Tonnen. Das Bild ist allerdings verzerrt, da in den Zahlen große Teile des am Hamburger Flughafen umgeschlagenen Luftfrachtaufkommens nicht enthalten ist. Ein Großteil der Luftfracht wird per Lkw als so genannter „Road Feeder Service“ zu größeren Flughäfen mit interkontinentalen Flugverbindungen gefahren und ist nicht in den Statistiken der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) enthalten. Dies gilt ebenso für die Flughäfen Hannover und Bremen. Allerdings bestehen auch Road Feeder Service zu den Abflügen von Emirates von Hamburg nach Dubai. Laut Emirates-Flugplan werden Lkw-Zubringertransporte zwischen Hamburg und Amsterdam, Brüssel sowie mehreren deutschen und skandinavischen Flughäfen angeboten. Zukünftig könnte das geflogene Luftfrachtaufkommen wachsen, wenn mehr interkontinentale Strecken von und nach Hamburg mit nennenswerter Beilademöglichkeit angeboten werden.¹³

Intermodale Anbindung

Der Flughafen Hamburg ist an das Straßennetz und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angeschlossen. Seit Dezember 2008 besteht eine S-Bahn-Verbindung über die neu zwischen Ohlsdorf und dem Flughafen gebaute Tunnelstrecke. Es besteht täglich von den Morgen- bis zu den späten Abendstunden eine umsteigefreie Verbindung zum Hamburger Hauptbahnhof im 10-Minuten-Takt. Bis zum Hauptbahnhof fahren die Züge rund 25 Minuten. Die Züge fahren weiter nach Blankenese und teilweise in etwas reduzierter Häufigkeit weiter nach Wedel. Die weitere Erschließung Hamburgs erfolgt mit Hilfe einer Reihe von Buslinien des Hamburger Verkehrsverbunds / der Hamburger Hochbahn AG.

Eine direkte Einbindung des Flughafens Hamburg in den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) besteht nicht. Zur Nutzung des SPFV ist jeweils die Fahrt mit der S-Bahn erforderlich, was insbesondere für Fahrten Richtung Norden (auch Nordwesten und Nordosten) im Vergleich zum Straßenverkehr einen bedeutenden räumlichen und auch zeitlichen Umweg darstellt. Allerdings werden nach Kiel/Rendsburg (via Neumünster) und Lübeck (via u.a. Bad Oldesloe) bis zu 19 Busabfahrten pro Tag angeboten. Die Verbindungen werden teilweise bereits seit mehreren Jahren ange-

¹³ Die tägliche Verbindung von Hamburg nach Newark, geflogen von United (früher Continental), hat aufgrund des eingesetzten Flugzeugtyps, einer Boeing 757-200, kaum Bedeutung für den Luftfrachttransport.

boten und erfreuen sich großer Beliebtheit. Ab Neumünster bestehen mit dem Zug Direktverbindungen in den Norden und Westen Schleswig-Holsteins sowie bis nach Århus (Dänemark).

An das überörtliche Straßennetz ist der Flughafen via die vierspurige Verbindung zum Ring 3 bzw. zur BAB 7 Abfahrt „Schnelsen Nord“ gut angebunden. Problematisch sind jedoch die durch Einpendler nach Hamburg bedingten Staus, die für Pkw-Reisende zum Flughafen aus unterschiedlichen Richtungen Unwägbarkeiten bzgl. der zu kalkulierenden Anfahrzeit zum Flughafen bedingen. Insbesondere morgens und zu Beginn der Woche ist die Fahrt in beiden Richtungen der BAB 7 nach Schnelsen-Nord stauanfällig. Aufgrund von Staus auf dem Ring 3 Richtung Osten / Flughafen kommt es zu Verzögerungen auf der BAB 7 Richtung Norden, da der Verkehr nicht schnell genug auf den Ring 3 abbiegen kann. Die Fahrten zur bzw. von der BAB 1 und der BAB 24 erfordern entweder eine längere Fahrt durch das Stadtgebiet Hamburg oder den Hamburger Nordosten (z. B. Abfahrt Bargtheide der BAB 7). Auch hier besteht die Gefahr von Verzögerungen.

Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Untersuchungshorizont

Da die Hamburger S-Bahn auf einer vom übrigen Schienenverkehr getrennten Trasse mit eigenem Stromsystem betrieben wird, ist eine Nutzung des bestehenden S-Bahn-Anschlusses des Hamburger Flughafens durch Züge des Regional- oder gar Fernverkehrs technisch nicht möglich. Aktuell bestehen keine Planungen für eine Verbesserung der Schienenanbindung des Hamburger Flughafens.¹⁴

Im Straßenverkehr wird der Bau der BAB 252 (Hafenquerspange) sowie der BAB 26 Stade – Harburg geringfügige Fahrzeitverbesserungen zum Flughafen Hamburg ermöglichen. Andere Maßnahmen des überörtlichen Straßenbaus wie etwa der Bau der BAB 20 zwischen Lübeck und Stade einschließlich Elbquerung oder der Ausbau von Abschnitten bestehender Autobahnen (z. B. BAB 7 inklusive staufreie Nutzung aller Fahrstreifen des Elbtunnels, BAB 1) haben entlastende Wirkungen im Straßennetz und bewirken so eine verlässlichere Planbarkeit der Reisezeiten per Pkw zum Hamburger Flughafen.

¹⁴ Es besteht eine Option zur Verlängerung der S-Bahn-Trasse Richtung Norden. Aktuell wird die Idee einer Verknüpfung mit der AKN-Strecke von Norderstedt Richtung Kaltenkirchen (- Neumünster – Kiel) nicht weiter verfolgt.

Zusammenfassende SWOT-Analyse für den Flughafen Hamburg

Abbildung 16: SWOT-Analyse Flughafen Hamburg

Stärken ▪ Sehr gute luft- und landseitige Infrastruktur ▪ Sehr gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ▪ Reisende schätzen stadtnahe Lage ▪ Sehr gutes Flugplanangebote innereuropäisch ▪ Gute bis sehr gute Anbindung an zahlreiche europäische Drehkreuzflughäfen	Schwächen ▪ Keine direkte Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr ▪ Überörtliche Straßenanbindung zu bestimmten Zeiten stauanfällig ▪ Hohe Auslastung der Kapazitäten zu bestimmten Tageszeiten ▪ Fehlende Positionierung des Flughafens als Umsteigeort (Hub) ▪ Fluglärmproblematik durch stadtnahe Lage
Chancen ▪ Weiteres Wachstum durch mehr Flüge und Einsatz durchschnittlich größerer Flugzeuge ▪ Fortsetzung des Wachstums im Interkontinentalflugverkehr ▪ Positionierung als wichtiger Luftfrachtumschlagplatz durch Realisierung des neuen Luftfrachtzentrums	Risiken ▪ Verlust von Luftfrachtaufkommen aufgrund veralteter Infrastruktur und Konzentration der Nurfrachtflüge der Fluggesellschaften auf wenige Flughäfen ▪ Wachstumshemmnis fehlende Verkehrsrechte

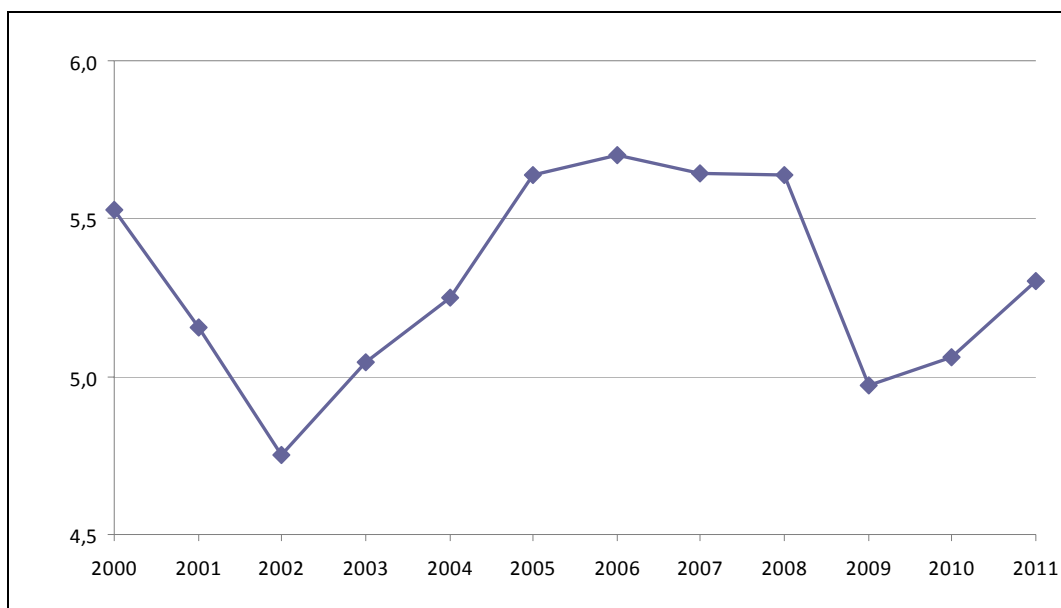
Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

3.5.3 Flughafen Hannover

Infrastruktur und verkehrliche Bedeutung

Der Flughafen Hannover ist – bezogen auf die Fluggastanzahl – der zweitgrößte Flughafen Norddeutschlands. Die Entwicklung der Fluggastanzahl in Hannover ist ähnlich positiv wie in Hamburg. Zu Beginn des letzten Jahrzehnts war der Rückgang nicht nur durch die Krise nach dem 11. September 2001 sondern auch durch den Wegfall des Zusatzverkehrs aufgrund der EXPO 2000 bedingt. Nach der Krise ist die Fluggastanzahl auf ein neues Rekordniveau von über 5,6 Mio. im Jahr 2005 gestiegen. Nach der letzten Wirtschaftskrise und der Betriebseinstellung des Billigfliegers hlX (Hapag Lloyd Express) wurde dieses Niveau bislang nicht wieder erreicht. Im Jahr 2011 wurden gut 5,3 Mio. Fluggäste erreicht, wobei das Wachstum bei 5,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr lag.

Abbildung 17: Fluggastanzahl Flughafen Hannover 2000 bis 2011 [Mio.]



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011, auf Basis von ADV.

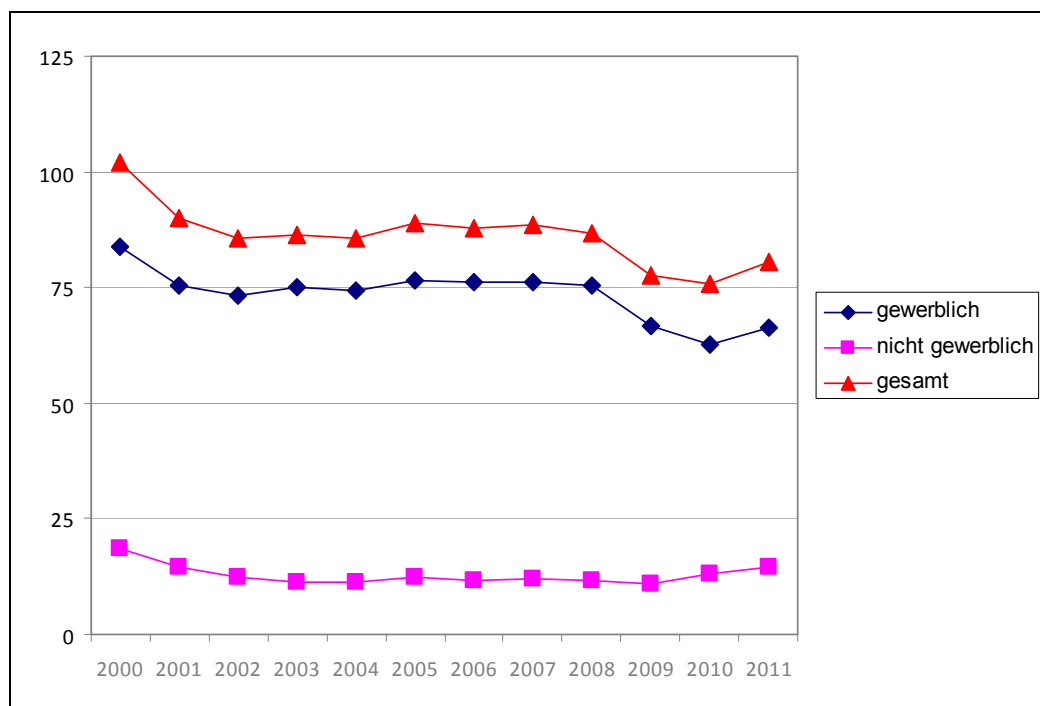
Die Anzahl Flugbewegungen ist im zurück liegenden Jahrzehnt gesunken. Nach der ersten Krise zu Beginn des Jahrzehnts konnte das ursprüngliche, überdurchschnittliche Niveau des Jahres 2000 nicht mehr erreicht werden. Im Gegensatz zur Fluggastzahl ist in den Jahren ab 2003 keine signifikante Erholung eingetreten. 2010 ist die Anzahl Flugbewegungen weiter gesunken. Dies gilt insbesondere für den gewerblichen Luftverkehr, während der nicht gewerbliche Luftverkehr leicht gestiegen ist. Diese Entwicklung spiegelt den auch in Hannover zu beobachtenden Trend wider, dass die durchschnittliche Flugzeuggröße im kommerziellen Luftverkehr steigt. Im Jahr 2011 war allerdings ein deutliches Wachstum der Flugbewegungen in Höhe von

6,6 Prozent zu verzeichnen, wobei der nicht gewerbliche Verkehr stärker als der gewerbliche Verkehr gestiegen ist.

Der Flughafen Hannover verfügt land- und luftseitig über eine herausragende Infrastruktur. Landseitig wurde Ende der 1990er Jahre der Terminalteil C und die S-Bahn-Station eröffnet. Luftseitig bestehen zwei parallele Start- und Landebahnen, die aufgrund ihres Abstandes unabhängig voneinander genutzt werden können. Die nördliche Start- und Landebahn ist nach ihrer Verlängerung im Jahr 1990 3.800 Meter lang und somit für den Interkontinentalverkehr geeignet. Zudem ist sie beidseitig mit einem Instrumentenlandesystem der Kategorie III b ausgestattet und kann daher bei nahezu allen Wetterbedingungen angeflogen werden.

Der Koordinationseckwert des Flughafens Hannover beträgt laut Flughafenkoordination Deutschland aktuell 40, wobei eine Ausweitung möglich erscheint. Der Flughafen München verfügt über ein vergleichbares System aus zwei parallelen Start- und Landebahnen und hat einen Koordinationseckwert von 90. Die Fluggastkapazität beträgt rund 9 Mio. pro Jahr.

Abbildung 18: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Hannover 2000 bis 2011 [1.000]

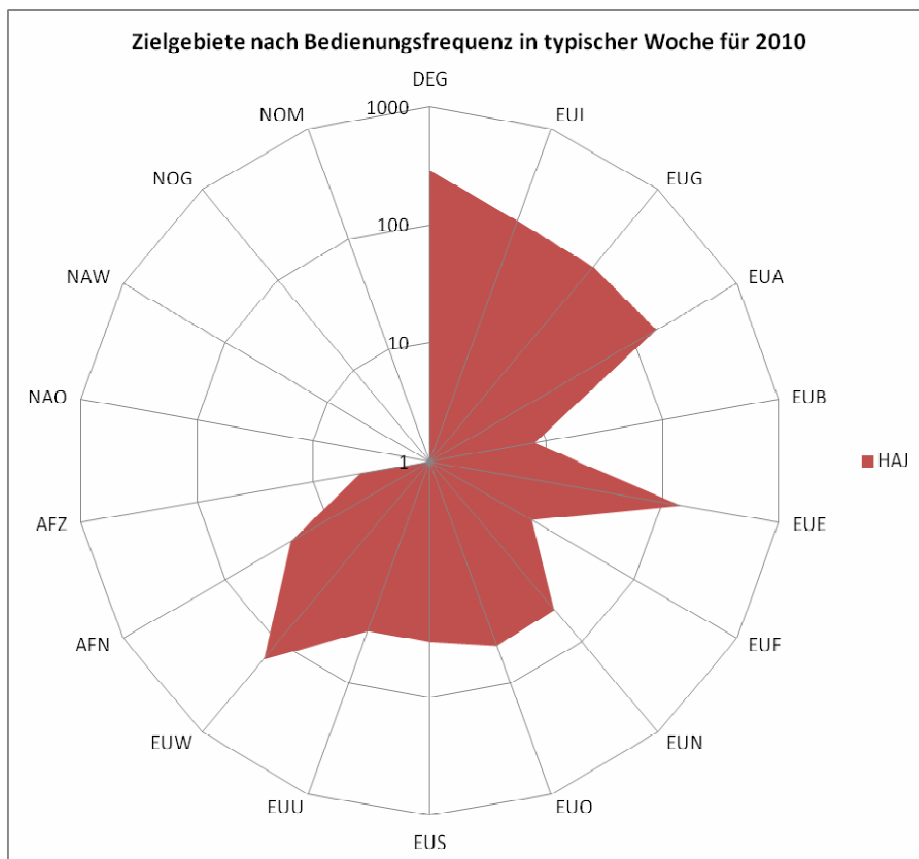


Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011, auf Basis von ADV.

Ab Hannover wurden im Sommer 2010 vier innerdeutsche und 65 Destinationen im Ausland angeboten. Insbesondere zu in- und ausländischen Drehkreuzflughäfen sowie zu eher touristischen Destinationen ist das Angebot sehr gut, wobei Hannover

allerdings an weniger Drehkreuze als Hamburg angebunden ist. Zudem werden die Strecken teilweise nicht durch die Fluggesellschaft bedient, welche auch das Drehkreuz betreibt. Beispiele hierfür sind London-Heathrow und Wien, da sowohl British Airways als auch Austrian Airlines nicht mehr nach Hannover fliegen. Die folgende Abbildung zeigt, dass die Flugfrequenzen in die verschiedenen Zielgebiete weniger häufig sind als ab Hamburg.

Abbildung 19: Bedienungsfrequenz in verschiedene Zielgebiete vom Flughafen Hannover



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Mehrere europäische Hauptstädte wurden in der Vergangenheit, jedoch nicht aktuell bedient. Beispiele hierfür sind Budapest, Madrid, Stockholm und Warschau. Gründe sind die häufige Verfügbarkeit von Umsteigeverbindungen, aber auch umsteigefreie Verbindungen von und nach anderen Flughäfen. Langstreckenflüge werden aktuell ab Hannover nicht angeboten. Der Flughafen wünscht jedoch Verbindungen nach China und den USA.

Der Umschlag geflogener Luftfracht hat sich am Flughafen Hannover 2010 und 2011 sehr positiv entwickelt. 2010 wurden rund 15.800 Tonnen umgeschlagen, was einem Wachstum von nahezu 39% gegenüber dem Vorjahr entspricht. In den ersten 11 Mo-

naten des Jahres 2011 wurden rund 15.200 Tonnen umgeschlagen. Das Wachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum beträgt 7,5%. Der Flughafen Hannover ist für den Luftfrachtumschlag gut geeignet, da er über eine sehr lange Startbahn, große luftseitige Kapazitäten und kaum Nachtflugeinschränkungen verfügt. Im Herbst 2011 wurde mit dem Bau einer zusätzlichen Luftfrachtumschlageinrichtung begonnen. Zudem hat der Kurier- und Expressdienst TNT entschieden, ein Umschlagzentrum in unmittelbarer Nähe zum Flughafen zu errichten. Dies soll allerdings (zunächst) nur für den Umschlag von Sendungen zwischen Lkws genutzt werden. Ob zukünftig auch Nurfrachtflüge durchgeführt werden, ist noch unklar. Aufgrund der genannten Vorteile ist es denkbar, dass ein Drehkreuz für Flüge von TNT oder eines anderen Expressdienstes eingerichtet wird. Bei Bedarf kann die Vorfeldkapazität erweitert werden. Eine entsprechende Planfeststellung besteht bereits.

Intermodale Anbindung

Der Flughafen Hannover ist wie der Flughafen Hamburg an das S-Bahn angeschlossen. Allerdings wird nur alle 30 Minuten eine Abfahrt zum Hauptbahnhof Hannover angeboten. Die Fahrzeit beträgt 17 Minuten. Via Hannover Hauptbahnhof bestehen sehr gute Anschlussverbindungen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs in alle Himmelsrichtungen. Für Reisende Richtung Celle - Uelzen - Lüneburg - Hamburg sowie in Richtung Bremen entsteht aufgrund der erforderlichen Fahrt zum Hauptbahnhof Hannover ein Fahrzeitverlust gegenüber dem Straßenverkehr.

Ergänzend zur S-Bahn besteht eine mehrmals pro Stunde bediente Linienbusverbindung nach Langenhagen. Reisende können diese Verbindung zur Fahrt zum Bahnhof Hannover-Langenhagen nutzen, um dort in den Schienenpersonennahverkehr in Richtung Celle – Uelzen, Richtung Soltau sowie zur S-Bahn Richtung Bennemühlen umzusteigen.

Straßenseitig ist der Flughafen Hannover über einen kurzen Zubringer sehr gut an die BAB 352, die B 552 sowie an das überörtliche Straßennetz, insbesondere an die BAB 7 Hamburg – Kassel sowie die BAB 2 Berlin – Dortmund, angebunden. Über die BAB 7 und die BAB 27 besteht eine gute Anbindung von/nach Bremen, Bremerhaven und den Nordwesten Niedersachsens.

Mögliche Maßnahmen in Untersuchungshorizont

Ergänzend zur bestehenden halbstündlichen Anbindung des Flughafens mit der S-Bahnlinie S5, die über den Hauptbahnhof weiter in Richtung Hameln, zum Teil sogar bis nach Paderborn verkehrt, ist die Bedienung des Flughafens mit einer weiteren Linie wünschenswert, so dass sich in die Hannoveraner Innenstadt hierdurch viertelstündliche Fahrmöglichkeiten ergäben. Dies kann z. B. durch die Ergänzung der Linie S4 (Bennemühlen – Hildesheim) um einen mit dieser südlich Langenhagen gemeinsam beförderten Zugteil geschehen, womit neben der verbesserten Erreichbarkeit

der Innenstadt auch durchgehende Fahrtmöglichkeiten zur Messe Hannover realisiert werden können.

Zur besseren Anbindung des Flughafens in Richtung Norden sind zwei Maßnahmen denkbar. Zum einen könnte der nahe gelegene Bahnhof Langenhagen-Mitte durch Bedienung der IC-Linie Hamburg – Hannover – Kassel (- Frankfurt) zum Fernverkehrshalt aufgewertet werden von dem aus der Flughafen in nur 6-minütiger Fahrzeit per S-Bahn erreichbar ist. Unter der Prämisse einer kurzen Übergangszeit zwischen IC und S-Bahn sind so Reisezeitverkürzungen aus Richtung Hamburg in Höhe von rund einer Viertelstunde realisierbar. Eine weitere Option wäre die Anbindung des Flughafens durch Bau einer Ausschleifung von der bestehenden Hauptstrecke Hamburg – Celle – Langenhagen – Hannover aus. Hiermit ließe sich eine direkte Bedienung des Flughafens sowohl durch Regional- als auch Fernverkehrszüge aus Richtung Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Celle realisieren. Bereits in den 1990er Jahren wurden verschiedene Varianten für die Anbindung des Flughafens an die Strecke geprüft. Schließlich wurde die heute bestehende S-Bahnstrecke als Stichstrecke zwischen Langenhagen und dem Flughafen realisiert. Eine bessere Anbindung des Flughafens an den Hauptstrecke für den Schienenpersonenfernverkehr könnte unabhängig von der geplanten Neubaustrecke Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse) realisiert werden.

Hinsichtlich der geplanten Neubaustrecke Hamburg / Bremen – Hannover (Y-Trasse), ist festzustellen, dass die im Raumordnungsverfahren festgelegte Trassierung bei Isernhagen nördlich von Langenhagen auf die bestehende Strecke Hamburg – Celle – Langenhagen – Hannover trifft. Die skizzierte Ausschleifung zur Anbindung des Flughafens wäre somit auch durch die Y-Trasse befahrende Züge des Fernverkehrs nutzbar, wenn mit diesen der Flughafen Hannover bedient werden soll. Auf diese Weise ließe sich eine Fahrzeit von ca. 40 Minuten ab Bremen, bzw. von ca. 50 Minuten ab Hamburg zum Flughafen Hannover realisieren. Es ist jedoch anzumerken, dass für die schnellfahrenden Züge ab Hamburg oder Bremen nach Hannover und weiter in Richtung Süden oder Osten diese Bedienung des Hannoveraner Flughafens eine Fahrzeitverlängerung bedeutet, welche die durch den Bau der Y-Trasse ermöglichten Fahrzeitkürzungen auf allen nicht den Flughafen Hannover betreffenden Fahrtrelationen wieder um mehrere Minuten verlängert. Daher wäre diese Maßnahme nur dann opportun, wenn der Hannoveraner Flughafen ein mit der Bahn anreisendes Fluggastvolumen attrahieren kann, das die durch eine Fahrzeitverlängerung induzierten Modal Split Verluste bei der Bahn überkompensiert.

Zusammenfassende SWOT-Analyse Flughafen Hannover

Abbildung 20: SWOT-Analyse Flughafen Hannover

Stärken ▪ Sehr gute luft- und landseitige Infrastruktur ▪ Freie Kapazitäten, Verfügbarkeit von Expansionsflächen ▪ Wartungsbasis TUfly ▪ Wenig Einschränkungen durch Nachtflugregelungen für moderne Flugzeuge ▪ Sehr gute Erreichbarkeit über die Straße und mit dem regionalem ÖPNV/S-Bahn	Schwächen ▪ Geringe Bevölkerungsdichte, sozioökonomische Struktur und begrenzter Incomingverkehr limitieren Fluggastaufkommen ▪ Keine direkte Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr ▪ Flugplanangebot nicht immer kontinuierlich (Beispiele: Stockholm, Warschau, Madrid) ▪ Fehlende Anbindung an außereuropäische Drehkreuzflughäfen
Chancen ▪ Kapazitäten erlauben überproportionale Teilhabe an wachsenden Verkehrsvolumina ▪ Wachstum im Luftfrachtverkehr nach Ausbau der Kapazitäten. Potenzieller Standort für ein Luftfracht-/Integrator-drehkreuz ▪ Großes Flächenentwicklungspotenzial auch unabhängig vom Kerngeschäft	Risiken ▪ Ökonomische Risiken durch Verschärfung Nachtflugregelung ▪ Intensivierter Wettbewerb benachbarter Flughäfen ▪ Nachfrageverluste durch höhere Flugpreise, wenn nur noch ein Anbieter eine Strecke bedient ▪ Wachstumshemmnis fehlende Verkehrsrechte

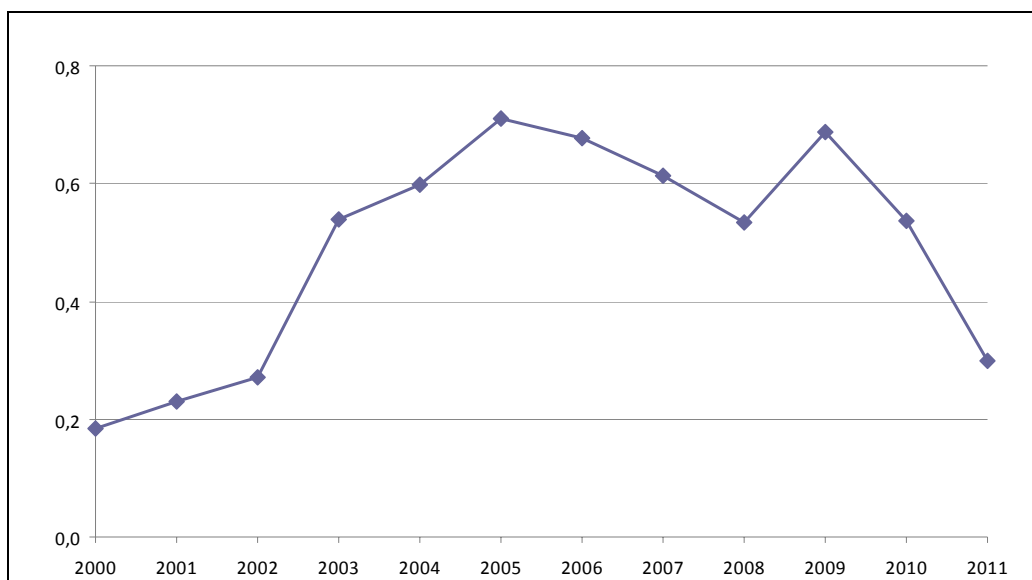
Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT 2011.

3.5.4 Flughafen Lübeck-Blankensee

Infrastruktur und verkehrliche Bedeutung

Der Flughafen Lübeck ist bekannt für ein umfangreiches Angebot an Destinationen der beiden „Low cost“ Fluggesellschaften Ryanair und Wizzair. Die Entwicklung der Fluggastanzahl des Flughafens Lübeck ist im wesentlichen durch das Flugplanangebot von Ryanair determiniert, da die zweite Lübeck anfliegende Fluggesellschaft, Wizzair, eine vergleichsweise geringe Anzahl Flüge anbietet. Ungewöhnlich ist, dass 2009 höhere Fluggastzahlen aufweist als 2008 und 2010. Aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Situation war das Jahr 2009 bei vielen anderen Flughäfen schlechter als 2008 und 2010.

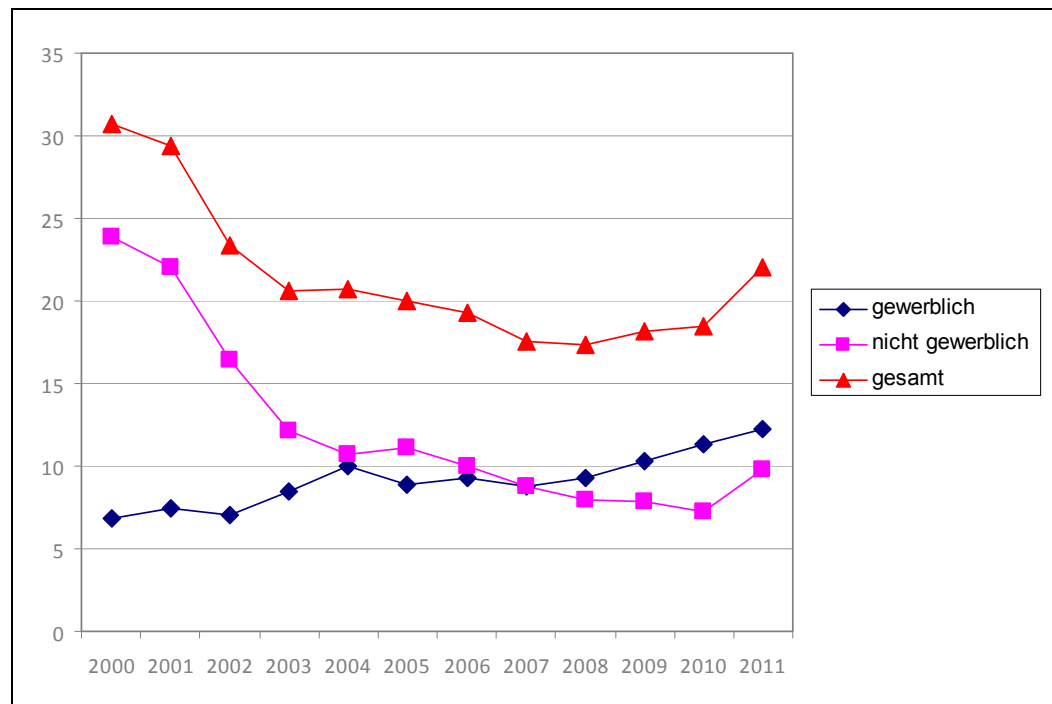
Abbildung 21: Fluggastanzahl Flughafen Lübeck-Blankensee 2000 bis 2011
[Mio.]



Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT 2011, auf Basis von ADV.

Nach Einstellung mehrerer Strecken – u.a. auch der ersten Ryanair-Verbindung nach Lübeck von London-Stansted - war im Jahr 2011 erneut ein deutliches Absinken der Anzahl Fluggäste zu verzeichnen. Im Winter 2011/12 werden nur noch vier Flugziele mit zwei bis fünf Abflügen pro Woche angeboten. Ryanair fliegt nur noch nach Skavsta bei Stockholm und nach Bergamo in der Nähe von Mailand. Wizzair bietet die beiden Strecken nach Danzig und Kiev an. Die Strecken nach Pisa und Palma de Mallorca werden im Sommer 2012 wieder angeboten und sind bereits buchbar. Ob auch die Strecke nach London-Stansted durch Ryanair wieder angeboten wird, ist derzeit noch offen.

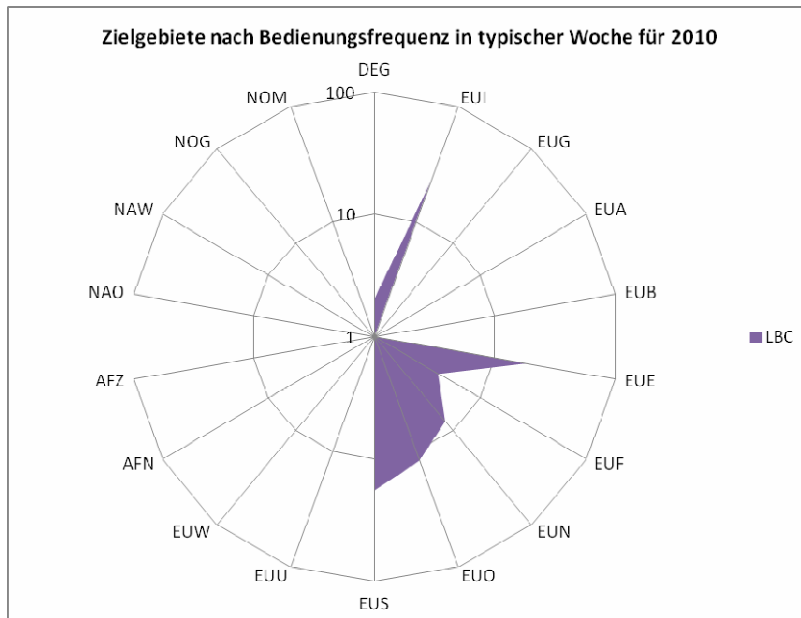
**Abbildung 22: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Lübeck-Blankensee
2000 bis 2011 [1.000]**



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011, auf Basis von ADV.

Die wirtschaftlich interessantere Anzahl gewerblicher Flugbewegungen ist am Flughafen Lübeck im letzten Jahrzehnt nahezu kontinuierlich gestiegen. 2011 wurden knapp 22.000 Bewegungen gezählt, wobei der Wachstum im nicht-gewerblichen Flugverkehr stärker war als im gewerblichen Flugverkehr.

Abbildung 23: Bedienungsfrequenz in verschiedene Zielgebiete vom Flughafen Lübeck-Blankensee



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Die von Lübeck angeflogenen Destinationen liegen in verschiedenen Regionen Europas. Die oben stehende Abbildung zeigt jedoch, dass die Anzahl Flüge pro Woche gering ist. Im aktuellen Winterflugplan 2011/2012 wird kein Flugziel täglich angeflogen. Der Flughafen Lübeck ist ohne Bedeutung für den Luftfrachtverkehr. Der Flughafen verfügt über eine Start- und Landebahn mit einer Länge von 2.100 Metern und über ein Fluggastterminal, das den Ansprüchen der „Low cost“ Fluggesellschaften und ihrer Kunden genügt.

Nach einer zwischenzeitlichen Privatisierung befindet sich der Flughafen seit Ende Oktober 2009 wieder im Alleineigentum der Hansestadt Lübeck. Die Verluste werden aktuell noch von der Eigentümerin getragen. Die Finanzierung des Flughafens ist noch bis Ende 2012 gesichert. Zur Verringerung der Verluste hat die Flughafengesellschaft inzwischen angekündigt, die Anzahl Mitarbeiter signifikant zu verringern. Ein Beschluss städtischer Gremien dazu war bei Redaktionsschluss dieses Gutachtens noch nicht erfolgt. Aufgrund des begrenzten Planungshorizontes ist es aktuell schwierig, neue Fluggesellschaften für die Bedienung des Lübecker Flughafens zu gewinnen.

Für den Ausbau des Flughafens wurde Anfang 2008 mit mehreren Naturschutzverbänden eine Mediationsvereinbarung geschlossen. Das anschließend eingeleitete Planfeststellungsverfahren wurde im Frühjahr 2009 abgeschlossen. Im April 2010 wurde ein erwirkter Bürgerentscheid über die Zukunft des Flughafens Lübeck positiv

entschieden. Die Mehrheit der abgegebenen Stimmen hat sich für die Zukunft des Flughafens ausgesprochen. Es wurde beschlossen, dass die Hansestadt den Flughafen in Eigenregie ausbauen kann und nach erfolgtem Ausbau bis einschließlich 2012 weiterführen kann, auch wenn kein privater Investor bis dahin gefunden wurde. 2011 wurde mit dem Ausbau des Flughafens begonnen. Erster Schritt ist die Installation eines Instrumentenlandesystems (ILS) der Kategorie II. Dieses ermöglicht Landungen bei schlechteren Wetterlagen, so dass die Anzahl erforderlicher Ausweichlandungen an anderen Flughäfen reduziert werden kann. Das Land Schleswig-Holstein fördert das ILS mit einem Betrag von 1,76 Mio. Euro. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf 2,75 Mio. Euro. Der Ausbau wird im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert. Die Planfeststellung liegt ebenso vor für die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.257 Meter, zusätzliche Vorfeldabstellpositionen, die Erweiterung der Abfertigungsgebäude sowie die Neuordnung der Entwässerung. Der Planfeststellungsbeschluss vom 27. Februar 2009 ist Gegenstand von Klagen.

Intermodale Anbindung

Der Flughafen Lübeck ist im Lauf der letzten Jahre gut an das Schienennetz und sehr gut an das überörtliche Straßennetz angebunden worden. An der Eisenbahnstrecke Lübeck – Lüneburg wurde 2008 ein Haltepunkt eingerichtet. Er wird im Stundentakt durch Züge der Relation Lübeck – Büchen – Lüneburg bedient. Aus den Richtungen Hamburg, Ostholstein und Travemünde muss in Büchen oder Lübeck Hbf umgestiegen werden. Neben Bussen des Stadtverkehrs Lübeck wird der Flughafen Lübeck durch Shuttle-Busse aus Hamburg, die in einem auf das Flugangebot Lübecks abgestimmten Fahrplan verkehren, bedient.

Im Individualverkehr ist der Flughafen Lübeck über die BAB 20 und deren Abfahrt Lübeck Süd und nach dem Neubau der B 207 seit dem Jahr 2007 auch überörtlich sehr gut erreichbar.

Mögliche Maßnahmen im Untersuchungshorizont

Im Zuge einer Nutzung des Flughafens Lübeck durch auf den Inbound-Tourismus ausgerichtete Flüge ist die Einrichtung von bedarfsorientierten Transferbussen zu den Urlaubsorten an der Ostseeküste möglich. Mehrere dieser Orte werden jedoch bereits im Schienenverkehr bedient, so dass diese grundsätzlich mit einem Umstieg bereits heute ab dem Flughafen erreichbar sind. Hinsichtlich der Shuttle-Busse nach Hamburg ist eine Verdichtung des Fahrplans in Abhängigkeit der Luftverkehrsnachfrage möglich, während ein umsteigefreies Bahnangebot zwischen Hamburg und dem Lübecker Flughafen aus betrieblichen Gründen eher unwahrscheinlich ist. Zwischen Lübeck Hbf und Hamburg Hbf fahren lange Züge mit Doppelstockreisezugwagen und Elektrolokomotive, während auf der Strecke nach Lüneburg nur Züge gerin-

gerer Kapazität fahren. Zudem ist die Strecke nicht elektrifiziert. Ein separates Zugangebot zwischen Lübeck und Hamburg wäre aufgrund der Nachfrage voraussichtlich nicht gerechtfertigt, aus Regionalisierungsmitteln schlecht finanzierbar und möglicherweise aufgrund von Kapazitätsengpässen zwischen Hamburg und Lübeck auch nicht umsetzbar.

Straßenseitig wird der Weiterbau der BAB 20 in Richtung Stade mit Anbindung an die BAB 7 und die BAB 23 eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens aus weiten Teilen Schleswig-Holsteins und dem westlichen Teilen Hamburgs und Niedersachsens ermöglichen.

Durch die für 2020 geplante Eröffnung der festen Fehmarnbelt-Querung wird sich die Erreichbarkeit des Flughafens Lübeck-Blankensee aus Dänemark und Schweden verbessern und somit sein Einzugsbereich vergrößern. Im Gegenzuge wird aber der auf deutscher Seite ansässigen Bevölkerung der Zugang zu dem Netzwerkflughafen Kopenhagen erheblich erleichtert, so dass auch eine Abwanderungsbewegung in Richtung Dänemark erfolgen kann.

Zusammenfassende SWOT-Analyse des Flughafens Lübeck

Abbildung 24: SWOT-Analyse Flughafen Lübeck-Blankensee

Stärken ▪ Freie Kapazitäten sowie landseitig vorhandenes Ausbaupotenzial ▪ Geeignete Infrastruktur für den Low cost- und Ferienflugverkehr ▪ Nach A20- und Bundesstraßenneubau sowie Bau eines Bahnhaltelpunktes sehr gute Erreichbarkeit (von HL, HH, weitere Städte) ▪ Bequemlichkeit eines kleinen Flughafens	Schwächen ▪ Geringe Auslastung der Kapazitäten ▪ Hohe Abhängigkeit von aktuell zwei Kunden (Verhandlungsmacht) ▪ Finanzielle Situation durch geringe Ertragskraft schränkt Handlungsmöglichkeiten ein ▪ Fehlende Planungssicherheit ▪ Negative öffentliche Wahrnehmung (u.a. durch Presseberichte) verunsichert Investoren / Fluggesellschaften
Chancen ▪ Wachstum im Bereich des Low cost-Luftverkehrs nach Realisierung der aktuellen Ausbaumaßnahmen ▪ Gewinn zusätzlicher Kunden nach Intensivierung des Vertriebs ▪ Finden eines strategischen Investors, der Vertriebsanstrengungen unterstützt ▪ Bereitschaft der Stadt Lübeck, den Flughafen nach Finden eines Investors zu entschulden	Risiken ▪ Sinkendes Luftverkehrsaufkommen insbesondere in preissensiblen Marktsegmenten aufgrund steigender Kerosinpreise und der Luftverkehrsabgabe ▪ Stopp der öffentlichen Finanzierung ▪ Ausgang Beihilfekontrollverfahren der EU-Kommission

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

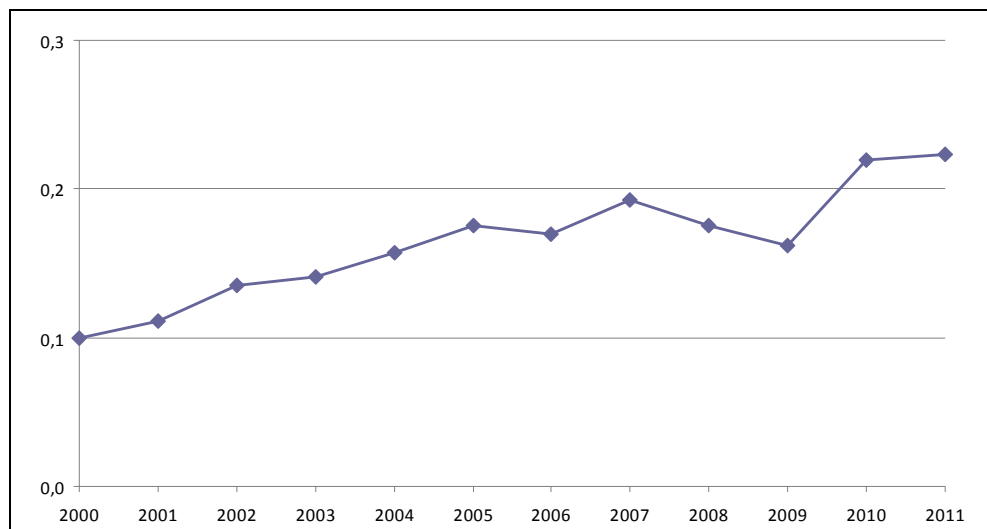
3.5.5 Flughafen Rostock-Laage

Infrastruktur und verkehrliche Bedeutung

Der Flughafen Rostock-Laage ist von seiner Historie her ein Militärflughafen, der durch den zivilen Luftverkehr mitgenutzt wird. Der Flugbetrieb wird durch die Bundesluftwaffe geführt, Vorhaltung der Start- und Landebahn, der Flugsicherung und teilweise der Feuerwehr erfolgen durch die Luftwaffe. Für den zivilen Luftverkehr bestehen ein eigenes Vorfeld südlich der Start- und Landebahn sowie ein im Jahr 2005 eröffnetes Fluggastgebäude und Einrichtungen für die Abfertigung von Luftfracht. Nach Fertigstellung der Vorfelderweiterung im Frühjahr 2012 verfügt der Flughafen über ausreichende Kapazität bis in die weitere Zukunft.

Das Flugplanangebot hat sich sukzessiv in den letzten Jahren verbessert. Es bestehen insbesondere innerdeutsche Linienflugverbindungen und Ferienflugverbindungen zu besonders beliebten Destinationen wie Antalya und Palma de Mallorca. Allerdings wird keine Strecke täglich bedient. Aufgrund einer fehlenden leistungsfähigen Anbindung an einen Drehkreuzflughafen kann das Luftverkehrsaufkommen Mecklenburg-Vorpommerns nicht wirkungsvoll erschlossen werden. Trotz mehr als Verdoppelung der Fluggastanzahl im letzten Jahrzehnt verbleibt die Fluggastanzahl auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

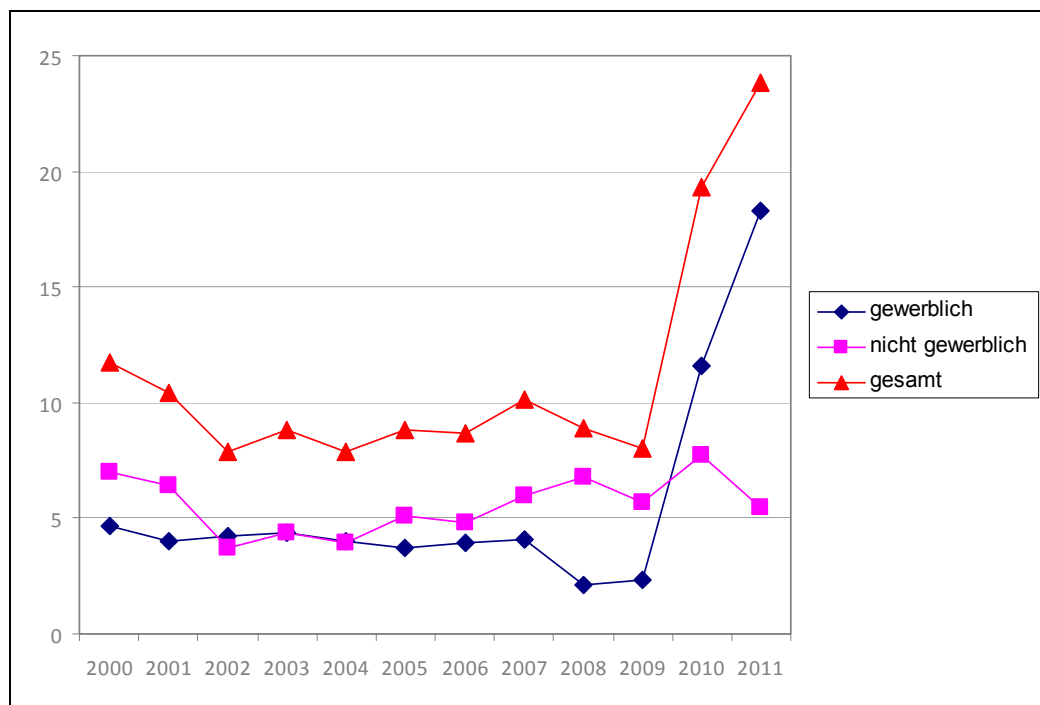
Abbildung 25: Fluggastanzahl Flughafen Rostock-Laage 2000 bis 2011 [Mio.]



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011, auf Basis von ADV und Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH.

Dennoch entwickelt sich das Fluggastaufkommen weiter positiv. Mit über 223.000 Fluggästen wurde ein neuer Rekordwert verzeichnet, wobei das Wachstum allerdings durch eine deutlich gestiegene Anzahl Fluggäste bei gewerblichen Schulungsflügen bedingt ist.

Abbildung 26: Anzahl Starts und Landungen Flughafen Rostock-Laage 2000 bis 2011 [1.000]



Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT 2011, auf Basis von ADV und Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH.

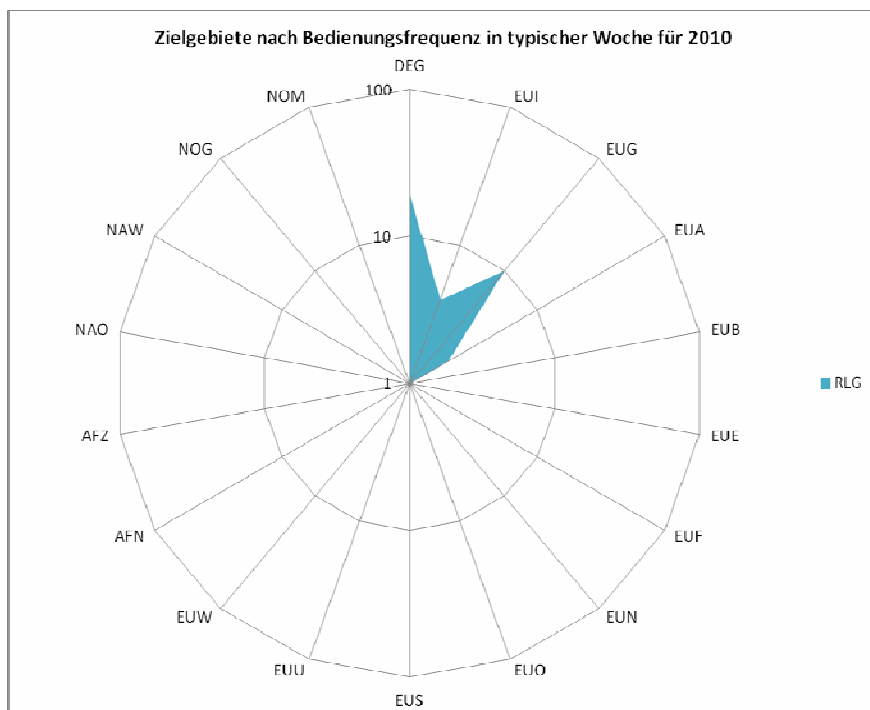
Die Entwicklung der Anzahl Starts und Landungen am Flughafen Rostock-Laage weist wie bei den anderen Flughäfen die beiden Phasen der Rückgänge nach dem 11. September 2001 und aufgrund der Wirtschaftskrise auf.¹⁵ Die Anzahl gewerblicher Flugbewegungen seit 2010 stark gestiegen, weil die Pilot Training Network GmbH, 100-prozentige Tochtergesellschaft der Lufthansa Flight Training GmbH Rostock als neuen Standort ausgewählt hat. Die Anzahl Flugbewegungen aufgrund von Schulungsflügen ist von rund 200 im Jahr 2009 auf gut 10.000 im Jahr 2010 gestiegen. Im Jahr 2011 betrug der Wert mehr als 16.000.

Aufgrund des geringen Flugplanangebotes wird der Luftverkehrsbedarf Mecklenburg-Vorpommerns nur zu einem geringen Teil durch den Flughafen Rostock-Laage gedeckt. Viele Fluggäste nutzen andere Flughäfen, insbesondere die Berliner Flughäfen und Hamburg, aber auch Lübeck, Kopenhagen und Szczecin.

¹⁵ Die Zeitreihe für den Flughafen Rostock-Laage ist für die Jahre bis einschließlich 2007 den Statistiken der ADV entnommen. Inzwischen ist der Flughafen Rostock-Laage nicht mehr Mitglied der ADV und die Zahlen der Jahre 2008 bis 2010 stammen aus Unternehmensstatistiken, aus denen jedoch die Abgrenzung gewerblich / nicht-gewerblich nicht klar erkennbar ist.

Der Luftfrachttransport am Flughafen Rostock-Laage besteht in erster Linie aus der Versendung von Material für Truppen der Bundeswehr im Ausland. 2010 wurden gut 1.000 Tonnen umgeschlagen. 2011 ist die geflogene Luftfracht auf nahezu null gesunken. Per Lkw zu anderen Flughäfen transportierte Luftfracht hat nur marginale Bedeutung. 2011 wurden weniger als 50 Tonnen umgeschlagen.

Abbildung 27: Bedienungsfrequenz in verschiedene Zielgebiete vom Flughafen Rostock



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Intermodale Anbindung

Rostock-Laage ist derzeit durch eine Buslinie mit der Innenstadt Rostocks verbunden. Ihr Fahrplan ist auf das Flugangebot abgestimmt.

Zu einer Vielzahl von Flügen wird zudem ein individuell buchbarer Bustransfer zwischen Flughafen und mehreren Urlaubsgebieten (Mecklenburgische Ostseeküste, Fischland-Darß-Zingst, Rügen, Mecklenburgische Seenplatte) angeboten.

Per Pkw kann der Flughafen über die BAB 19 (Rostock – Wittstock) und deren Verknüpfung mit den Autobahnen BAB 24 (Hamburg – Berlin) und BAB 20 (Lübeck – Stettin) gut erreicht werden.

Mögliche Maßnahmen in Untersuchungshorizont

Bei unveränderter Erreichbarkeit im Individualverkehr, ist für den Flughafen Rostock-Laage eine Verdichtung des Fahrplans der Busse in die Innenstadt Rostocks sowie die Umwandlung der zu verschiedenen Urlaubsorten an der Ostseeküste angebotenen Transferdienste in Buslinien mit regulärem Fahrplan im Zuge einer Steigerung des Luftverkehrsaufkommens denkbar.

Zusammenfassende SWOT-Analyse des Flughafens Rostock-Laage

Abbildung 28: SWOT-Analyse Flughafen Rostock-Laage

Stärken - Sehr gute land- und luftseitige Infrastruktur, bei Bedarf Erweiterungsmöglichkeiten - Freie Kapazitäten (allerdings Abstimmung mit anderen Nutzern erforderlich) 24 Stunden Betriebszeit - Bequemlichkeitsvorteil eines kleinen Flughafens (z.B. kurze Wege) - Relative Nähe zu einer bedeutenden Ferienregion	Schwächen - Zu geringe Frequenzen für Geschäftsreisende - Fehlende tägliche Drehkreuzanbindung - Aktuell kein ganzjähriges Angebot im Touristikflugverkehr / geringe Risikobereitschaft der Reiseveranstalter - Geringe Erträge im Non-Aviation-Bereich - Geringes Lokalaufkommen
Chancen - Weiteres Wachstum durch Frequenzausweitung auf den bestehenden Strecken - Verbesserung des Netzwerkanschlusses durch Erhöhung der Frequenzen auf den beiden Lufthansa-Strecken - Ausweitung des Incoming-Verkehrs - Geringere Konkurrenz nach Schließung von TXL - Entwicklung von luftfahrtaffinem Gewerbe am Flughafen / Airpark	Risiken - Reduzierung des ankommenden und abfliegenden Ferienflugverkehrs aufgrund externer Einflüsse (Kerosinpreis, Luftverkehrsabgabe, Unruhe in Zielgebieten) - Konsolidierung des abfliegenden Ferienflugverkehrs auf große Flughäfen - Reduzierung der öffentlichen Unterstützung - Rückzug der Bundeswehr

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

3.5.6 *Beschreibung ausgewählter Regionalflughäfen und Flugplätze*

Im Folgenden werden die Regionalflughäfen Braunschweig-Wolfsburg, Schwerin-Parchim und Sylt sowie die Flugplätze Cuxhaven-Nordholz, Heringsdorf, Kiel-Holtenau, Neubrandenburg und Stralsund-Barth insbesondere hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung und ihrer Infrastruktur beschrieben. Die genannten Regionalflughäfen besitzen einen besonderen Stellenwert aufgrund ihrer Bedeutung für den Werkflugverkehr und als Forschungsflughafen (Braunschweig-Wolfsburg), als Flughafen für den Luftfrachtverkehr (Schwerin-Parchim) bzw. als Flughafen mit besonderer Funktion für den Küstentourismus. Die fünf Flugplätze heben sich aufgrund ihrer Infrastruktur, ihrem aktuellen bzw. Verkehrsangebot in der Vergangenheit von allen anderen Flugplätzen ab und werden daher separat vorgestellt.

3.5.6.1 Regionalflughafen Braunschweig-Wolfsburg

Der Regionalflughafen Braunschweig ist der zweitverkehrsreichste Flughafen Niedersachsens. Die Anzahl Fluggäste im gewerblichen Flugverkehr betrug 2010 knapp 63.000. Die Anzahl Flugbewegungen betrug im gewerblichen Verkehr knapp 10.000, im nicht gewerblichen Verkehr 21.600. Somit betrug die Gesamtanzahl Starts und Landungen im Jahr 2010 gut 31.400.

Aktuell werden keine Flüge des klassischen Linien- oder Ferienflugverkehrs angeboten. Seine Bedeutung besitzt der Flughafen insbesondere als Flughafen der luftfahrttechnischen Forschung und als Standort des Avionik-Clusters „Forschungsflughafen Braunschweig“ sowie aufgrund des Geschäftsreiseverkehrs im Werk- und Taxiflugverkehr für VW und die Salzgitter AG“. Zahlreiche Nutzer aus der Luftfahrt, Wissenschaft und Industrie zählen zu den Nutzern des Flughafens. Am Flughafen arbeiten mehr als 2.100 Fachleute von Luftfahrtunternehmen, Forschungsunternehmen (z. B. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, DLR, TU Braunschweig) sowie dem Luftfahrtbundesamt.

Die luftseitige Infrastruktur wird bis Sommer 2012 ausgebaut. Die bislang 1.680 Meter lange und 30 Meter breite Start- und Landebahn wurde auf 2.300 Meter Länge und 45 Meter Breite ausgebaut. Die Inbetriebnahme der verlängerten Bahn ist für Sommer 2012 geplant.

3.5.6.2 Flugplatz Cuxhaven-Nordholz

Der Flugplatz Cuxhaven-Nordholz ist ein Militärflugplatz der Bundeswehr, der zivil mitgenutzt wird. Die zivile Nutzung findet bislang in einem sehr geringen Umfang statt. 2010 betrug die Anzahl Starts- und Landungen im zivilen Luftverkehr rund 440. Gut 800 Fluggäste wurden im Jahr 2010 verzeichnet. Damit ist der Flughafen für den

zivilen Flugverkehr nahezu bedeutungslos. Aktuell werden keine regelmäßigen Flüge von und nach Cuxhaven-Nordholz angeboten.

Mit seiner über 2,4 km langen Start- und Landebahn sowie zivilen Abfertigungseinrichtungen für Fluggäste und Luftfracht verfügt er über eine höherwertige Infrastruktur als andere Flugplätze. Zukünftig kann der Flugplatz an Bedeutung gewinnen, wenn der Flughafen Bremerhaven-Luneort geschlossen wird und der bislang dort stattfindende Flugverkehr den Flugplatz Cuxhaven-Nordholz nutzen würde. Dazu gehören die ganzjährigen täglich angebotenen Flüge nach Helgoland. Alternativ kann Verkehrsaufkommen, das bislang den Flugplatz von Bremerhaven genutzt hat, zukünftig den Flughafen Bremen oder andere Flugplätze nutzen. Bislang ist ungewiss, ob der Flugplatz Cuxhaven-Nordholz eine Bedeutung für die Verkehrsluftfahrt erlangen wird.

Darüber hinaus ist geplant, den Flugplatz als Gewerbegebiet für die Luftfahrt-Industrie zu entwickeln. Aufgrund seiner Nähe zu den norddeutschen Standorten der Luftfahrtindustrie, Bremen, Hamburg und Stade, sowie der guten Erreichbarkeit über die BAB 27 und zukünftig die BAB 22 bietet er sich hierfür an.

3.5.6.3 Flughafen Heringsdorf

Der Flugplatz Heringsdorf ist aktuell neben Rostock-Laage der zweite Flugplatz in Mecklenburg-Vorpommern mit Linienflugverkehr für Fluggäste. Dieser beschränkt sich allerdings auf die Sommermonate und in diesem Zeitraum auf die Wochenenden. Im Sommer 2011 haben die Fluggesellschaften Air Berlin und OLT Linienflüge zu mehreren innerdeutschen und Schweizer Zielen angeboten. Als größtes Flugzeug wurde bislang der Turboprop Bombardier Dash 8-400 (Q400) mit knapp 80 Sitzplätzen eingesetzt. Für den Sommer 2012 plant die Schweizer Fluggesellschaft Helvetic Airways Heringsdorf mit 100-sitzigen Jets vom Typ Fokker 100 anzufliiegen. 2012 werden zudem Flüge von und nach Wien angeboten.

Die Fluggastanzahl im gewerblichen Flugverkehr betrug 2011 rund 25.700, im Gesamtverkehr rund 33.000. Die Anzahl Starts und Landungen betrug im selben Jahr im gewerblichen Luftverkehr gut 3.000 und im nicht gewerblichen Flugverkehr gut 3.400.

Dies unterstreicht die wachsende Bedeutung des Flugplatzes Heringsdorf für den Tourismus der Insel Usedom. Es wird davon ausgegangen, dass die Fluggäste im Sommer rund 100.000 Übernachtungen in Hotels und Pensionen auf der Insel Usedom buchen. In begrenztem Umfang besitzt der Flughafen auch eine Bedeutung für den Tourismus auf dem polnischen Teil Usedom, da er sehr nahe der Grenze und zur Stadt Świnoujście (Swinemünde) gelegen ist. 2011 gab es wenige Linieflüge von Wrocław (Breslau) nach Heringsdorf. Für den Sommer 2012 ist noch nicht bekannt, ob Flüge von polnischen Flughäfen nach Heringsdorf angeboten werden.

3.5.6.4 Flugplatz Kiel-Holtenau

Der Flughafen Kiel-Holtenau besitzt heute nur noch Bedeutung für die Allgemeine Luftfahrt, für die er eine gute Infrastruktur aufweist. Bis 2005 wurden Linienflüge mit rund 50-sitzigen Turbopropflugzeugen vom Typ ATR 42 nach Berlin, Frankfurt, Köln/Bonn und München angeboten.

Seit der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs ist der Flughafen im Zuge der Verbesserung des Luftverkehrsangebots am Flughafen Hamburg zunehmend in dessen Windschatten geraten. Die Zunahme der ab Hamburg angeflogenen Destinationen ermöglichte den Flugreisenden das jeweils gewünschte Reiseziel ab Hamburg nonstop statt ab Kiel über eine Umsteigeverbindung via Frankfurt oder München zu erreichen. Zudem war das Preisniveau ab Hamburg tendenziell günstiger, da Flugzeugtypen mit geringeren Stückkosten eingesetzt wurden und mehrere Strecken durch mindestens zwei Fluggesellschaften im Wettbewerb angeboten wurden. Infolge dieses verschärften Wettbewerbsdrucks wurde schließlich der Linienflugverkehr von und nach Kiel-Holtenau eingestellt.

2010 betrug die Anzahl Fluggäste im gewerblichen Flugverkehr nur noch gut 1.300. Die Anzahl Bewegungen im gewerblichen Flugverkehr betrug rund 4.300, im nicht gewerblichen Verkehr gut 9.100.

Der Flugplatz verfügt über eine gute Infrastruktur für die Allgemeine Luftfahrt. Die Start- und Landebahn ist mit einem ILS der Kategorie I ausgestattet.

Aktuell bestehen von Seiten der Alleineigentümerin der Betreibergesellschaft, der Landeshauptstadt Kiel, Planungen den Flugplatz zu einem „Airpark“, einem Gewerbegebiet mit Start- und Landebahn zu entwickeln. Mehrere Unternehmen der Allgemeinen Luftfahrt (Luftwerft, Fluggesellschaften und eine Flugschule) sind bereits am Flugplatz ansässig.

3.5.6.5 Flugplatz Neubrandenburg

Der Flugplatz Neubrandenburg ist wie der Flughafen Rostock-Laage in erster Linie ein militärischer Flugplatz, der für die zivile Mitnutzung eine separate landseitige Infrastruktur erhalten hat. Vor mehreren Jahren gab es Flüge des Pauschalreiseflugtourismus zu Destinationen in Südeuropa. Die typischen Flugzeugtypen mit rund 150 Sitzen wurden eingesetzt. Darüber hinaus bestand ein regelmäßiger Flugverkehr nach München. Diese Flüge bedienten in erster Linie den Transportbedarf eines Industrieunternehmens. Heute wird der Flughafen nur noch durch die Allgemeine Luftfahrt genutzt.

2010 betrugen die Anzahl Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr gut 2.000, die Anzahl Starts- und Landungen knapp 6.000 im gewerblichen Luftverkehr und gut 4.500 im nicht gewerblichen Flugverkehr.

Eine Besonderheit sind Luftfrachtflüge für die Bundeswehr zur Versorgung von Truppen in Afghanistan. Das Bundesverteidigungsministerium hat im Herbst 2011 bekannt gegeben, dass Neubrandenburg einer der Standorte ist, der aufgegeben wird. Deshalb wurde im November 2011 ein Koordinierungsstab mit Vertretern der Gesellschaft und der Bundeswehr etabliert, der mögliche Auswirkungen auf den zivilen Luftverkehr und Lösungsansätze untersuchen soll.

3.5.6.6 Regionalflughafen Schwerin-Parchim

Der Regionalflughafen Schwerin-Parchim ist insbesondere für den Luftfrachtverkehr und die Allgemeine Luftfahrt von Bedeutung. Der Flughafen verfügt mit seiner 3.000 Meter langen Start- und Landebahn sowie den beiden kleinen Terminals für Fluggäste und Luftfracht über eine gute Infrastruktur. Vor mehreren Jahren gab es Flüge des Pauschalreiseflugtourismus zu Destinationen in Südeuropa. Die typischen Flugzeugtypen mit rund 150 Sitzen wurden eingesetzt. Heute werden diese Flüge nicht mehr durchgeführt. Aufgrund der geringen Bevölkerung in der näheren Umgebung des Flughafens wurden nie Flüge des Linienflugverkehrs angeboten.

Der Flughafen befindet sich nach seiner Privatisierung zu 100% im Eigentum des privaten chinesischen Unternehmens Link Global International Logistics Group Ltd. Der Flughafen ist gut für den Luftfrachtumschlag geeignet, da keine Nachtflugbeschränkungen bestehen. 2010 wurden rund 8.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Dieses Luftfrachtaufkommen wird 2011 voraussichtlich nicht mehr erreicht. Die Fluggastanzahl im gewerblichen Flugverkehr betrug 2010 rund 1.500. Die Anzahl Starts und Landungen betrug im gewerblichen Flugverkehr 2010 rund 5.800, im nicht gewerblichen Flugverkehr gut 7.100. Inwiefern das Verkehrsvolumen zukünftig steigt, ist aktuell unklar.

3.5.6.7 Flugplatz Stralsund-Barth

Der Flugplatz Stralsund-Barth besitzt heute im Vergleich zu Rostock-Laage und Heringsdorf eine untergeordnete Bedeutung. Es werden keine Linienflüge angeboten. Der Name „Ostseeflughafen“ verdeutlicht den Stellenwert für den Küstentourismus. Die Infrastruktur, die 1.720 Meter lange Start- und Landebahn und weitere Einrichtungen, ist gut für die Allgemeine Luftfahrt ausgebaut.

Die Anzahl Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr betrug 2010 rund 2.300. Im selben Jahr betrug die Anzahl gewerblicher Starts- und Landungen knapp 1.400. Gut 2.400 Starts und Landungen wurden im nicht gewerblichen Luftverkehr durchgeführt.

Zukünftig könnte der Flugplatz eine Bedeutung für die Offshore-Industrie erlangen, wenn es gelingt das Ruhebedürfnis der Urlauber mit dem Luftverkehr zu vereinbaren. Hierfür müssten geeignete An- und Abflugrouten definiert werden.

3.5.6.8 Regionalflyghafen Sylt

Der Flughafen Sylt war und ist der bedeutendste Flughafen Deutschlands für den Küstentourismus. Bereits in den 1970er Jahren wurden Flüge von Berlin-Tegel mit British Airways nach Sylt angeboten. In den letzten Jahren wuchs das Fluggastaufkommen kontinuierlich auf 210.000 Fluggäste im Jahr 2010. Ganzjährig werden in-nerdeutsche Linienflüge angeboten. Linienflugverkehr wird inzwischen nicht nur an den Wochenenden, sondern - zumindest im Sommer - an allen Tagen der Woche angeboten. Air Berlin und Lufthansa sind die wichtigsten Fluggesellschaften. Es werden unter anderem Flugzeuge vom Typ Boeing 737 oder Airbus A 319/ A320 eingesetzt. Die über 2.100 Meter lange Start- und Landebahn 14/32 ist mit einem ILS der Kategorie I ausgestattet.

Neben dem Linienflugverkehr besitzt der Flughafen Bedeutung für die Allgemeine Luftfahrt. Im gewerblichen Flugverkehr betrug die Anzahl Fluggäste im Jahr gut 190.000, im nicht gewerblichen Flugverkehr knapp 20.000, so dass die Gesamtanzahl Fluggäste bei 210.000 liegt. Die Anzahl Flugbewegungen betrug 2010 rund 15.400, wovon knapp 7.000 auf den gewerblichen Flugverkehr entfielen.

Die zukünftige Anzahl Fluggäste wird von den gesamtwirtschaftlichen Bedingungen für den Inlandsflugverkehr abhängen. Relevant sind dabei die zukünftigen Flugpreise und die Haushaltseinkommen.

3.5.7 Zusammenfassende Bewertung

Die beiden Internationalen Verkehrsflughäfen Hamburg und Hannover weisen eine sehr gute Infrastruktur auf, die für alle Marktsegmente des Luftverkehrsmarktes geeignet ist. Das Flugplanangebot der beiden Flughäfen ist sehr gut. Es ist durch zahlreiche Strecken mit oft mehreren täglichen Verbindungen gekennzeichnet. Aufgrund der höheren Nachfrage ist das Flugplanangebot des Hamburger Flughafens umfangreicher. Es bestehen häufigere Anbindungen an Drehkreuzflughäfen und ab Hamburg ist eine höhere Anzahl Drehkreuze erreichbar als ab Hannover. Im Flugplanangebot Hamburgs wären eine bessere Anbindung an mehrere europäische Hauptstädte und mehr interkontinentale Verbindungen wünschenswert. Ab Hannover gibt es aktuell keine interkontinentalen Flüge. Für die Erreichbarkeit Niedersachsens wäre wünschenswert, wenn gute Anbindungen an weitere Drehkreuzflughäfen bestehen würden.

Dies gilt auch für den Flughafen Bremen. Der Flughafen verfügt ebenfalls über eine sehr gute Infrastruktur. Er ist jedoch nicht für Langstreckenflüge geeignet.

Alle drei Flughäfen sind über die Straße und mit dem Schienenpersonennahverkehr bzw. der Straßenbahn sehr gut erreichbar. Es bestehen darüber hinaus noch Möglichkeiten die Erreichbarkeit zu verbessern.

Der Flughafen Lübeck hat eine gute Infrastruktur. Er wird aktuell nur von „Low cost“ Fluggesellschaften genutzt, wobei 2011 mehrere Strecken aus dem Flugplan gestrichen wurden und die Fluggastanzahl deutlich rückläufig war.

Der Flughafen Rostock-Laage verzeichnete in den letzten Jahren eine sehr gute Entwicklung der Fluggastanzahl, wobei für 2011 ein neuer Rekord zu verzeichnen war. Die absolute Fluggastanzahl ist jedoch im Vergleich zu den drei Internationalen Verkehrsflughäfen Norddeutschlands sehr niedrig. Eine Ursache dafür ist die geringe wöchentliche Flugfrequenz auf den bestehen Strecken. Es fehlt eine leistungsfähige, mindestens einmal täglich bediente Anbindung an einen Drehkreuzflughafen.

Mit den vorangehend in Kurzform beschriebenen Regionalflughäfen und Flugplätzen verfügt Norddeutschland neben den drei Internationalen Verkehrsflughäfen und den Regionalflughäfen Lübeck und Rostock-Laage über weitere nennenswerte Luftverkehrsinfrastruktur. Die Flughäfen und Flugplätze verfügen in den meisten Fällen über eine Infrastruktur, die den Anflug auch größerer Flugzeuge zulässt. Für jeweils bestimmte Segmente des Luftverkehrs sind sie aktuell von Bedeutung, sie besitzen jedoch überwiegend keine nennenswerte länderübergreifende Verkehrsfunktion.

Zukünftig bieten sich Wachstumschancen, in dem sie in ihrem jeweils dominierenden Marktsegment wachsen. Zudem sind alle Flughäfen / Flugplätze bedeutend für die kommerzielle Allgemeine Luftfahrt. Für Cuxhaven-Nordholz ergeben sich Chancen nach der Schließung des Flugplatzes Bremerhaven-Luneort und die Flugplätze Husum-Schwesing und Stralsund-Barth könnten sich als Standort für die Versorgung von Offshore-Windparks positionieren.

3.6 Länderübergreifende Verkehrsfunktion der norddeutschen Flughäfen

Bei der Betrachtung des Norddeutschen Luftverkehrssystems ist es offensichtlich, dass z. B. der Flughafen Hamburg nicht ausschließlich von Reisenden benutzt wird, deren Ausgangspunkt oder Ziel ihrer Reise in diesem Land liegt, sondern u.a. auch dem Verkehr von und nach Schleswig Holstein dient. Sinngemäß gilt dies für die anderen Luftverkehrsstandorte in Norddeutschland sowie für Flughäfen in Ländern außerhalb des Untersuchungsgebietes oder dem benachbarten Ausland.

Im Folgenden wird diese länderübergreifende Bedeutung der Luftverkehrsstandorte quantifiziert und analysiert. Als Basis der Untersuchung dient das Verkehrsaufkommen sowie das Verkehrsangebot des Jahres 2010. Als Analysewerkzeug wird das kommerziellen Analyse- und Prognosetool x-via der MKmetric GmbH herangezogen, welches die Luftverkehrssituation mit Hilfe eines Modellsystems abbildet.¹⁶

Zunächst werden die Einzugsbereiche der Flughäfen Hamburg, Hannover, Bremen, Lübeck und Rostock-Laage einzeln und derjenige aller Flughäfen in Norddeutschland gemeinsam dargestellt. Wegen der nahezu ausschließlich auf die Inseln Sylt bzw. Usedom ausgerichteten Verkehrsbedeutung der Flughäfen Sylt und Heringsdorf kann auf eine Darstellung für diese verzichtet werden.

Die nachfolgenden Abbildungen weisen den Marktanteil des jeweils betrachteten Flughafens am gesamten Luftverkehrsaufkommen in der jeweiligen Region aus. 33% bedeuten in diesem Kontext zum Beispiel, dass ein Drittel aller Reisen per Luftverkehr aus oder in eine Region den genannten Luftverkehrsstandort als Start oder Ziel-flughafen benutzen, während zwei Drittel hierzu einen anderen Flughafen benutzt. Die Einfärbung reflektiert weder die Zahl der Passagiere, die ein Flughafen in der einzelnen Region für sich attrahieren kann, noch die Zahl ihrer Einwohner.

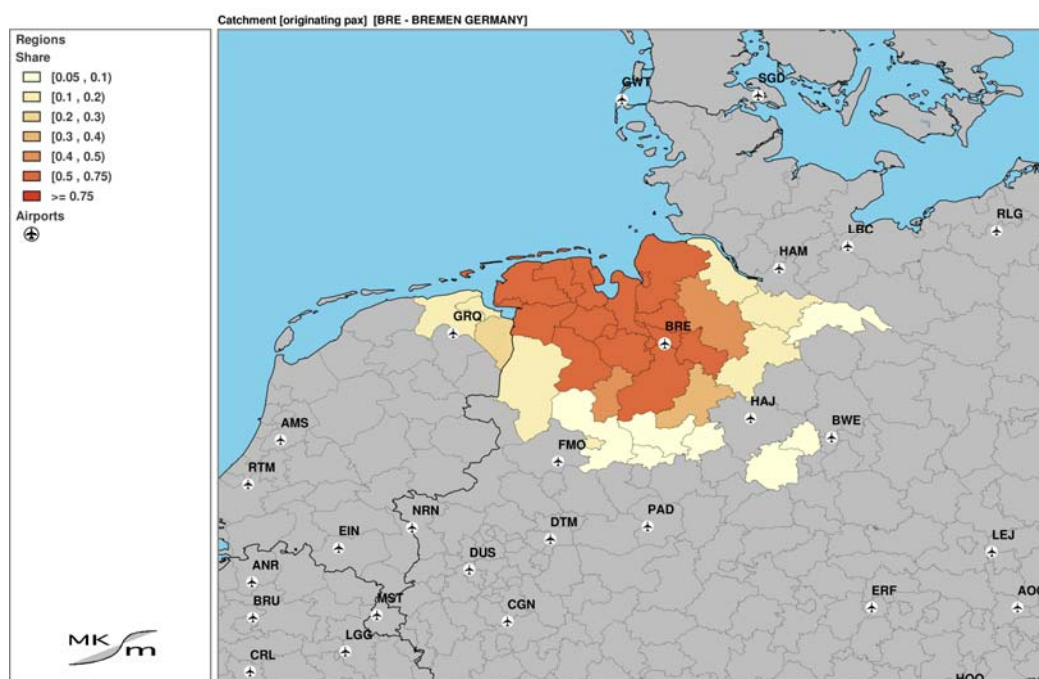
3.6.1 Flughafen Bremen

Der Einzugsbereich des Flughafens Bremen umfasst neben den Städten Bremen und Bremerhaven in seinem Kern das nordwestliche Niedersachsen zwischen Ostfriesland, Cuxhaven und dem Landkreis Diepholz. Bemerkenswert an diesem Kern ist die Tatsache, dass Bremen in keiner der zu ihm gehörenden Regionen einen Marktanteil von mehr als 75% am regionalen Luftverkehrsaufkommen akquirieren kann, das heißt das selbst aus der Stadt Bremen mehr als ein Viertel aller per Flugzeug Reisenden einen anderen Abflug- bzw. Zielflughafen wählt (siehe Färbung in der folgen-

¹⁶ Details zu x-via sowie den Modellen finden sich auf der web site www.mkm.de unter dem Menüpunkt Services und Publications.

den Abbildung, kein Bereich ist rot gefärbt). Jenseits des Kerns gibt es eine Reihe weiterer Regionen, vom niederländischen Grenzgebiet um Groningen im Westen, über die Stadt Osnabrück im Süden bis hin nach Peine und Hildesheim im Südosten und Lüchow-Dannenberg im Nordosten, in denen der Flughafen 5% oder mehr der dortigen Luftverkehrsnachfrage auf sich ziehen kann. Aus Hamburg und generell nördlich der Elbe werden jedoch nur geringe Anteile Reisende erzielt, obwohl ein solch geringer Marktanteil im Falle der Hansestadt Hamburg (4,3%) durchaus eine sechsstellige Reisendenzahl (280.000) bedeuten kann. Sinngemäß gilt dies für die Region Hannover (Stadt und Umland), aus der Bremen zwar über 90.000 Passagiere zieht, dies jedoch einem Anteil von unter 5% entspricht.

Abbildung 29: Einzugsgebiet des Flughafens Bremen



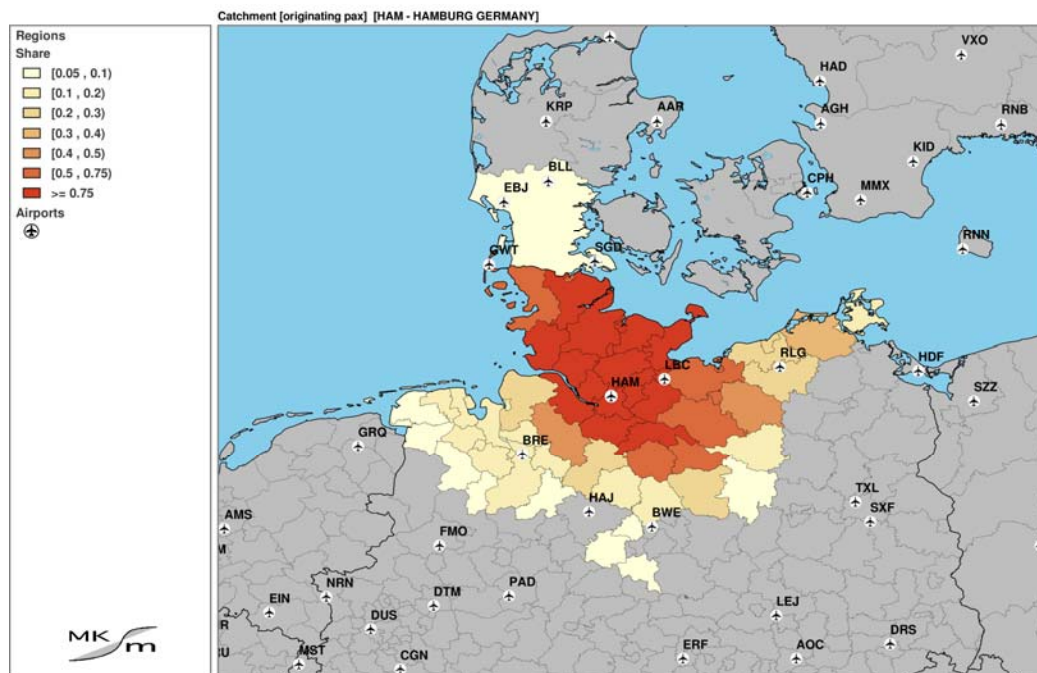
Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

3.6.2 Flughafen Hamburg

Der Einzugsbereich Hamburgs erstreckt sich in seinem Kern auf die Hansestadt Hamburg selbst und Schleswig-Holstein, wo er mit Ausnahme des Kreises Nordfriesland (zu dem die Insel Sylt mit ihren Flughafen Sylt zählt) das Nachfrageverhalten dominiert, also mehr als 75% des Aufkommens auf sich ziehen kann. Im Kreis Nordfriesland sowie den an Schleswig-Holstein bzw. Hamburg grenzenden Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern (Nordwestmecklenburg, Ludwigslust) und Niedersachsen (Stade, Harburg, Lüneburg, Uelzen und Lüchow-Dannenberg) entscheiden sich mehr als die Hälfte der Reisenden bei Flugreisen für Hamburg als Start oder Ziel. Darüber hinaus kann Hamburg auch aus weiter entfernten Regionen Fluggäste akquirieren: In

weiten Teilen Niedersachsens bis hin zur niederländischen Grenze im Westen bzw. im Süden nach Goslar erreicht er Marktanteile von 5% oder mehr am regionalen Luftverkehrsaufkommen, während in Mecklenburg-Vorpommern aus allen im Norden des Landes gelegenen Regionen bis hinüber nach Rügen Passagiere gewonnen werden können. Daneben wird der Flughafen Hamburg auch durchaus vom benachbarten Dänemark, insbesondere aus der Region Sydjylland als Abflugort gewählt.

Abbildung 30: Einzugsgebiet des Flughafens Hamburg

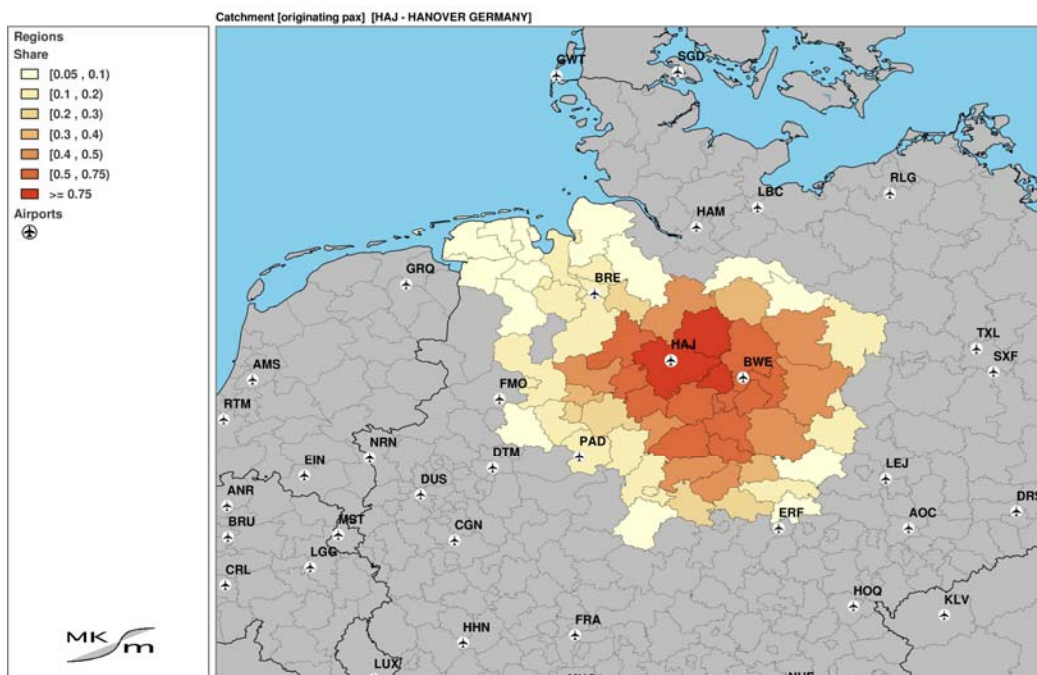


Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

3.6.3 Flughafen Hannover

Der Flughafen Hannover dagegen dominiert das Nachfrageverhalten jenseits der Region Hannover selbst, nur in den direkt angrenzenden Landkreisen Celle und Peine, wo mehr als drei Viertel der Reisenden im Luftverkehr Hannover als Flughafen wählen. U-förmig um diese Dreiergruppe herum sind die Kreise gelegen, in denen immer noch die Mehrheit der Flugreisenden Hannover gegenüber anderen Abflughäfen den Vorzug gibt. Darüber hinaus reicht der Einzugsbereich des Flughafens Hannover in Niedersachsen bis nach Ostfriesland (5% Marktanteil), in Sachsen-Anhalt bis zu einer Linie Stendal – Magdeburg – Mansfeld-Südharz, während im Süden seine Ausläufer weit nach Thüringen bis in die Region Sömmerda reichen und auch der südlich Kassel gelegene Schwalm-Eder-Kreis noch zu seinem Einzugsbereich gehört, wenn auch letztere nur mit einem sehr geringen Marktanteil von 5%.

Abbildung 31: Einzugsgebiet des Flughafens Hannover-Langenhagen



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

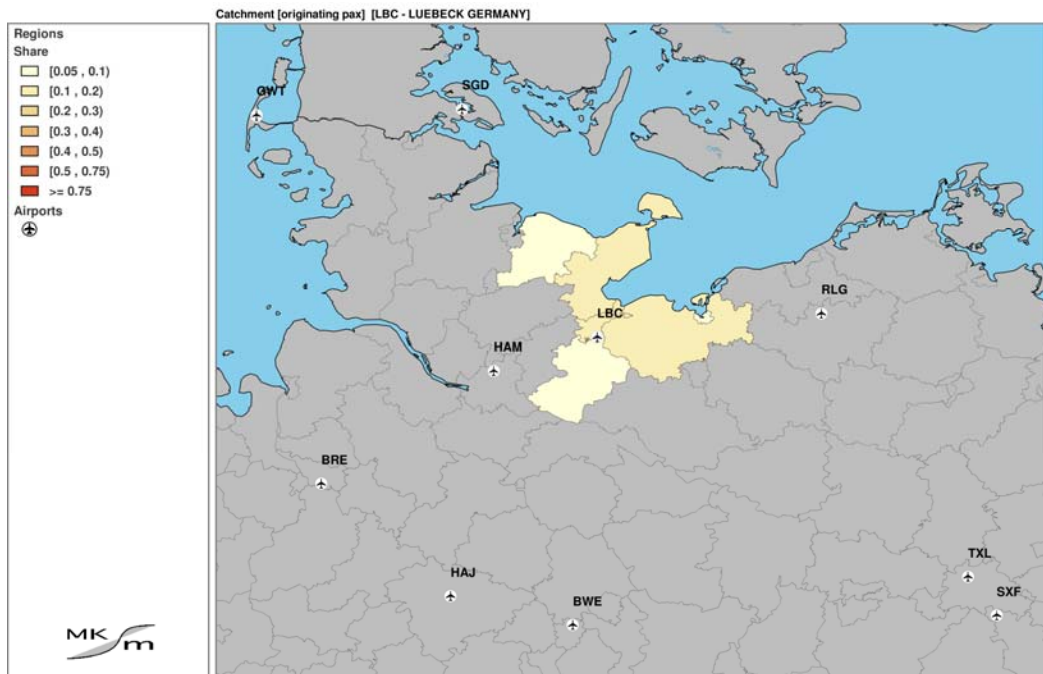
Im Westen reicht das „Catchment“ von Hannover bis nach Nordrhein-Westfalen: Neben der Region Paderborn gehört auch der Kreis Waren südöstlich von Münster noch dazu.

3.6.4 Flughafen Lübeck und Flughafen Rostock

Zu den Einzugsbereichen der Flughäfen Lübeck und Rostock-Laage ist festzustellen, dass ihre Einflusshemisphäre zum einen regional recht begrenzt sind und zum anderen selbst in diesen wenigen Regionen keine allzu hohen Marktanteile der Luftverkehrsnachfrage auf sich ziehen können. Lübeck wird dabei sehr stark determiniert durch den Flughafen Hamburg, während Rostock-Laage zusätzlich auch von dem weit nach Mecklenburg-Vorpommern ausstrahlenden Flugangebot von Berlin beeinflusst wird.

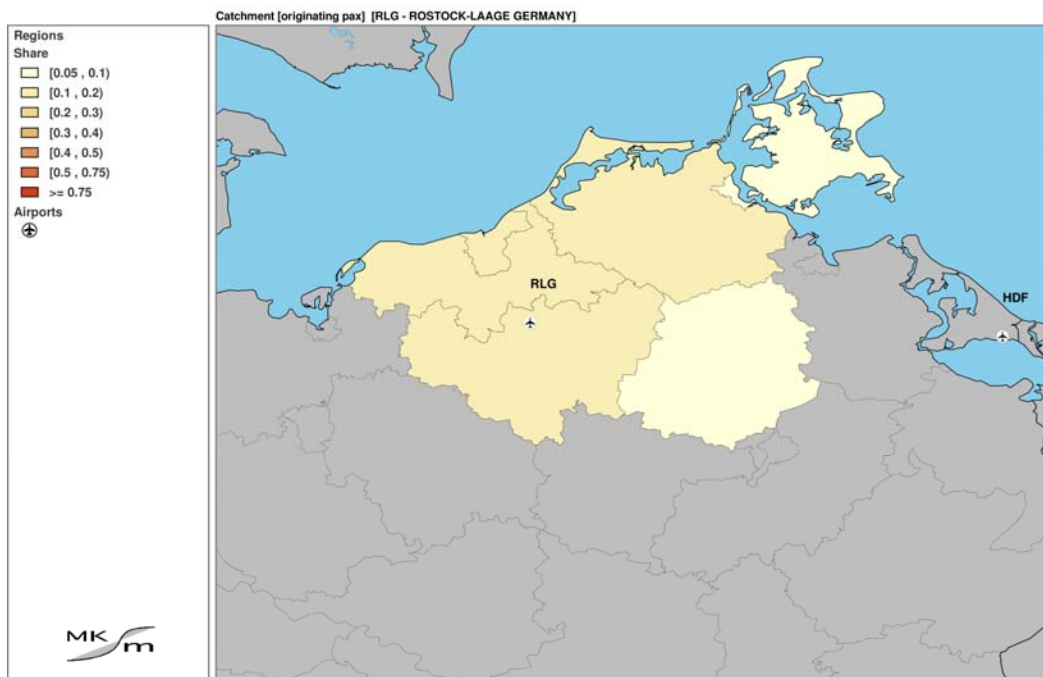
Wenngleich nach Analysen des Flughafens Lübeck rund 40% seines Aufkommens aus der Stadt Hamburg stammt, bedeutet dies hinsichtlich der gesamten Luftverkehrsnachfrage der Stadt dennoch einen Marktanteil von unter 5%, den der Flughafen Lübeck hier realisieren kann. In Konsequenz daraus ist die Region Hamburg bei dem Einzugsbereich des Flughafens Lübeck grau (d.h. <5% Marktanteil) eingefärbt.

Abbildung 32: Einzugsgebiet des Flughafens Lübeck-Blankensee



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Abbildung 33: Einzugsgebiet des Flughafens Rostock-Laage

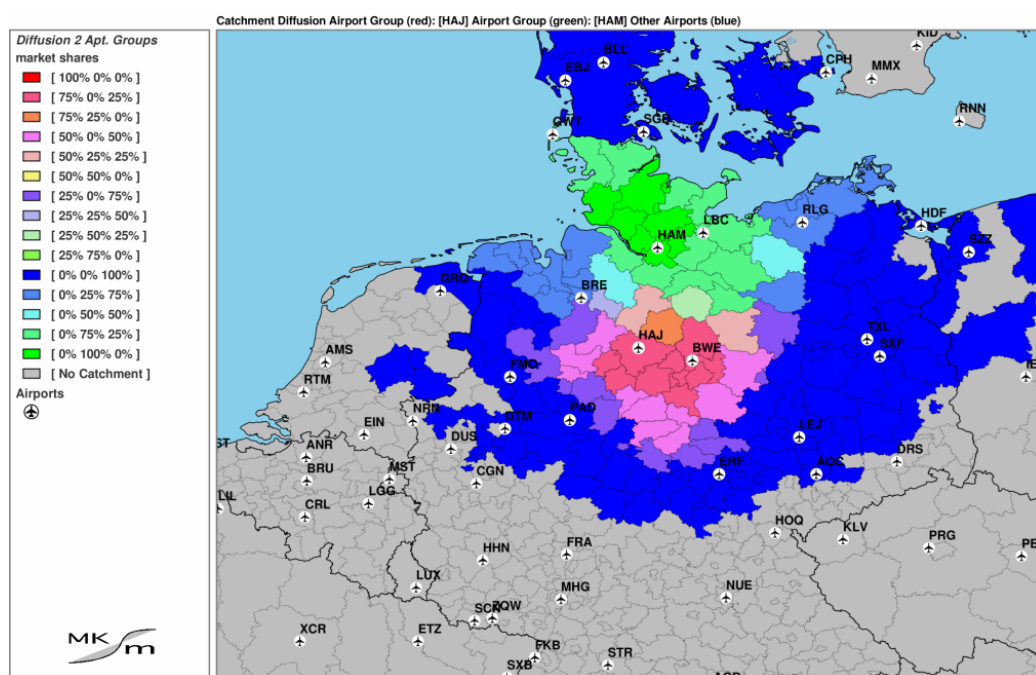


Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

3.6.5 Wettbewerb der Flughäfen Hamburg, Bremen und Hannover

Zur Darstellung des Wettbewerbs der drei größeren Flughäfen Norddeutschlands dient die folgende Abbildung der Überlappung der Einzugsbereiche von jeweils zweien dieser Flughäfen (Diffusionsdiagramm). In der nachfolgenden Abbildung ist die Überlappung der Einzugsbereiche von Hamburg (Grüntöne) mit demjenigen Hannovers (Rottöne) dargestellt. Regionen, in denen andere Flughäfen von den Reisenden bevorzugt werden sind blau dargestellt. Regionen, aus denen keiner der beiden Flughäfen Reisende an sich binden kann, sind grau eingefärbt.

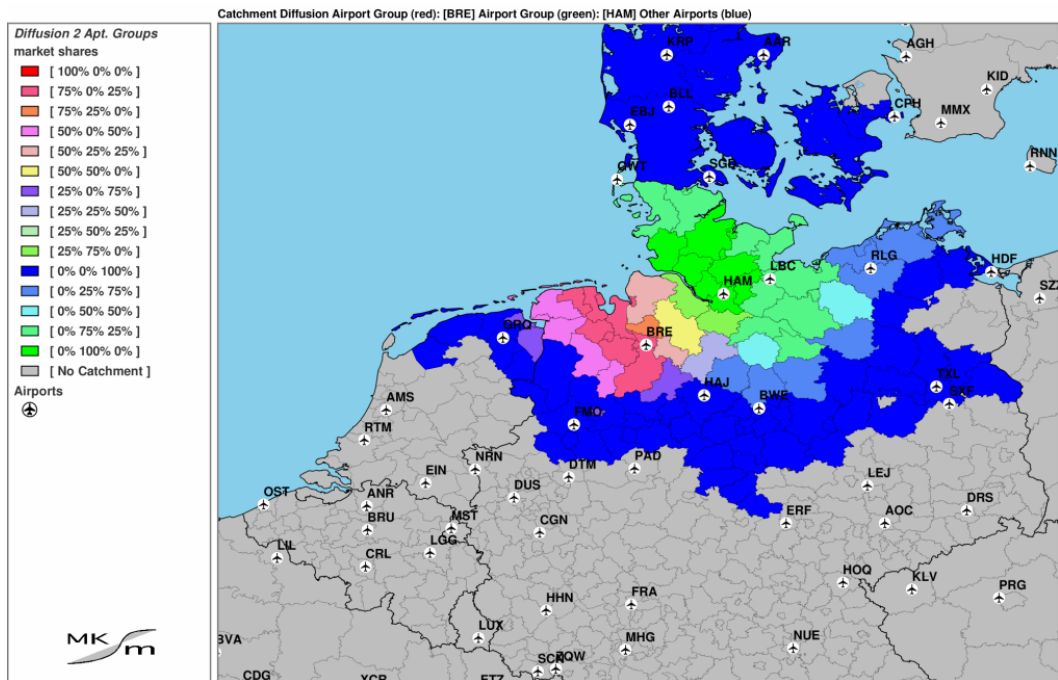
Abbildung 34: Überlappung der Einzugsgebiete der Flughäfen Hannover und Hamburg



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Im Falle der Gegenüberstellung von Hamburg und Hannover zeigt sich die Dominanz Hamburgs in der Hansestadt selbst sowie in Schleswig-Holstein. Der Bereich der Überlappung erstreckt sich entlang einer Linie von Bremen bis in die Region Salzwedel in Sachsen-Anhalt und südlich davon. Der Flughafen Hannover behält die Oberhand in dem eng umgrenzten Gebiet zwischen Hannover und Braunschweig. Im Süden zeugt die harte Linie der Blaufärbung von der starken Konkurrenz zum Standort Frankfurt, der durch die gute landseitige Erschließung Luftverkehrsaufkommen auch aus weiten Distanzen anziehen kann.

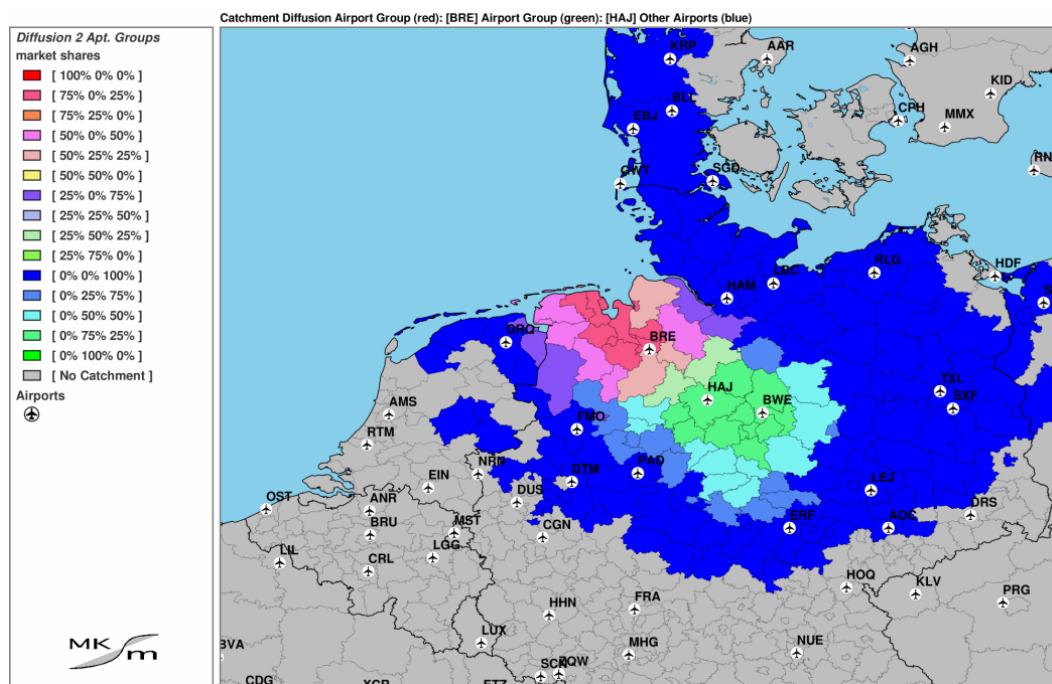
Abbildung 35: Überlappung der Einzugsgebiete der Flughäfen Bremen und Hamburg



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Zwischen den Flughäfen Hamburg und Bremen verläuft der Bereich der Überschneidung dagegen zwischen Cuxhaven und Hannover sowie westlich davon. Gegenüber dem Flughafen Hamburg und auch allen weiteren Flughäfen kann sich Bremen nur in einem sehr schmalen bevölkerungsarmen regionalen Band von Bremen aus zur Nordseeküste hin behaupten.

Abbildung 36: Überlappung der Einzugsgebiete der Flughäfen Bremen und Hannover



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Zwischen Hannover und Bremen schließlich gibt es eine deutliche Überdeckung der Einzugsbereiche zwischen Harburg und Osnabrück. Bemerkenswert hierbei ist jedoch, dass beide Flughäfen in ihrem Kernbereich rund um den jeweiligen Standort keine Marktdominanz aufweisen, wie sie für den Flughafen Hamburg in seinem direkten Umfeld zu verzeichnen ist.

3.6.6 Einflusshemisphäre von Berlin und anderen Standorten außerhalb Norddeutschlands auf das Untersuchungsgebiet

Die norddeutschen Flughäfen stehen ebenfalls im Wettbewerb mit Standorten außerhalb des Untersuchungsgebietes im In- und Ausland. Die Konkurrenzsituation lässt sich darlegen in dem der Wettbewerb zwischen den zwei Flughafengruppen norddeutsche Flughäfen versus den Flughäfen außerhalb Norddeutschlands um den Originärmarkt ausgewiesen wird. Hierfür wurden die nachfolgenden Flughafengruppen gebildet, die im Jahre 2010 von Relevanz für das Untersuchungsgebiet waren.

- Die Gruppe der norddeutschen Flughäfen umfassen Bremen, Hamburg, Hannover, Lübeck, Rostock, Braunschweig, Heringsdorf und Sylt. Dieser Gruppe wird in der Analysegraphik durch die rote Farbe repräsentiert.
- Die Gruppe der konkurrierenden Standorte außerhalb Norddeutschlands umfassen für die Bundesrepublik Deutschland Berlin (Tegel, Schönefeld), Dortmund, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Köln, Leipzig, Münster-Osnabrück, Niederrhein, Paderborn, für Dänemark Billund, Esbjerg und Sonderborg, für Polen Stettin sowie für die Niederlande Groningen. Dieser Gruppe wird in der Analysegraphik durch die grüne Farbe repräsentiert.
- Alle weiteren konkurrierenden Standorte wie z. B. Kopenhagen fließen in die Analyse ebenfalls ein und werden in der Analysegraphik durch die blaue Farbe repräsentiert.

Die Abbildung 37 zeigt deutlich wie weit insbesondere die Einflusshemisphäre von Berlin in das Untersuchungsgebiet hinein reicht. Der Dominanz der Berliner Standorte in Mecklenburg-Vorpommern kann der Flughafen Rostock-Laage nichts entgegen setzen und erst auf der Höhe von Lübeck wandelt sich die Konkurrenzsituation und das Hamburger Angebot wird von Reisenden attraktiver bewertet, so dass die norddeutschen Flughäfen an Einfluss gewinnen.

Bis Niedersachsen erstreckt sich der Einfluss der ostdeutschen Flughäfen, so dass eine Wettbewerbslinie von Lübeck nach Braunschweig die Attraktivitätsgrenze zwischen den Flughafengruppen markiert. Der südliche Bereich Niedersachsens steht bereits unter starkem Einfluss des Flughafens Frankfurt, der neben seiner hervorragenden Anbindung per Schiene und Straße mit dem breit gefächerten weltweiten Angebot vieler Fluggesellschaften die Reisenden überzeugt. Erst Hannover kann mit seinem Europaangebot der Vormachtstellung von Frankfurt erfolgreich begegnen und die Reisenden an sich binden.

Wenn auch mit geringerem Effekt, dennoch bemerkenswert ist die Attraktivität von Düsseldorf. Auch hier zieht das kontinentale sowie interkontinentale Destinationsportfolio Reisende aus dem Untersuchungsgebiet an. Die kleineren Standorte Münster-Osnabrück und Paderborn erfreuen sich einer besonderen Beliebtheit in Niedersachsen, was sich auch in der Eigentümerstruktur niederschlägt. Diese zwei Standorte tragen auch zur Mobilitätsversorgung des Flächenlandes Niedersachsen bei. Zu sehr geringem Maß trägt ganz im Westen des Landes auch der niederländische Flughafen Groningen bei. Aufgrund der Landespolitik wie auch der strategischen Ausrichtung der KLM/Air France ist nicht zu erwarten, dass dieser Flughafen in Zukunft einen sehr bedeutenden Erschließungsbeitrag für Niedersachsen leisten wird.

Die dänischen Standorte wirken sich nur gering auf die norddeutschen Flughäfen aus. Hier setzt sich Hamburg durch und kann weitgehend die Reisenden von seinem Angebot überzeugen. Wie sich dies in Zukunft entwickeln wird im Hinblick auf die neue Ryanair-Basis in Billund und der Fehmarnbelt Querung, die den Zugang zu Kopenhagen erleichtert, bleibt einer Risikoanalyse vorbehalten.

Diffusion 2 Apt. Groups
market shares

[100% 0% 0%]
[75% 0% 25%]
[75% 25% 0%]
[50% 0% 50%]
[50% 25% 25%]
[50% 50% 0%]
[25% 0% 75%]
[25% 25% 50%]
[25% 50% 25%]
[25% 75% 0%]
[0% 0% 100%]
[0% 25% 75%]
[0% 50% 50%]
[0% 75% 25%]
[0% 100% 0%]
[No Catchment]

Airports

✈

Catchment Diffusion Airport Group (red): [BRE, HAJ, HAM, LBC, RLG, BWE, HDF, GWT] **Airport Group (green):** [SGD, EBJ, BLL, SZZ, TXL, SXF, LEJ, ERF, ...]

MK

Für eine detaillierte strategische Untersuchung der Gefahrenpotenziale durch konkurrierende Standorte außerhalb Norddeutschlands sind eigenständige Wettbewerbsanalysen erforderlich, die unterschiedliche Szenarien widerspiegeln. So stellt sich aktuell die Frage welche Ausprägung der Einflussbereich des neuen Standortes Berlin zukünftig haben wird, was unter anderem auch von der Angebotsentwicklung in Berlin, der Kooperation von Air Berlin mit Etihad sowie der Stellung von Air Berlin in der Oneworld-Allianz zusammenhängt aber auch der Reaktion anderer Marktteilnehmer, wie z. B. der Deutschen Lufthansa, die ebenfalls strategische Interessen verfolgt und sich naheliegende Märkte sichern möchte.

Die Geschäftsführung des Standortes Berlin wird ebenfalls eine eigene Entwicklungsstrategie verfolgen. Sie wird Potenziale ausloten und agieren, um sich von einem P2P Flughafen Richtung Drehkreuz zu entwickeln.

Jeder der kurz angesprochenen Entwicklungspfade wirkt sich direkt auf die norddeutschen Flughäfen aus, insbesondere Hamburg kann an Bedeutung verlieren und die Akquisition interkontinentaler Strecken erheblich erschwert werden. Auch Hannover und Rostock werden sich vermehrt mit der Frage von Fluggesellschaften auseinandersetzen müssen, warum zusätzlich zu dem Berliner Angebot denn auch ab ihren Standorten ein bestimmtes Ziel bedient werden soll.

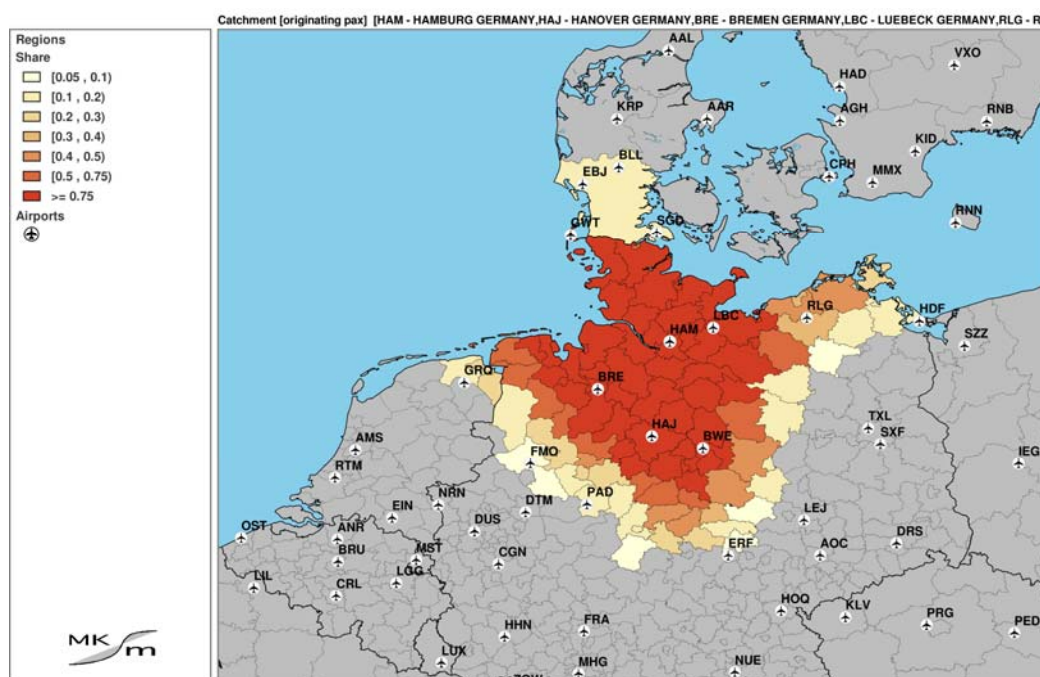
Ergänzend ist Anzumerken, dass neben Berlin auch die Entwicklung an anderen Standorten Auswirkungen auf die norddeutschen Flughäfen haben werden. Aktuell ist der Ausbau des Flughafens Kassel-Calden zu nennen, dessen Inbetriebnahme bzw. Eröffnung für das Frühjahr 2013 vorgesehen ist. Auf der neuen 2500 m langen Landebahn kann zwischen 6:00 und 22:00 Uhr ein breites Spektrum an Verkehr abgewickelt werden. Der Flughafen erwartet Besucher der documenta aus aller Welt, Geschäftsreisende für den Bereich Nordhessen, Urlaubsreisende aus Nordhessen, Südniedersachsen und Ostwestfalen aber auch Kurgäste für Bad Wilhelmshöhe oder Bad Wildungen. Je Entwicklungspfad des Flughafens werden neben anderen hessischen auch niedersächsische Flughäfen betroffen sein. Die Dimension der Auswirkungen bedarf einer detaillierten strategischen Untersuchung.

Die beispielhaften Ausführungen zu den Standorten Berlin und Kassel-Calden, sind in kleinerem Maßstab auch übertragbar auf aktuelle sowie zukünftige Konversionsprojekte. Die militärischen Standorte weisen zumeist eine gute luftseitige Infrastruktureinrichtung auf und sichern sich hierdurch das Argument „Nutzung bestehender Ressourcen“. Dem gegenüber stehen vor allem die notwendigen landseitigen Infrastrukturinvestitionen sowie die Nachfragebetrachtung zur Bedarfsfeststellung, so dass im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung die Argumente ihre richtige Bewertung erfahren. Das Argument der Nutzung bestehender Ressourcen kann auch nicht losgelöst von der Frage der Nachhaltigkeit eingesetzt werden, denn an vielen Standorten die bereits heute gewerblichen Luftverkehr abfertigen besteht noch ausreichend Potenzial, um die Flughafeninfrastruktur der Nachfrage anzupassen sowie die existierende Infrastruktur aber auch Prozessabläufe zu optimieren.

3.6.7 Länderübergreifende Verkehrsfunktion aller sieben Flughäfen Norddeutschlands mit Linienluftverkehr

Abschließend ein Blick auf den gemeinsamen Einzugsbereich aller sieben im Untersuchungsgebiet liegenden Flughäfen, die ein kommerzielles Linienflugangebot aufweisen.¹⁷ Die gemeinsame Einflusshemisphäre der Flughäfen Bremen, Hannover, Hamburg, Heringsdorf, Lübeck, Rostock-Laage und Sylt ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 38: Einzugsbereiche der sieben bedeutendsten Flughäfen Norddeutschlands



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Während die Abdeckung der Luftverkehrsnachfrage in den Ländern, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein durch die im Untersuchungsgebiet liegenden Flughäfen sehr hoch ist (rote Färbung in der vorangehenden Abbildung), werden aus den südlichen Rändern Niedersachsens sowie ganz besonders in Mecklenburg-Vorpommern ein sichtbarer Marktanteil des Luftverkehrsaufkommens in den einzelnen Regionen durch andere Flughäfen bedient (gelbe bzw. graue Farben in der Abbildung). Bzgl. Niedersachsen sind hier insbesondere Münster-Osnabrück, Paderborn sowie allen voran Frankfurt und Düsseldorf zu nennen, während dessen aus Mecklenburg-

¹⁷ Ohne Inselflugverkehr mit sehr kurzen Flügen zwischen Küstenflugplatz und Inselflugplatz.

Vorpommern vor allem die Berliner Flughäfen bedeutende Anteile der Luftverkehrsnachfrage auf sich ziehen können.

In der nachfolgenden Tabelle sind diese Abflüsse an andere Flughäfen sowie die länderübergreifende Bedeutung der Flughäfen im Untersuchungsgebiet über die Marktanteile, die diese in den einzelnen Ländern auf sich vereinigen können, quantifiziert. Der Nachfrageabfluss aus Niedersachsen zu anderen Flughäfen beträgt etwas über 20%, während dessen er in Mecklenburg-Vorpommern bei deutlich über 50% liegt. Des Weiteren ist die Bedeutung des Flughafens Hamburg für den gesamten Untersuchungsraum mit zweistelligen Marktanteilen auch in den benachbarten Ländern sichtbar.

Tabelle 5: Übersicht Marktdurchdringung der norddeutschen Flughäfen

Land	BRE	HAJ	HAM	LBC	RLG	Summe Nord	andere Flughäfen
BREMEN	71,69%	10,74%	13,27%			95,70%	4,30%
HAMBURG	4,34%	2,52%	88,67%	1,98%		97,51%	2,49%
MECKLENBURG-VORPOMMERN	1,07%	0,51%	33,05%	3,03%	5,33%	42,99%	57,01%
NIEDERSACHSEN	16,94%	50,05%	12,22%	0,22%		79,43%	20,57%
SCHLESWIG-HOLSTEIN	2,65%	1,86%	84,80%	4,70%		94,01%	5,99%
BERLIN		0,06%	0,35%			0,41%	99,59%
BRANDENBURG	0,01%	0,08%	0,40%	0,03%		0,52%	99,48%
HESEN		0,96%				0,96%	99,04%
NORDRHEIN-WESTFALEN	0,35%	1,80%				2,15%	97,85%
SACHSEN		0,07%				0,07%	99,93%
SACHSEN-ANHALT	0,57%	12,00%	1,07%			13,64%	86,36%
THÜRINGEN	0,16%	5,47%				5,63%	94,37%

Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Wird ein Saldo aus denjenigen Flugreisenden, die aus dem Untersuchungsraum für ihre Flugreise einen Flughafen außerhalb des Untersuchungsgebietes wählen (3,5 Mio. Passagiere) gebildet, und wird es verglichen mit demjenigen, die die sieben Flughäfen aus Regionen außerhalb des Untersuchungsgebietes - inkl. der in der Tabelle nicht aufgeführten Auslandsgewinne, erzielen (ca. 1,5 Mio. Passagiere), so ergibt sich ein Nettoabfluss von rund 2 Mio. Fluggästen 2010. Dies entspricht ca. 10% der gesamten Luftverkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet. Im Vergleich mit anderen Ländern, die über keinen Luftverkehrsstandort mit einem reichhaltigen, interkontinentalen Luftverkehrsangebot verfügen, stellt dies einen relativ geringen Wert dar. So wurde zum Beispiel im Land Baden-Württemberg für 2004 ein solcher Negativ-Saldo bei der Luftverkehrsnachfrage in Höhe von ca. 3 Mio. Passagieren, ent-

sprechend rund einem Viertel des gesamten im Lande generierten Flugaufkommens festgestellt.¹⁸ Davon profitieren vor allem die Flughafenstandorte Frankfurt, München und Zürich sowie Basel-Mülhausen und Straßburg.

Die Analyse - ausgerichtet auf Zielgebiete - verdeutlicht auch die Schwächen sowie Stärken der Bedienung von Luftverkehrsmobilitätsbedürfnissen der norddeutschen Bevölkerung und Wirtschaft über die lokalen Flughafenstandorte. Während für Verkehre von und zu europäischen Destinationen die Versorgung, abgesehen von Mecklenburg-Vorpommern, weitgehend über die norddeutschen Standorte gewährleistet wird, sind die Bedürfnisse für interkontinentale Verkehre schlechter erschlossen. Zu nennen sind hier die Zielgebiete Asien-Pazifik, Russland, Afrika, Nord-, Mittel- und Südamerika sowie die Karibik. Zwar bieten die drei größeren Flughäfen Bremen, Hannover und Hamburg gute Verbindungen zu Drehkreuzen an, doch erfordert dies einen Umsteigevorgang der die Reisezeit verlängert und sich damit auf die Erreichbarkeit auswirkt, so dass die Standortlagegunst für Norddeutschland im Wettbewerb um Investitionen und Arbeitsplätze mit besser erschlossenen Gebieten geringer ist. Mit der Bedienung von Dubai vom Standort Hamburg aus, erschließt sich für den norddeutschen Raum der Nahe Osten und der Ferne Osten über Umsteigeverbindungen in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Gleichzeitig erschwert diese Verbindung allerdings die Etablierung direkter Verbindungen in diese Umsteigezielgebiete, z. B. nach China und Indien.

3.6.8 *Bewertung der länderübergreifenden Verkehrsfunktion*

Die Abdeckung der Luftverkehrsnachfrage in Norddeutschland durch die Flughäfen des Untersuchungsgebietes ist insgesamt als gut zu bewerten. Defizite gibt es zum einen in dessen Randbereichen, aus denen ein Teil der Nachfrage zu anderen Flughäfen abfließt. Im Falle Niedersachsens sind dies knapp 20%, dies kann jedoch zu einem gewissen Teil durch die Attrahierung von Nachfrage aus dem benachbarten Sachsen-Anhalt kompensiert werden. Allein der Flughafen Hannover bedient 12% der Nachfrage dieses Landes. Dagegen gibt es einen bedeutenden Nachfrageabfluss in Mecklenburg-Vorpommern. Die Nachfrage aus diesem Land wird mehrheitlich durch Flughäfen außerhalb des Untersuchungsgebietes (Berlin) bedient. Aufgrund der bislang fehlenden Drehkreuzanbindung des Flughafens Rostock-Laage kann dieser nur rund 5% der Nachfrage des Landes bedienen, während der Flughafen Hamburg ein Drittel davon insbesondere aus dem Raum Schwerin bedient.

Der sich insgesamt ergebende Nettoabfluss an Nachfrage von rund 2 Mio. Passagieren im Jahr 2010, sorgt dafür, dass sowohl die durch ihn induzierten Arbeitsplätze als

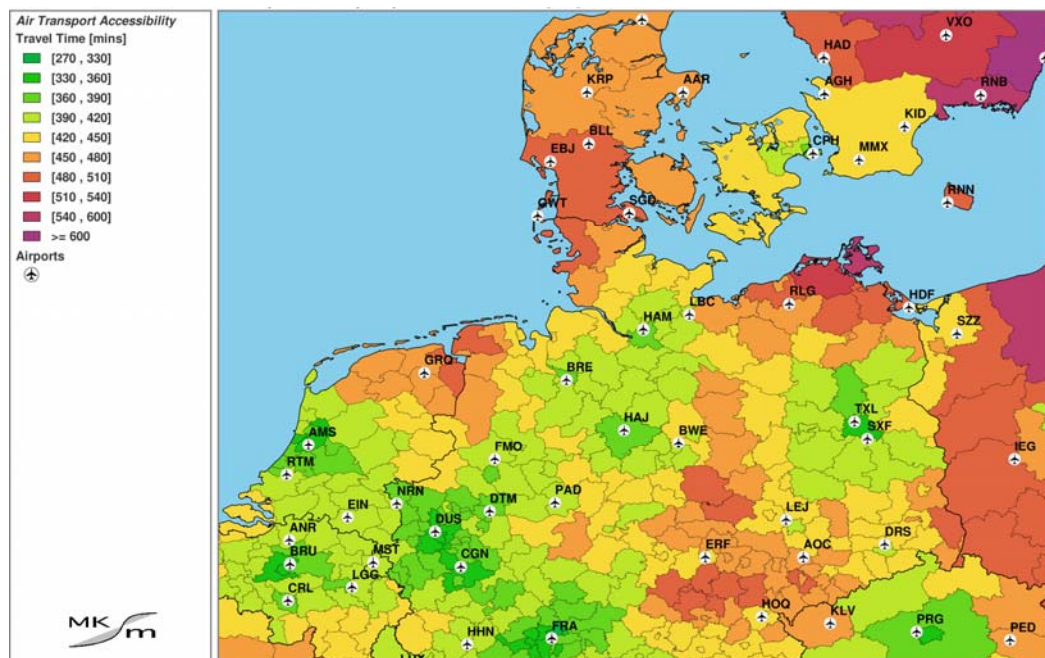
¹⁸ Koordination der Verkehrsprognosen und Fachgutachten im Rahmen der Fortschreibung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg, Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V. (IVT), Heilbronn/Mannheim, 2010, Seite 44.

auch die resultierende Wertschöpfung andernorts realisiert wird. Dieser negative Effekt, der sich in einer Größenordnung von ca. 2000 Arbeitsplätzen bewegt, sollte angesichts der Beschäftigtenzahl von knapp 5 Mio. Personen im Jahr 2010 im Untersuchungsgebiet nicht überbewertet werden. Auch zeigt das Beispiel Baden-Württembergs, wo anders als in Norddeutschland nicht 10%, sondern rund ein Viertel der gesamten Luftverkehrsnachfrage durch Standorte außerhalb des Landes bedient wird, dass im bundesweiten Vergleich die diesbezügliche Situation Norddeutschlands insgesamt noch als gut zu bezeichnen ist.

Regionale Erreichbarkeit

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Europa-Erreichbarkeit der Regionen im norddeutschen Raum und benachbarten Gebieten für das Jahr 2010. Europa-Erreichbarkeit bezeichnet dabei das Mittel der Reisezeit per Flugzeug zu einem Reiseziel in Europa auf Basis des zeitkürzesten Weges, gewichtet nach der Einwohnerzahl der Zielregion. Dadurch geht die Reisezeit zu dicht besiedelten Regionen wie beispielsweise im Großraum London stärker in die Berechnung ein, als etwa die zu einer nördlich des Polarkreises in Finnland gelegenen Region geringer Population. Die Spitzenwerte dieser Europa-Erreichbarkeit liegen im Bereich zwischen 4,5 und 5,5 Stunden und werden z. B. im Rhein-Main-Gebiet rund um den Flughafen Frankfurt erreicht. Die längsten mittleren Reisezeiten ergeben sich für nur mäßig im Luftverkehr angebundene Regionen an den Rändern Europas, wie z. B. im europäischen Teil Russlands, dem Osten der Türkei oder in Regionen nördlich des Polarkreises.

Abbildung 39: Europa-Erreichbarkeit im Luftverkehr 2010



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Die Einbeziehung außereuropäischer Regionen in eine solche Berechnung führt aufgrund der z.T. riesigen Bevölkerungszahlen in manchen Ländern (z. B. China) zu einer Nivellierung der für die einzelnen Regionen im Kern Europas ausgewiesenen Werte und damit auch im Untersuchungsgebiet, weshalb diese Berechnung der Erreichbarkeit im Luftverkehr auf europäische Ziele begrenzt wurde. Wie der Abbildung 39 entnommen werden kann, liegen die Erreichbarkeitswerte im direkten Umfeld der drei größeren Flughäfen des Untersuchungsgebietes (Hamburg, Hannover und Bremen) im Bereich von 360 – 390 Minuten. In den direkt anschließenden Regionen sowie im durch diese Flughäfen gebildeten Dreieck ist die Erreichbarkeit mit 390 – 420 Minuten ebenfalls noch als gut zu bezeichnen. Größere Defizite in der Luftverkehrserreichbarkeit bestehen dagegen im Westen Niedersachsens, im Norden Schleswig-Holsteins sowie vor allem in Mecklenburg-Vorpommern, wo nördlich und östlich von Schwerin die Europa-Erreichbarkeit nur als nicht zufriedenstellend zu bezeichnen ist und Werte von teilweise über 9 Stunden (Rügen) aufweist.

Während in Mecklenburg-Vorpommern die Erreichbarkeit durch eine Anbindung des Flughafens Rostock-Laage an ein Drehkreuz wie Frankfurt oder München verbessert werden kann, stellt sich eine Behebung dieses Erreichbarkeitsdefizits im äußersten Westen Niedersachsens und im Norden Schleswig-Holsteins schwieriger dar.

Für den Westen Niedersachsens könnte eine Aufstockung des Flugangebotes am niederländischen Flughafen Groningen (GRQ) eine Verbesserung der Erreichbarkeit bewirken. Jedoch setzen dem die recht verhaltene Luftverkehrsnachfrage in dieser Region, ihre gute Anbindung an den Flughafen Amsterdam-Schiphol per Bahn sowie die Konzentration der Fluggesellschaft KLM ausschließlich auf internationale Verbindungen ab Schiphol enge Grenzen.

Im Norden Schleswig-Holsteins stellt sich die Situation hinsichtlich des dänischen Flughafens in Sonderborg (SGD), ab dem jedoch immerhin Verbindungen nach Kopenhagen bestehen, ähnlich dar. Hinzu kommt, dass der Flughafen Sylt aufgrund seiner Insellage für das Festland kaum zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit beitragen kann. Auch liegt der relativ gut bediente Flughafen Billund (BLL) relativ weit entfernt. Hieran wird auch die Einrichtung einer Basis durch die irische „Low cost“ Fluggesellschaft Ryanair in Billund strukturell nichts ändern.

Die immer wieder diskutierte zivile Mitnutzung des militärischen Standortes Jagel bei Schleswig könnte, so scheint es auf den ersten Blick, Abhilfe schaffen. Zur ökonomisch erfolgreichen und dauerhaften Vorhaltung eines Luftverkehrsangebotes in Jagel ist zudem eine hinreichend große Luftverkehrsnachfrage zwingend erforderlich.¹⁹ Dies ist jedoch zum einen wegen der dünnen Besiedlung der Region und zum ande-

¹⁹ Eine zivile Mit-Nutzung des Standortes ist eng abzustimmen mit der militärischen Nutzung, da zukünftig hohe flugbetriebliche Herausforderungen erwartet werden, denn im Rahmen möglicher militärischer Aufgabenstellungen könnte der Standort verstärkt durch unbemannte Luftfahrzeuge genutzt werden.

ren durch die Konkurrenz des Flughafens Hamburg, ab dem eine Vielzahl nationaler, europaweiter und in geringem Ausmaß auch interkontinentaler Flugangebote existiert, auszuschließen. Ein öffentlich gefördertes Flugangebot scheidet als Alternative aus. Zudem ist selbst in einer derartigen Situation nicht unbedingt gewährleistet, dass ein solches Angebot auch intensiv durch die ansässige Wirtschaft genutzt würde, wie das Beispiel der geförderten Flugstrecke Hof-Plauen – Frankfurt zeigt, deren Nutzerzahlen trotz einer Ausweitung der öffentlichen Förderung in den letzten Jahren massiv zurückgegangen sind.

3.7 Betriebliche, ökonomische und regulatorische Ausgangsbedingungen

3.7.1 Betriebliche Ausgangsbedingungen

Bei den betrieblichen Ausgangsbedingungen wird die luftseitige Infrastruktur als der wesentliche Parameter für die Marktpositionierung der Flughäfen angesehen. Hier sind von Relevanz

- die Länge und Breite der Start- und Landebahn(en) sowie
- die Ausstattung der Start- und Landebahnen mit einem Instrumentenlandesystem (ILS), wobei der Kategorie und damit Eignung dieser Landehilfe für unterschiedlich schlechtes Wetter eine besondere Bedeutung zukommt.

Die Länge der Start- und Landebahn determiniert mit welchen Flugzeugtypen ein Flughafen angeflogen werden kann bzw. mit welcher Zuladung (Nutzlast und Treibstoff) die verschiedenen Flugzeugtypen starten können. In der Regel ist die erforderliche Startstrecke länger als die erforderliche Landestrecke. Die Cockpitbesatzung führt vor jedem Start eine Berechnung durch, mit welchem Startgewicht das Flugzeug abheben wird, welche Triebwerkleistung erforderlich ist und ob gegebenenfalls das Startgewicht aufgrund einer zu kurzen Startbahn oder aufgrund der Wetterbedingungen reduziert werden muss. Relevante Faktoren sind neben der Startbahnlänge, ggf. eine Längsneigung der Startbahn, ggf. Einschränkungen der Hindernisfreiheit, die Höhe des Flugplatzes über dem Meeresspiegel, die Windrichtung und –stärke, die Lufttemperatur und der Zustand der Startbahn (trocken, nass oder sogar durch Schneereste verschmutzt).

Die höchsten Startgewichte von Flugzeugen gibt es im Langstreckenflugverkehr, weil typischerweise große Flugzeuge, mit einer großen Nutzlast und einer hohen Treibstoffzuladung eingesetzt werden. Daher sind für dieses Marktsegment lange Startbahnen erforderlich. So sind in Norddeutschland die Flughäfen Hamburg und Hannover – nicht nur aufgrund ihres Verkehrsaufkommens – für den Langstreckenverkehr prädestiniert. Die beiden Startbahnen des Hamburger Flughafens und die nördliche Startbahn des Flughafens Hannover sind mit ihren Längen von deutlich über 3.000 Meter für den Langstreckenluftverkehr geeignet. Langstreckenflugzeuge können beispielsweise auch in Bremen und Rostock-Laage landen und starten. Dort sind jedoch Einschränkungen bei der Zuladung von Nutzlast und / oder Treibstoff erforderlich.

Da von den Fluggesellschaften Einschränkungen bei der Nutzlast weitestgehend vermieden werden und Zwischenlandungen teuer und im Langstreckenverkehr eher unüblich sind, kann der Flughafen Rostock-Laage als für den Langstreckenluftverkehr weniger geeignet und Bremen als nicht geeignet angesehen werden. In Bremen ist dies auch dadurch bedingt, dass die beiden Sonderstartbahnen (jeweils ca. 300 Meter am westlichen und östlichen Ende der regulären Startbahn) ausschließlich den Frachtflugzeugen des Airbus-Werkverkehrs zur Verfügung stehen.

Im Bereich des Mittelstreckenluftverkehrs werden typischerweise Flugzeuge zwischen ca. 70 und 200 Sitzen eingesetzt. Überwiegend werden Flugzeuge mit Strahltriebwerken eingesetzt. Beispiele sind die Airbus A320-Familie, die verschiedenen Boeing 737-Versionen, der Canadair Regionaljet in seinen verschiedenen Versionen sowie die Jets von Embraer. Diese erfordern Startbahnen ab ca. 2.000 Meter Länge. Im Fall kürzerer Startbahnen sind für diese Flugzeugtypen ebenso Nutzlast- oder Treibstoffzuladungsbeschränkungen erforderlich. Daher sind in Norddeutschland nur die Flughäfen Hamburg, Hannover, Bremen, Lübeck, Rostock-Laage, Sylt, Heringsdorf, Neubrandenburg, Schwerin-Parchim, Cuxhaven-Nordholz sowie zukünftig auch Braunschweig-Wolfsburg von der Länge der Startbahn für diese Flugzeugtypen geeignet. Im Fall Heringsdorf besteht eine Gewichtsbeschränkung für landende Flugzeuge, so dass nicht alle der genannten Flugzeugtypen den Flughafen anfliegen können.

Instrumentenlandesysteme (ILS) ermöglichen Landungen bei schlechten Sichtbedingungen. Das ILS wird für Präzisionsanflüge auch bei guten Wetterbedingungen genutzt. Je nach technischer Ausstattung einer Landebahn und Hindernisfreiheit werden verschiedene Kategorien unterschieden:

Tabelle 6: Parameter der verschiedenen ILS-Kategorien

Kategorie	Entscheidungshöhe [ft]	Landebahnsicht [m]
I	≥ 200	≥ 550
II	100 - 200	≥ 300
IIIa	50 - 100	≥ 200
IIIb	< 50	75 – 200

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

In der Entscheidungshöhe muss der Pilot beim Landeanflug Teile der Anflugbefeuerung und der Landebahn sehen können und entscheiden, ob die Landung durchgeführt wird oder das Flugzeug durchstartet.

Für große Flughäfen ist Kategorie IIIb Standard. In Norddeutschland sind die Flughäfen Hamburg²⁰, Bremen und Hannover mit diesem Standard ausgestattet. So ist auch bei Nebel ein zuverlässiger Flugverkehr möglich.

Die Flughäfen bzw. Flugplätze Braunschweig-Wolfsburg, Cuxhaven-Nordholz, Heringdorf, Kiel-Holtenau, Lübeck, Neubrandenburg, Rostock-Laage, Schwerin-Parchim und Sylt sind mit einem ILS der Kategorie I ausgestattet. Landungen bei dichtem Nebel sind nicht mehr möglich, so dass es insbesondere in Lübeck und Rostock-Laage zu Flugstreichungen kommt. Die niedrige ILS-Kategorie verringert tendenziell die Marktfähigkeit der Flughäfen im Wettbewerb der Flughäfen untereinander. Die Fluggesellschaften möchten möglichst zuverlässige Flugpläne anbieten, da sonst die Kunden – sofern es wiederholt zu Flugstreichungen kommt – zu anderen Flughäfen abwandern könnten. In Lübeck war das ILS Gegenstand der Gespräche mit Ryanair über die Einrichtung einer Basis mit mehreren in Lübeck stationierten Flugzeugen. Ein höhere ILS-Kategorie wurde als Voraussetzung zur Stationierung von Flugzeugen in Lübeck genannt. Im Herbst 2011 wird der Flughafen Lübeck mit einem ILS der Kategorie II ausgestattet.

3.7.2 *Ökonomische Ausgangsbedingungen*

3.7.2.1 Flughafenentgelte

Die Entgelte für Flughafenleistungen sind einer der Wettbewerbsparameter im Flughafenwettbewerb. Sie determinieren jedoch nicht allein den wirtschaftlichen Erfolg der Flughäfen. Die lokale Nachfrage nach Flugreisen und die Erreichbarkeit von Flughäfen werden als wesentliche Wettbewerbsparameter angesehen.²¹ Die Höhe und Struktur der Flughafenentgelte der fünf Flughäfen Bremen, Hamburg, Hannover, Lübeck und Rostock sind stark voneinander abweichend. Ein detaillierter Vergleich müsste in einer separaten Studie erfolgen. Strukturell einheitlich werden Lande- und Passagierentgelte in Abhängigkeit vom Höchstabfluggewicht eines Flugzeugtyps und der Anzahl Fluggäste an Bord sowie ein Sicherheitsentgelt je Fluggast erhoben. Hinzu kommen Entgelte für Abfertigungsleistungen und Zuschläge. Einige Flughäfen bieten unter gewissen Bedingungen Rabatte beim Passagierentgelt an. Die folgende Tabelle vermittelt einen Überblick.

²⁰ Hamburg verfügt im Detail über CAT 1 für die Landerichtungen 05 und 15; CAT 3b für 23 und nur einen LLZ/DME Anflug für die 33.

²¹ Siehe hierzu auch Kapitel 5.9 zu Möglichkeiten und Grenzen von Verkehrsverlagerungen.

Tabelle 7: Entgelte der Flughäfen (Auszug aus den Entgeltordnungen)

Start-/Landeentgelte	Bremen	Hamburg	Hannover	Lübeck	Rostock
je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse	7,60 €	2,45 €	7,65 € für Flugzeuge der Bonusliste	0 € (06:00 - 23:59)	2,00 - 2,50 € für Flugzeuge der Bonusliste (Unterscheidung versch. Gewichtsklassen)
Zuschläge (je angef. 1000 kg)	3,85 € (22:00 - 06:00)	22:00 - 22:59: 100% 23:00 - 05:59: 200%	17,30 € für andere Chapter-3-Flugzeuge	5 € (24:00 - 05:59)	1,00 € für Chapter-3 Flugzeuge (Unterscheidung versch. Gewichtsklassen) 1,95 € bei Landung nach IFR (max. 250 €)
Zuschläge (pauschal)	---	Lärmzuschlag: 5,50€ bis 1.350€	55 € - 2.550 € Lärmzuschlag (22:00 - 05:59)	---	---
Zuschläge Emissionswert (je)	---	1,50 € je Start oder Landung je Emissionswert	---	---	---
Start- & Landeentgelt?	nein	ja	nein	nein	ja
Passagierentgelt für Zusteiger					
Inlandsflüge	7,70 €	7,90 €	11,00 €	3,60 €	1,90 €
EU zzgl. Island, Norwegen, Schweiz	7,70 €	7,90 €	11,23 €	3,60 €	1,90 €
außerhalb der EU	8,20 €	9,45 €	12,08 €	3,60 €	2,90 €
Start- & Landeentgelt?	nein	nein	nein	nein	ja
zusätzliche Entgelte					
Sicherheitsentgelt (je Passagier)	0,62 €	1,03 €	1,64 €	0,25 €	1,57
weitere Entgelte	---	0,12 € (für PRM-Entgelt, Passengers with reduced mobility) je Passagier	0,10 € (Beitrag Schallschutzprogramm) je Passagier	---	---

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Der Flughafen Bremen verlangt ein Landeentgelt in Höhe von 7,60 € je angefangene metrische Tonne sowie in der Zeit von 22:00 - 6:00 einen Zuschlag von 3,85 €. Damit ist die Höhe des Bremer Landeentgeltes mit der des Flughafens Hannover zu vergleichen (7,65 €). Bremen und Hannover haben das höchste Niveau des Landeentgeltes der untersuchten Flughäfen. Hamburg mit 2,45 € und Rostock mit 2,00 - 2,50 € (gewichtsabhängig) setzen ein deutlich geringeres Landeentgelt an, jedoch ist das Entgelt auch für Starts zu entrichten. Lübeck verlangt in der Zeit von 6:00 - 23:59 Uhr kein Landeentgelt für „bestimmte Maschinen“ (Luftfahrzeuge, die im Rahmen des gewerblichen Linien- und Charterverkehrs für den Transport von Passagieren eingesetzt werden, siehe Entgeltordnung Lübeck). In Hannover und Rostock ist jedoch zu beachten, dass die Preise nur für Flugzeuge der Bonusliste gelten. Für Kapitel 3-Flugzeuge, die nicht auf der Bonusliste stehen, werden jeweils Zuschläge verlangt. Das günstigere Landeentgelt der Standorte Rostock und Hamburg ist dadurch zu erklären, dass dort nicht nur ein Landeentgelt sondern der in der Tabelle 7 angegebene Betrag zusätzlich als Startentgelt zu leisten ist.

Entsprechend dem oben beschriebenen Preismodell des Flughafens Bremen verlangen Hamburg, Hannover und Lübeck Aufschläge im Abend- bzw. Nachtbetrieb. Der Flughafen Hannover bemisst in der Betriebszeit von 22:00 - 5:59 einen pauschalen Lärmzuschlag, der abhängig von Lärmkategorie ist, in die das Flugzeug eingeteilt ist. Die Lärmkategorisierung der Flugzeuge basiert auf Lärmmessungen der einzelnen Flugzeugtypen. Ähnlich verfährt der Flughafen Hamburg, jedoch wird der Lärmzuschlag (5,50 € - 1.350 €) während der gesamten Betriebszeit bemessen. In der Zeit

von 22:00 - 22:59 Uhr wird ein Aufschlag von 100% auf Lande- und Startentgelte und in der Zeit von 23:00 - 5:59 Uhr ein Aufschlag von 200% berechnet. Zusätzlich müssen in Hamburg 3 € für einen standardisierten Lande- und Startvorgang je Emissionswert gezahlt werden. Bei dem Passagierentgelt werden deutliche Unterschiede der Flughäfen Rostock und Lübeck zu den drei größeren Flughäfen Bremen, Hamburg und Hannover deutlich, wobei das Entgelt in Rostock-Laage auch für startende Fluggäste zu entrichten ist.

Die Regelungen für Rabatte sind sehr vielfältig. In Lübeck wird beispielsweise ein „Allgemeiner Rabatt“ gewährt, wenn eine Fluggesellschaft z. B. mehr als 250.000 Fluggäste pro Jahr von und nach Lübeck befördert. Ferner wird ein Rabatt für zusätzliche Fluggäste gewährt. In Lübeck werden zudem Rabatte für Fluggesellschaften angeboten, die den Flughafen neu anfliegen. Dabei ist der Rabatt zeitlich differenziert. Mit größerem Zeitverlauf nach Aufnahme einer neuen Strecke nach Lübeck wird der Rabatt weniger. In Hamburg werden Rabatte für neue Strecken gewährt, die bislang nicht von Hamburg aus angefliegen werden. Alle Rabatte für neue Strecken sollen die Risiken der kostenintensiven Startphase einer neuen Verbindung mindern. In Hamburg werden Rabatte für neue innereuropäische Verbindungen über einen Zeitraum von zwei Jahren gewährt. Für interkontinentale Verbindungen wird der Rabatt drei Jahre lang gewährt. Ferner wird eine Honorierung von Wachstum der Fluggastanzahl auf bestehenden Strecken gewährt. In Hannover erhalten neue Verbindungen einen gestaffelten Rabatt über fünf Flugplanperioden.

3.7.2.2 Unterschiedliche Bonuslisten für lärmarme Flugzeuge

Bis auf den Flughafen Hamburg verfahren die Flughäfen in einer ähnlichen Beaufschlagung für hohe Lärmpegel bzw. mit ähnlichen Rabatten für lärmarme Flugzeuge. Die Landeentgelte werden entsprechend dem Lärmpegel gestaffelt, so dass leisere Flugzeuge durch günstigere Entgelte profitieren. Die Flughäfen Bremen, Hannover, Lübeck und Rostock haben eine Staffelung entsprechend den in Anhang 16 der ICAO-Regularien beschriebenen Lärmzulassungsverfahren.

Tabelle 8: Grundlagen Entgeltdifferenzierung der Flughäfen

Start-/Ladeentgelt	Bremen	Hannover	Lübeck	Rostock	Hamburg
niedrig	Annex 16, Chapter 3	Bonusliste	Annex 16, Chapter 3	Annex 16, Chapter 3 & Bonusliste	Sieben verschiedene Lärmklassen (Zuordnung von Flugzeugtypen bzw. Typenversionen auf Basis von Lärmmessungen in Hamburg)
↓	↓	↓	↓	↓	
	Annex 16, Chapter 2	Annex 16, Chapter 3	Annex 16, Chapter 2	Annex 16, Chapter 3	
↓	↓	↓	↓	↓	
hoch	Non Annex 16	Annex 16, Chapter 2	Non Annex 16	Annex 16, Chapter 2	
		↓		↓	
		Non Annex 16		Non Annex 16	

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Seit 2006 ist bereits Chapter 4 des Anhangs 16 in Kraft, welches seitdem bei Neuzulassungen angewendet wird. Chapter 2-Flugzeuge sind seit dem 1. April 2002 innerhalb der EU nur noch mit Sondergenehmigungen erlaubt.

Die Flughäfen Hannover und Rostock unterscheiden zusätzlich zwischen Chapter 3-Flugzeugen, die auf der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen gelistet sind, und Flugzeugen, die lediglich in Chapter 3 aufgeführt werden. Den Modellen, die in der Bonusliste enthalten sind, wird ein noch günstigerer Tarif in der Start-/Landeentgeltordnung gewährt.

Tabelle 9: Übersicht der Lärmklassen Flughafen Hamburg mit Typbeispielen

Lärmklassen						
1	2	3	4	5	6	7
bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	13,00 €	27,00 €	55,00 €	160,00 €	421,00 €	1.350,00 €
	CRJ7	A3191	A3201	A3302	MD11	B7473
	E145	B7376	A3202	A3402	MD81	B747S
		BA462	A3211	A3404	MD82	
		BA463	A3212	A3405	MD83	
		E175	B7373	B7573	MD88	
		E190	B7375	B7673		
		E195	B7377	B7773		
		FK10	B7378			
		FK70	B7572			
			B757F			
			B7672			
			B7772			

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Eine andere Variante wurde in der Entgeltregelung des Flughafens Hamburg gewählt. Je angefangenen 1.000 kg Höchstabflugmasse wird ein Betrag von 2,45 € pro Start oder Landung berechnet. Zusätzlich wird ein Lärmzuschlag erhoben, der nach Lärmklassen gestaffelt ist. Diese Lärmklassen wurden auf Basis von in Hamburg tatsächlich gemessener Durchschnittslärmpegel verschiedener Flugzeugtypen gebildet. Aufgrund der Orientierung an gemessenen Werten ist die Differenzierung gerechtfertigt und objektiver als die Berücksichtigung der Zuordnung in die verschiedenen Kapitel des Annex 16 bzw. der Bonusliste. Je nach Lärmklasse muss eine Pauschale von 5,50 € bis 1.350 € gezahlt werden.

Bei der Analyse der Flugzeugtypen, welche die norddeutschen Flughäfen nutzen, ist kaum feststellbar, dass signifikante Unterschiede bestehen. Ohne eine detaillierte Analyse kann nicht festgestellt werden, ob und wenn ja, welchen Einfluss die unterschiedlichen Bonuslisten einen Einfluss auf den Wettbewerb der norddeutschen

Flughäfen besitzen. Die wesentlichen Parameter im Flughafenwettbewerb sind die Luftverkehrsnachfrage im Einzugsgebiet und die Erreichbarkeit eines Flughafens.

3.7.2.3 Grobvergleich Flughafenentgelte

In den beiden vorstehenden Teilkapiteln sind die Entgelte für Flughafenleistungen beschrieben. Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Entgeltvergleich für einen Airbus A 320, der mit 150 Fluggästen an Bord landet und mit der gleichen Fluggastanzahl wieder startet. Die Entgelte wurden basierend auf den veröffentlichten Entgeltordnungen berechnet. Als maximales Startgewicht (MTOW) wurden 75 Tonnen angenommen. Der Flugzeugtyp A 320 wurde unterstellt, weil Flugzeuge dieses Typs bzw. dieser Größenordnung ab allen fünf verglichenen Flughäfen regelmäßig eingesetzt werden.

Als Flugziel wurde ein Ort in der EU, nicht jedoch in Deutschland unterstellt. Für Flugziele innerhalb Deutschlands und außerhalb der EU ergeben sich geringfügig abweichende Entgelte. Die Beträge enthalten die Summe aller relevanten Entgelte.

Tabelle 10: Vergleich der Flughafenentgelte an einem Beispiel

Flughafen	Entgelt [Euro]
Bremen	1.818
Hamburg	1.868
Hannover	2.504
Lübeck	578
Rostock	1.165

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Die berechneten Entgelte zeigen, dass in Hannover mit Abstand die höchsten Entgelte zu entrichten sind. Etwas günstiger sind die Flughäfen Bremen und Hamburg. Deutlich geringere Entgelte werden von den Flughäfen Lübeck und Rostock verlangt, wobei die Entgelte in Lübeck deutlich geringer sind als an allen anderen Flughäfen.

3.7.2.4 Förderung der fünf größeren Flughäfen Norddeutschlands

Im Regelfall erhalten die fünf größeren Flughäfen Norddeutschlands keine Landesmittel als Betriebskostenzuschuss oder Investitionshilfe. In Lübeck wird aktuell ein Investitionsprojekt durch das Land Schleswig-Holstein gefördert (vgl. Kapitel 3.5.4), für die Deckung des Betriebskostendefizits kommt jedoch die Hansestadt Lübeck als Eigentümerin des Flughafens auf.

Auch der Flughafen Rostock-Laage hat vom Land Mecklenburg-Vorpommern in der Vergangenheit einzelne Investitionen, wie beispielsweise die Beschaffung eines Feuerwehrfahrzeugs mit Landesmitteln gefördert bekommen. Im Herbst 2011 bzw. Winter 2011/12 wird die Erweiterung des Abfertigungsvorfeldes gefördert. Die Betriebskostendefizite werden durch die Gesellschafter des Flughafens Rostock-Laage getragen. Erstmals im Spätherbst 2011 hat die Landesregierung [vorgesehen](#), den Flughafen Rostock-Laage zukünftig, zeitlich befristet mit einem Landeszuschuss unabhängig von einzelnen Investitionsprojekten zu unterstützen. Mit der Flughafengesellschaft und ihren Gesellschaftern wurden die Beträge für die Landeszuschüsse bis 2016 vereinbart. Die Förderung kann jedoch erst nach der Zustimmung des Landessparlaments zum Entwurf des Haushaltsgesetzes und nach Maßgabe des geltenden Rechts gewährt werden.

3.7.3 *Regulatorische Ausgangsbedingungen*

3.7.3.1 Nachtflugregelungen

Die untersuchten Flughäfen weisen unterschiedlichste Gestaltungen der Nachtflugregelungen auf. Den stärksten Regulierungen unterliegen die Flughäfen in Hamburg sowie Bremen. Deutlich weicher hingegen ist die Ausgestaltung der Nachtflugregelung der Flughäfen Hannover, Lübeck sowie Rostock.

Die Nachtflugregelungen sind insbesondere für den Luftfrachtverkehr und den touristischen Luftverkehr von Bedeutung. Im klassischen Linienluftverkehr, der zu einem Großteil von Geschäftsreisenden genutzt wird, sind im innereuropäischen Luftverkehr Starts und Landungen zwischen 23 Uhr und 6 Uhr nahezu bedeutungslos, weil sie auch nicht vom Markt akzeptiert werden würden.

Im touristischen Luftverkehr sind Starts und Landungen auch zwischen 23 und 6 Uhr üblich und geradezu Voraussetzung für günstige Urlaubsreisen, da die Ferienfluggesellschaften eine möglichst lange zeitliche Nutzung ihrer Flugzeuge anstreben. Sind die Start- und Landezeiten eingeschränkt, ist es beispielsweise nicht möglich ein Flugzeug dreimal innerhalb 24 Stunden zwischen Deutschland und Palma de Mallorca oder zweimal innerhalb 24 Stunden zwischen Deutschland und den Kanarischen Inseln fliegen zu lassen.

Im Luftfrachtverkehr sind Nachtflugregelungen essentiell, weil Transporte sonst nicht über Nacht durchführbar wären. Im innerdeutschen und europäischen Post-, Kurier- und Expressdienst ist die Beförderung über Nacht Standard. Selbst im Transport nach Nordamerika ist für manche Zielregionen die Beförderung über Nacht Standard. Für Flughäfen, die eine Rolle als Drehkreuzflughafen (Hub) für Kurier- und Expressdienste einnehmen wollen, ist die Nachtflugfreiheit Grundvoraussetzung.

Im Interkontinentalverkehr sind die Luftfrachtflüge entweder in die großen Drehkreuze der Kurier- und Expressdienste oder die Produktionskonzepte der Industrie eingebunden, so dass Starts und Landungen nachts erforderlich sind. Ferner besteht auch von Seiten der Fluggesellschaften das Interesse Frachtflugzeuge des Interkontinentalverkehrs möglichst zeitlich intensiv zu nutzen. Die folgende Tabelle fasst die Nachtflugregelungen für die fünf größten norddeutschen Flughäfen zusammen:

Tabelle 11: Nachtflugregelungen der norddeutschen Flughäfen

	Bremen	Hamburg	Hannover	Lübeck	Rostock
uneingeschränkter Betrieb	6:00 - 22:30	6:00 - 23:00	24 Std.	24 Std.	24 Std.
eingeschränkter Betrieb	22:30 - 6:00	23:00 - 24:00	---	---	---
Form der Beschränkung	Flugbetrieb auf zwei Homecarrier sowie Luftpost beschränkt	verspätete Maschinen	Lärmzuschlag; Beschränkungen für bestimmte Flugzeugtypen	vorherige Anmeldung (22:00 - 8:00)	keine
Nachtflugeinschränkung	24:00 - 6:00	24:00 - 6:00	22:00 - 5:59	---	---

Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT 2011.

Der uneingeschränkte Flugbetrieb am Flughafen Hamburg ist von 6:00 - 23:00 Uhr genehmigt. Bis 24 Uhr dürfen verspätete Flugzeuge des regelmäßigen Pauschalreiseverkehrs sowie des Linienflugs landen. In der Zeit von 24:00 - 5:59 Uhr dürfen nur Notfälle, medizinische Hilfsflüge sowie Flüge mit Einzelausnahmegenehmigung in Hamburg landen bzw. starten.

Ähnlich gestaltet sich die Regulierung des Flughafens Bremen. Grundsätzlich werden Betriebszeiten von 24 Stunden angegeben. Flugzeuge, die mindestens den ICAO-Anforderungen in Anhang 16, Kapitel 3 entsprechen und somit mindestens Kapitel 3-Flugzeuge sind, dürfen von 06:00 bis 22:30 starten und landen. Darüber hinaus dürfen bis 23:00 Uhr (bei Verspätungen bis 24:00 Uhr) zwei „homebase“ Fluggesellschaften landen. Eine weitere Ausnahme besteht im Nachtluftpostdienst für die Deutsche Post AG. Im Rahmen dieser Regelung sind die Landungen und der Start eines Flugzeuges erlaubt. Nach Umstrukturierung des Produktionskonzeptes der Deutschen Post AG werden in Hamburg und Bremen keine Postflüge mehr durchgeführt. Die neue Landesregierung Bremens hat in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, dass die Zahl der Nachtflüge deutlich gesenkt werden muss, wobei nicht konkretisiert ist, zu welchen Zeiten Flüge „Nachtflüge“ sind. Die bestehenden Nachtflugbeschränkungen

gen sollen eingehalten werden und Sondergenehmigungen nur in zwingenden Ausnahmefällen erteilt werden.

Auf Lübeck sowie Rostock sind Nachtflüge prinzipiell zulässig. Am Flughafen Hannover besteht ein 24-Stunden Betrieb, der durch mehrere Regelungen im Sinne eines aktiven Lärmschutzes eingeschränkt ist.²² Der Flughafen Hannover veranschlagt je Flugbewegung im Zeitraum von 22:00 - 05:59 Uhr einen Festbetrag von 55 - 5.000 €, der von der jeweiligen Zugehörigkeit des Flugzeuges zu einer Lärmkategorie abhängig ist.

In Lübeck muss außerhalb der Öffnungszeiten (8:00 - 22:00 Uhr) eine vorherige Genehmigung eingeholt werden. Im noch nicht rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 27. Februar 2009 ist eine Nachtflugbeschränkung vorgesehen, wonach zwischen 23:30 und 5:30 Uhr kein planmäßiger Flugverkehr stattfinden soll. In Rostock gibt es keine Nachtflugregelungen, d.h. der Betrieb ist uneingeschränkt möglich.

3.7.3.2 Lärmkontingentierung an den Flughäfen Bremen und Hamburg

Für den Flughafen Bremen besteht eine Lärmkonturenfestschreibung. Der Flughafen darf auf der Hauptstart- / Landebahn nur so betrieben werden, dass der für 1995 ermittelte Dauerschallpegel von $L_{eq} = 67$ dB (A) nicht mehr als um ein dB (A) überschritten wird. Zudem ist räumlich ein Lärmkontur definiert, außerhalb derer der Wert von $L_{eq} = 67$ dB (A) nicht überschritten werden darf. Es erfolgt jährlich eine Neuberechnung der Lärmmenge. Die Flughafen Bremen GmbH ist dafür verantwortlich, dass die festgeschriebene Lärmkontur eingehalten wird. Die Lärmkontingentierung ist aktuell kein Wachstumshemmnis für den Flughafen Bremen und es ist auch nicht absehbar, dass sie zukünftig ein Wachstumshemmnis darstellen könnte.

²² „Im Rahmen der rechtlichen Vorgaben hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr die nach § 6 LuftVG erteilte Genehmigung zum Betrieb des Flughafens, die der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH grundsätzlich einen 24-Stunden Betrieb ermöglicht, mit den erforderlichen Betriebsbeschränkungen versehen (aktive Lärmschutzmaßnahme). So dürfen zum Beispiel zwischen 23:00 Uhr und 05:59 Uhr nur Luftfahrzeuge starten und landen, die bestimmte, vom maximalen Startgewicht abhängige Lärmwerte unterschreiten. Dabei kommt es auf die im Lärmzeugnis des jeweiligen Luftfahrzeugs ausgewiesenen Lärmwerte an. Darüber hinaus dürfen bestimmte Luftfahrzeuge in der Zeit zwischen 22:00 und 05:59 Uhr grundsätzlich nur auf der Nordbahn starten und landen.“ (vgl. http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5596&article_id=15076&psmand=18).

Der Flughafen Hamburg hat sich im Planfeststellungsverfahren für die Vorfelderweiterung westlich der Start- / Landebahn 15/33 und die Terminalbauten zur Einhaltung eines Lärmkontingentes verpflichtet. Referenzwert ist die „Lärmmenge“ des Jahres 1997. Entscheidender Parameter ist die Fläche, die einem Dauerschallpegel von 62 dB (A) oder mehr ausgesetzt ist. Zur Berechnung der Fläche werden die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres berücksichtigt. Es ist festgelegt, dass die Fläche in keinem Jahr größer werden darf als die Bezugsfläche des Jahres 1997. 1997 betrug die Bezugsfläche 20,4 Quadratkilometer. Würde die betroffene Fläche in einem Jahr größer als die Bezugsfläche werden, wäre die Flughafen Hamburg GmbH dazu verpflichtet, mit geeigneten Maßnahmen darauf hinzuwirken, dass die Größe der betroffenen Fläche im darauf folgenden Jahr wieder eingehalten wird.

Seit 1999 wurde die betroffene Fläche jährlich neu berechnet. Mit Ausnahme des Jahres 1999 betrug die betroffene Fläche seit 2000 bis 2009 zwischen 11,2 und 13,9 Quadratkilometer. Es bestand eine Korrelation zwischen der Anzahl Flugbewegungen und der Größe der betroffenen Fläche, in der der Grenzwert von 62 dB (A) überschritten wurde. Je Flugbewegung sinkt seit mehreren Jahren die Lärmmenge. Eine Ursache sind Veränderungen in den Flotten der Fluggesellschaften. Besonders laute Flugzeuge wie die Tupolev 154 oder die McDonnell Douglas MD-80 fliegen heute den Flughafen Hamburg nicht mehr bzw. nur noch sehr selten an. Andererseits steigt die Dauerschallbelastung durch die Menge der Flugbewegungen. Ein aktueller Trend ist der Einsatz größerer Flugzeugtypen. Die durchschnittliche Anzahl Fluggäste je Flugbewegung steigt. Die Anzahl Flugbewegungen steigt tendenziell weniger, jedoch sind größere Flugzeuge tendenziell auch lauter, wodurch dem beschriebenen Trend von weniger Lärm je Bewegung entgegen gewirkt wird.

2009 betrug die betroffene Fläche 12,61 Quadratkilometer und ist damit deutlich kleiner als die Referenzfläche des Jahres 1997. Nach Einschätzung der Flughafen Hamburg GmbH wird zukünftig das Lärmkontingent kein Wachstumshemmnis darstellen. Ein Überschreiten des Referenzwertes in der Zukunft wird nicht erwartet.

3.7.3.3 Regulierung der Flughafenentgelte am Flughafen Hamburg

Entsprechend einer Empfehlung der ICAO und von EU-Vorgaben wird bislang eine Regulierung der Flughafenentgelte nach dem Kostenprinzip realisiert. Maßgebliche rechtliche Grundlage ist § 43a LuftVZO. Während zunächst nach dem Gesamtkostendeckungsprinzip (Single-Till-Prinzip) geprüft wurde, wird heute nach dem Dual-Till-Prinzip geprüft. Dabei wird zwischen den Kosten des „Aviation“- und des „Non-Aviation“-Bereiches unterschieden, da nur die Kosten des „Aviation“-Bereiches der Regulierung unterliegen sollen.

Bereits im Vorfeld der Anteilsprivatisierung des Flughafens Hamburg wurde eine Preisschrankenregulierung („Price cap“) etabliert, deren Ziel es ist, Kostensenkungsanreize zu geben. Es besteht ein „Sliding scale“-Mechanismus, der die zulässige

Entwicklung der durchschnittlichen Entgelthöhe festlegt. Dabei soll eine faire Risiko-Verteilung zwischen Flughafen und Fluggesellschaften erfolgen. Bei einer höheren Steigerung der Fluggastanzahl als erwartet, sollen die Fluggesellschaften von sinkenden Entgelten profitieren. Umgekehrt steigen die Entgelte bei sinkenden Fluggastzahlen. Die Fluggesellschaften profitieren von der Stückkostendegression des Flughafens bei stark steigenden Fluggastzahlen. Im Falle sinkender Fluggastzahlen ist der Flughafen gegen signifikante Entgeltverluste abgesichert.

Nach Einschätzung von Müller und Niemeier ist es dank der Anreizregulierung zu einer dauerhaften Absenkung des Entgeltniveaus gekommen.²³ Es bedürfte einer detaillierten Analyse, inwiefern die Regulierung zum Markterfolg des Hamburger Flughafens beigetragen hat. Auch die Wirtschaftskraft, die Attraktivität für den „Inbound“-Tourismus (vgl. steigende Übernachtungszahlen) und die bessere Erreichbarkeit des Flughafens seit Dezember 2008 nach Eröffnung der S-Bahn-Verbindung haben vermutlich zu den steigenden Fluggastzahlen beigetragen.

3.7.4 Zusammenfassende Bewertung

Die Flughäfen Norddeutschlands weisen unterschiedliche technische Standards bei der luftseitigen Infrastruktur auf. Für zuverlässigen Flugverkehr ist insbesondere die Ausstattung mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) hoher Leistungsfähigkeit von Bedeutung. Nur die Flughäfen Bremen, Hamburg und Hannover verfügen über ein ILS der Kategorie III, womit auch Landungen bei sehr schlechten Sichtbedingungen möglich sind. Am Flughafen Lübeck wird aktuell ein ILS der Kategorie II installiert, so dass zukünftig weniger Flugstreichungen wegen Nebels zu verzeichnen sein werden.

Bei den ökonomischen Ausgangsbedingungen sind teilweise erheblichen Differenzen in der Struktur und der Höhe der Flughafenentgelte festzustellen. Eine Beispielrechnung hat ergeben, dass für den berechneten Fall der Flughafen Lübeck die geringsten Entgelte und der Flughafen Hannover die höchsten Entgelte fordert. Die Entgelte berücksichtigen Lärmemissionen in der Weise, dass lautere Flugzeuge höhere Entgelte zahlen müssen. Hierbei wendet der Flughafen ein sehr differenziertes System an, das auf am Flughafen Hamburg vorgenommenen Lärmmessungen für verschiedene Flugzeugtypen basiert.

Bei den regulatorischen Ausgangsbedingungen sind insbesondere die Nachtflugregelungen relevant. Der Flughafen Hannover hat eine sehr liberale Nachtflugregelung, wodurch er sehr den Anforderungen der Fluggesellschaften des Ferienflug- und Luftfrachtverkehrs entgegen kommt. Aufgrund ihrer Lage haben die Flughäfen Bremen und Hamburg eine vergleichsweise sehr strenge Nachtflugeinschränkung, um die

²³ Vgl. hierzu Müller, Jürgen; Niemeier, Hans-Martin: Price-Cap-Regulierung kontinentaleuropäischer Flughäfen – Wie wirksam sind die Effizienzanreize wirklich?.

Bevölkerung nachts vor Fluglärm zu schützen. Zudem besteht für beide Flughäfen eine Fluglärmkontingentierung. Diese stellt jedoch in beiden Fällen keine Wachstumsbeschränkung dar.

3.8 SWOT-Analyse des Luftverkehrssystems Norddeutschland und mögliche Handlungsmaßnahmen

Das Ziel dieses Gutachtens besteht in der zusammenhängenden Betrachtung des Luftverkehrssystems Norddeutschland um eine gesamtheitliche Aussage zu den besonderen Schwächen und Risiken, aber auch zu den Stärken und Chancen des gesamten Luftverkehrssystems zu erhalten.

Nach Darstellung der gegenwärtigen Situation in den vorstehenden Kapiteln gibt die nachfolgende SWOT Darstellung eine qualifizierte Zusammenfassung wieder. Dabei wurde für jede der Schwächen und Risiken, aber auch für jede Stärke und Chance als Gegenstück eine verkehrspolitische Maßnahme entwickelt, die entweder eine nachteilige Beurteilung verbessern oder aber eine positive Ausprägung des Norddeutschen Luftverkehrssystems noch weiter stärken soll.

Die vier Tabellen: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Norddeutschen Luftverkehrssystems mit der Darstellung entsprechender Maßnahmen sind das Ergebnis einer intensiven Diskussion der Gutachter.

Der Schwerpunkt dieser SWOT Bewertung liegt auf einer gesamtheitlichen Betrachtung des Luftverkehrssystems. Die Betrachtung von einzelnen Flughäfen wird nur dann durchgeführt, wenn es für das gesamte System relevant ist.

Die Maßnahmen werden im nachfolgenden Kapitel entsprechenden Kategorien zugeordnet, die Berücksichtigung für die jeweiligen Szenarien kenntlich gemacht und eine Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Zielfelder eingeschätzt.

Tabelle 12: Stärken des norddeutschen Luftverkehrs

	Stärken des Norddeutschen Luftverkehrs	Mögliche zusätzliche unterstützende Maßnahmen
S 1	Existenz von Flughäfen mit vorhandenen Kapazitätsressourcen im Allgemeinen sowie im Besonderen mit Entwicklungspotenzialen für die Luftfracht und 24 Stunden Betrieb (z.B. in Hannover und Schwerin-Parchim).	Stärkung der Standorte durch verkehrspolitische Unterstützung bei gleichzeitiger Kommunikation der möglichen positiven regionalwirtschaftlichen Effekte (direkte / indirekte Arbeitsplätze, Steuereinnahmen, Handelsverflechtung, Standortgunst der Region im Wettbewerb der Regionen, ...) gegenüber der Bevölkerung und vorausschauender Entwicklungsplanung (z.B. Flächennutzungsplan, Lärmprävention, Infrastrukturaus- und -umbau). Verkehrspolitische Unterstützung bei der Nutzung vorhandener Kapazitätsressourcen unter Beachtung ökonomischer und ökologischer Effekte.
S 2	Eigenwirtschaftlich ²⁴ erfolgreiche Internationale Verkehrsflughäfen HAM, HAJ und BRE als ‚backbone‘ der Küstenländer für die marktkonforme, d.h. eine der Nachfrage entsprechende, Versorgung von Industrie und Bevölkerung.	Gemeinsame politische Forderung nach der Eigenwirtschaftlichkeit konkurrierender Luftverkehrsstandorte zur Vorbeugung einer Marktverzerrung und Förderung des fairen Wettbewerbs. Entwicklung von verbindlichen Wettbewerbs- und Förderrichtlinien. Verzicht auf Eigenwirtschaftlichkeit nur insofern als Mittel der Daseinsvorsorge gerechtfertigt. Ausnahmsweise im Rahmen der Daseinsvorsorge und zeitlich befristete Subventionen nur im Rahmen der Kohäsionspolitik, Kapazitätsvorhaltung und gezielter Wirtschaftsförderung sowie bei der Umsetzung von neuen EU-Verordnungen auf Lande- bzw. Flugplätzen.

²⁴ Eigenwirtschaftlich bedeutet nicht nur den laufenden Betrieb kostendeckend abzuwickeln sondern darüber hinaus die notwendigen Investitionen selbst zu finanzieren.

S 3	Bestehende freie und erweiterbare Kapazitäten sind an allen größeren Flughäfen vorhanden. Das zu erwartende Wachstum in Norddeutschland kann an den bestehenden Flughäfen umgesetzt werden - es gibt bis zum Untersuchungshorizont 2030 keine nennenswerten Kapazitätsengpässe, auch unter Berücksichtigung der bestehenden Restriktionen (Nachtflugbeschränkung, Lärmkontingent).	Verzicht auf die Umsetzung von neuen Betriebsrestriktionen, Erhalt des Flughafens Lübeck. Aufrechterhaltung dieser Stärke über den Zeithorizont 2020/2030 hinaus vor dem Hintergrund, dass der Neubau von Flughäfen in Deutschland zukünftig nur mit erheblichem politischen und zeitlichen Aufwand durchzuführen sein wird. Die gesellschaftliche Akzeptanz von Großprojekten sowie zunehmende bauliche Auflagen erschweren und verteuern die Schaffung neuer Kapazitäten.
S 4	Zahlreiche und in breiter räumlicher Verteilung in Norddeutschland vorhandene Flugplätze bieten insbesondere für die Allgemeine Luftfahrt und den Werkflugverkehr eine wichtige Standortqualität an. Dies schließt die Nutzbarkeit der Internationalen Verkehrsflughäfen ein.	Diese Standortqualität - insbesondere vor dem Hintergrund der nicht gleichmäßig guten Erreichbarkeit im gewerblichen Passagierverkehr - sollte durch die genehmigungsrechtliche Beibehaltung der Flugplätze sowie möglichst zufriedenstellender Wirtschaftlichkeit gewährleistet bleiben.
S 5	Die luftverkehrliche Erschließung im erweiterten Einzugsbereich der Flughäfen HAM, BRE und HAJ ist im europäischen Vergleich überdurchschnittlich.	Stärkung dieses Standortvorteils durch die genehmigungsrechtliche Unterstützung bei der optimalen Nutzung standortspezifischer Ressourcen, z.B. lokale Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur. Gemeinsame touristische Vermarktung Norddeutschlands durch einen neuen Dachverband oder einer Stärkung des bestehenden „Deutsches Küstenland e.V.“. Gemeinsames politisches Auftreten bei der Realisierung von Flughafenverbindungen im Rahmen der BVWP, einheitliche Positionierung gegenüber dem Bund bei Luftverkehrsverhandlungen über Landerechte etc.

S 6	Bestehende und erweiterbare Direktversorgung touristischer Regionen durch den Luftverkehr (Städtetourismus, Seebäderverkehr).	Aktive Vermarktung der tourismusnahen Luftverkehrsstandorte bei Veranstaltern von Flugpauschalreisen unter anderem durch die lokalen Tourismusverbände der Länder, Durchführung von Veranstaltungen.
S 7	Küstennahe Luftverkehrsstandorte zur Versorgung der neuen Energieindustrie.	Aktive Unterstützung und frühzeitige Beratung von Luftverkehrsstandorten durch die Landesbehörden, welche besonders zur Versorgung in der Nord- und Ostsee gelegenen Windenergieparks geeignet sind.
S 8	Werk- und Forschungsflughäfen unterstützen die wirtschaftliche und wissenschaftliche Entwicklung des Landes.	Genehmigungsrechtliche Beibehaltung der Flughäfen und Weiterführung der Promotion.
S 9	Flugplätze sichern die Erreichbarkeit peripherer Gebiete, insbesondere der Inseln.	Daseinsvorsorge, Weiterführung der Kohäsionspolitik, genehmigungsrechtliche Beibehaltung sowie im Einzelfall finanzielle Unterstützung der Lande- bzw. Flugplätze. Im Vorfeld der Formulierung von EU-Verordnungen zum Thema Erreichbarkeit und Kohäsion politisch gemeinsam abgestimmt die spezifischen Bedürfnisse dieser Standorte vertreten.

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Tabelle 13: Schwächen des norddeutschen Luftverkehrs

	Schwächen des Norddeutschen Luftverkehrs	Mögliche verkehrspolitische Maßnahmen zur Heilung der Schwäche
W 1	Die regionale Erreichbarkeit der Bevölkerung ist aufgrund der räumlich ungleichen Verteilung der Luftverkehrsstandorte bzw. ihres Angebotes und der sonstigen Verkehrsinfrastruktur ungleich.	Erschließung der Bundesländer durch neu zu schaffende bodengebundene öffentliche Verkehrssysteme (Bus- und Schienenzubringer, städtischer ÖPNV), die die Anbindung an die Flughäfen, insbesondere aus den Randgebieten Schleswig-Holsteins, Niedersachsens und Mecklenburg-Vorpommerns, verbessern.
W 2	Fehlende Direktflüge erschweren die Präsenz der Wirtschaft Norddeutschlands in aufstrebende Regionen außerhalb Europas, z.B. BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien und China), Nordatlantik und Asien.	Besondere Unterstützung seitens der Politik (Wirtschaftsgespräche) sowie gezielte Förderung zur Ausweitung des nonstop Flugangebotes zu für die Wirtschaft bedeutenden außereuropäischen Destinationen. Hierzu ist ein gemeinsames Auftreten der Länder in Sachen bilaterale Luftverkehrsrechte empfehlenswert.
W 3	Das Luftverkehrsangebot von Hamburg deckt die Nachfrage nach Anbindungen zu Drehkreuzen außerhalb Europas und zu großen europäischen Städten nur unzureichend.	Förderung von und stärkere Ausrichtung der Akquise auf interkontinentale Destinationen und noch nicht bediente große europäische Städte. Gemeinsame konzertierte Aktion von Seiten der Flughäfen, um gemeinsam Strecken zu entwickeln. Bei Akquisitionsbemühungen muss eine stärkere länderübergreifende Perspektive und Datenaufbereitung vorgenommen werden, um die Wirtschaftskraft des gesamten Raumes stärker zu illustrieren. „Wir-Gefühl Norddeutschland“ – auch bei Wirtschaftsdelegationen.

W 4	Das Luftverkehrsangebot von Hannover weist Angebotslücken und Diskontinuitäten bei der Anbindung zu europäischen Metropolen auf. Zudem fehlen interkontinentale Linienflugverbindungen zu den wirtschaftlich stärksten außereuropäischen Handelspartnern Niedersachsens und Norddeutschlands.	Förderung von und stärkere Ausrichtung der Akquise auf noch nicht oder aktuell nicht bediente europäische Metropolen sowie interkontinentale Destinationen in den USA und China. Gemeinsame konzertierte Aktion von Seiten der Flughäfen um gemeinsam Strecken zu entwickeln. Bei Akquisitionsbemühungen muss eine stärkere länderübergreifende Perspektive und Datenaufbereitung vorgenommen werden, um die Wirtschaftskraft des gesamten Raumes stärker zu illustrieren. „Wir-Gefühl Norddeutschland“ – auch bei Wirtschaftsdelegationen.
W 5	Die quantitative Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen setzt Bremens Luftverkehrsangebot und damit der Erreichbarkeit Bremens Grenzen, so dass die vorhandene Luftverkehrsmobilität von benachbarten Standorten befriedigt werden muss.	Da nur die Kombination der Nachfrage nach europäischen und interkontinentalen Zielen wirtschaftlich dauerhaft tragfähige Verbindungen ab Bremen gewährleistet, ist zur Stärkung der europäischen und interkontinentalen Erreichbarkeit die Förderung von Anbindungen zu weiteren europäischen Drehkreuzen zu favorisieren bzw. zu fördern.
W 6	Die Erreichbarkeit Mecklenburg-Vorpommerns ist im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich. Das Luftverkehrsangebot des Flughafens Rostock-Laage deckt die vorhandene Luftverkehrsmobilität im Lande nur unzureichend ab. Gleichzeitig fehlen Angebote zur Erschließung weiterer Potenziale des „Inbound“-Tourismus. Das akquirierbare Luftverkehrsvolumen setzt einer Ausweitung des Flugangebots Grenzen.	Förderung mindestens einer ganzjährigen, mehrmals täglichen Anbindung an ein Drehkreuz durch eine Luftverkehrsgesellschaft mit weltweitem Luftverkehrsangebot, um eine konkurrenzfähige Standortlage zu gewährleisten (Marketinghilfen über Tourismusverband, Wirtschaftsbehörde, IHK). Zur Förderung des „Inbound“-Tourismus aus aufkommensstarken Quellmärkten in flugaffiner Distanz, z.B. Benelux, Süddeutschland, den Alpenländer sowie zukünftig auch Polen, ist die Kooperation der Tourismusinstitutionen des Landes mit Pauschalreiseveranstaltern zu intensivieren.

W 7	Der Schwäche des Standortes Lübeck ist geprägt von der Nähe zu dem Flughafen Hamburg und dessen vergleichsweise breiten Destinationsportfolio. Dies erschwert die Etablierung wirtschaftlich tragfähiger Luftverkehrsangebote ab dem Standort Lübeck.	Durch seine Nähe zu den klassischen Badeorten Ostholsteins, kann Lübeck als Flughafen für den „Inbound“-Tourismus von Bedeutung sein. Zu dessen Förderung aus aufkommensstarken Quellmärkten in flugaffiner Distanz, z.B. Benelux, Süddeutschlands, Alpenländern, ist die Kooperation der Tourismusinstitutionen des Landes mit Pauschalreiseveranstaltern zu etablieren.
W 8	Noch zu geringer Bekanntheitsgrad jenseits der klassischen Märkte für Urlaub in Norddeutschland und noch fehlende gemeinsame Außendarstellung der Norddeutschen Länder auf Messen hinsichtlich ihrer touristischen Kompetenzen wie z.B. ITB.	Eine stärkere Kooperation der Tourismus- und Wirtschaftsbehörden zur gemeinsamen Norddeutschen Vermarktung („inbound“ und „outbound“) und ein Tourismus-Dachverband wären für ein gemeinsames Auftreten nach innen und außen förderlich.
W 9	Es gibt keine „homebase-network“ Fluggesellschaften an den norddeutschen Luftverkehrsstandorten. Die möglichen ergänzenden regionalwirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Effekte können nicht gehoben werden.	Erweiterte Ausnahmegenehmigungen für nächtliche Betriebszeiten an den relevanten Flughäfen, stärkeres Bemühen um die Ansiedlung von bestehenden oder aber neu gegründeten Fluggesellschaften. Im Falle von Hamburg ist eine Option zur Verringerung der Angebotslücken die Förderung der Ansiedlung einer „Low cost“ Fluggesellschaft Basis, z.B. Easyjet, analog zu Germanwings in HAJ und Ryanair in BRE. Die Förderung muss jedoch den Grundsätzen Kostenbezug, Transparenz und Nichtdiskriminierung Rechnung tragen.
W 10	Keine direkte Anbindung der Flughäfen mit dem Schienenpersonenfernverkehr.	Konzertiertes Eintreten der norddeutschen Länder für BVWP Maßnahmen, die straßenseitig die Flughafenankunft durch den IV und ÖV (inkl. Fernbusse) unterstützen.

W 11	Überproportional viele Flugverbindungen mit geringem regionalwirtschaftlichem Nutzen (z.B. „Outbound Low cost“ Fluggesellschaft und Ferienflugverkehr) in Bremen, Lübeck und Rostock-Laage.	Förderung von Linienverkehren zur Entwicklung des norddeutschen Wirtschaftsraumes sowie zum Teil auch des Inbound Tourismus, beispielsweise durch Entgeltstrukturen, die diese Marktsegmente intensivieren. Die Förderung muss jedoch den Grundsätzen Kostenbezug, Transparenz und Nichtdiskriminierung Rechnung tragen.
W 12	Die Überlastung ausgewählter Einpendelstrecken nach Hamburg erschwert die Erreichbarkeit des Flughafens Hamburg.	Weiterführung der A20 als nördliche Spange um Hamburg und zusätzlich Anbindung an die A7 als Entlastung der bestehenden Anbindung zur A7 (Ring 3). Luftverkehr profitiert von den Primäreffekten im IV. Umsetzung einer S-Bahnverlängerung nach Norden mit Übergang zur Fernverkehrsstrecke Richtung Kiel. (Wurde bereits in einer anderen Studie untersucht und verworfen.) Diese Maßnahmen sind gemeinsam von den Ländern ggü. dem Bund zu vertreten und zu tragen.
W 13	Die Anbindung des zweitgrößten Flughafens Norddeutschlands, Hannover, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt im Wesentlichen mit der S-Bahn, die jedoch nur halbstündlich fährt.	Höhere Frequenz der S-Bahn Anbindung.
W 14	Keine Fernbahnanbindung des Flughafens Hannover.	Einrichtung eines Fernzughalts am bestehenden Bahnhof Langenhagen-Mitte und Einrichtung eines Pendelverkehrs von dort zum Flughafen Hannover.

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Tabelle 14: Chancen des norddeutschen Luftverkehrs

	Chancen des Norddeutschen Luftverkehrs	Verkehrspolitische Maßnahmen zur weiteren Entwicklung
O 1	Norddeutschland verfügt über den bedeutenden Wirtschaftszweig Tourismus: Küstentourismus, insbesondere in Hamburg auch Städtetourismus mit positiven regionalwirtschaftlichen Effekten. Den Trend Kurzurlaub und dem Kundenwunsch nach schnellen Verbindungen kommt eine Anreise mit dem Flugzeug entgegen.	Stärkung der Küstenflughäfen durch wohlwollende Begleitung der Ausbauvorhaben, Bereitstellung von weiteren Betriebsflächen an den Flughäfen soweit sie sich im Eigentum der Länder befinden. Unterstützung und Weiterentwicklung („best practice“) des am Flughafen Rostock entwickelten Modells für den „Inbound“ Verkehr (Buszubringer zu Urlaubsdomizilen) für andere Flughäfen in Norddeutschland (insbesondere Lübeck). Destinationsmarketing durch einen länderübergreifenden Tourismusverband oder abgestimmte Konzepte.
O 2	Geographisch vorteilhafte Lage zum Wachstumsmarkt Offshore-Windpark-Anlagen in der Nord- und Ostsee. Die hierfür erforderliche Flughafeninfrastruktur zum Ausbau und Unterhalt der Windkraftanlagen/Versorgungsplattformen ist vorhanden.	Stärkung der Flughäfen von Seiten der Länder durch wohlwollende Begleitung oder Förderung der Ausbauvorhaben und Genehmigungsverfahren.
O 3	Die technische Kompetenz in Flugzeugbau und -wartung wird durch vorhandene Werkflughäfen (Finkenwerder) bzw. Luftverkehrsproduktions- und Wartungsstandorte (Hamburg und Bremen) und Forschungskompetenzen (Braunschweig) unterstrichen.	Fortführen der Kommunikation und Promotion für die Luftfahrtindustrie von Seiten der Länder (Luftverkehrscluster Hamburg, Niedersachsen Aviation, Forschungsflughafen e.V.) zur Stärkung der technologiespezifischen Kompetenz.

O 4	Bisherige Kleinteiligkeit und Kleinräumigkeit (Stadtstaaten) der jeweiligen Landesluftverkehrsverwaltungen kann bei Bereitschaft zur Zusammenarbeit zu Synergieeffekten führen.	Länderübergreifende Zusammenlegung von gleichartigen Aufgaben im Bereich „Luftverkehrsverwaltung“ (Prüfung einzelner Bereiche aktuell anhängig bei den einzelnen Ländern).
O 5	Geographische Nähe der Flughäfen Hamburg und Lübeck kann aus einem bisherigen Nachteil (hoher Wettbewerbsdruck) einen Vorteil generieren. Die Vorhaltung Lübecks als „Überlauf“ für Hamburg ist kostengünstiger als die Etablierung eines neuen Luftverkehrsstandortes Kaltenkirchen.	Offenhaltung des Standortes Lübeck: Bei minimalen Kosten als Standort für den Bedarfsflugverkehr (Nutzung nach vorheriger Anmeldung) und die Allgemeine Luftfahrt mit Option der Wiederherstellung der gegenwärtigen Betriebsform.
O 6	Entwicklungspotenzial für die Flughäfen Heringsdorf und Sylt für „Inbound“-Tourismus.	Zur Förderung des „Inbound“-Tourismus aus aufkommensstarken Quellmärkten in flugaffiner Distanz, z.B. Benelux, Süddeutschland, Alpenländer sowie zukünftig auch Polen, ist die Kooperation der Landestourismusinstitutionen mit Pauschalreiseveranstaltern zu intensivieren.
O 8	Emissionshandel und ökologisch motivierte Luftverkehrsabgaben bzw. -steuern forcieren die effizientere Nutzung von Ressourcen.	Gemeinsames Eintreten für die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs zur Reduktion der Umweltbelastungen (Emissionshandel, Luftverkehrsabgabe); Bestrebungen zur Abschaffung oder Aufweichung in länderübergreifender Abstimmung auf nationaler und internationaler Ebene entgegenwirken.

O 9	Einheitliche Einführung von Bonuslisten in der Entgeltordnung zur Wahrung von Umweltinteressen und des fairen Wettbewerbs. Einführung von Richtlinien zur nachhaltigen Nutzung bestehender Kapazitätsressourcen von Luftverkehrsstandorten	Verbindliche Aufnahme umweltschonender Anreize in das Regelwerk des Bundes (national) sowie der Europäischen Union (international) länderübergreifend fordern. Genehmigungsrechtliche Unterstützung von Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehren zu anderen Tageszeiten oder zu anderen Flughäfen und Flugplätzen (Lenkung von GA und/oder preissensitiven Verkehren). Unterstützung bei der Aktivierung von multi- sowie intermodalen Verlagerungspotenzialen zur Entlastung des Luftverkehrs (z.B. ÖV / IV Zubringerverkehr, Kooperation mit Bahn „Rail&Fly“ etc
O 10	Optimale Nutzung knapper luftseitiger Kapazitäten durch Anreizsysteme und eine verkehrsträgerübergreifende Verlagerung.	Genehmigungsrechtliche Unterstützung der Flughäfen bei der Einführung von marktwirtschaftlich orientierten Anreizsystemen, z.B. Knappheitspreise , Peak-Pricing, auslastungsorientierte Entgelte , Slothandel Verlagerung zu anderen Verkehrsträgern
O 11	Optimale Nutzung knapper luftseitiger Kapazitäten	Entwicklung eines Konzeptes durch marktwirtschaftlich und organisatorisch orientierte Instrumente in Verbindung mit infrastrukturellen Maßnahmen und unter Vermeidung von (administrativen) Ge- und Verboten. Dabei wird angenommen, dass der Regulierungsrahmen sich weiter entwickelt und zukünftig Elemente der Spitzenlastpreisbildung in Engpasszeiten angewendet werden können.
O 12	Optimale Nutzung neuer Technologien	Genehmigungsrechtliche Unterstützung der Einführung von neuen Technologien zur Reduzierung von Umweltbelastungen (z.B. Mikrowellen-Anflugverfahren, Satelliten-Navigation, Steigung) sowie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit (z.B. Lenkungs- und Sicherheitssysteme im Boden- und Luftbereich, Abfertigungs-, Belegungsprozesse) der Luftverkehrsstandorte.

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Tabelle 15: Risiken des Norddeutschen Luftverkehrs

	Risiken des Norddeutschen Luftverkehrs	Mögliche verkehrspolitische Maßnahmen zur Verminderung der Risiken
T 1	Norddeutsche Luftverkehrsstandorte werden bei Umsetzung des nationalen Flughafenkonzepts vom Bund keine Fördergelder zu deren landseitiger Anbindung erhalten und der Bund wird stärker von seinem Genehmigungsrecht Gebrauch machen (siehe Flughafenkonzept der Bundesregierung, z.B. S.62, S.83).	Stärkere Repräsentation der Interessen der norddeutschen Länder in den jeweiligen Gremien auf Bundesebene. Diese Interessen können zwischen den Ländern jedoch variieren und bedürfen einer Abstimmung.
T 2	Politische Entscheidungen und öffentliche Wahrnehmung der Flughäfen im Allgemeinen, aber insbesondere in Bremen, können Ausbauprojekte und Erweiterungsmaßnahmen bzw. die Nutzung der Wachstumspotenziale verhindern oder verzögern.	Stärkere politische Unterstützung durch alle Landesbehörden und Vermittlung der regional-ökonomischen Vorteile und Standortqualitäten ist empfehlenswert (z.B. Öffentlichkeitsarbeit; Kommunikation direkter, indirekter und katalytischer Effekte). Gewährleistung von langfristiger Planungssicherheit für a) Fluggesellschaften, die sich ansiedeln möchten und b) Unternehmer, die einen funktionierenden Flughafen in ihrer Nähe als notwendige Standortqualität erwarten.
T 3	Für vorhandene Flughafenkapazitäten am Flughafen Lübeck ist die Finanzierung ab dem Jahre 2013 nicht geklärt. Im Fall einer Schließung würden etwaige, langfristig gegebenenfalls erforderliche Kapazitätsreserven vernichtet werden.	Initiative zur Betriebsmittelfinanzierung des Flughafens und damit der Aufrechterhaltung des Betriebes des Flughafens Lübeck nach 2012 als Standort für den Bedarfsflugverkehr (Verkehrsabwicklung auf Anfrage) und die Allgemeine Luftfahrt mit Option der Wiederherstellung der gegenwärtigen Betriebsform. Z.B. Schaffung eines Finanzierungsmodells zur Aufrechterhaltung des Betriebs am Flughafen Lübeck. Zu prüfen bleibt die rechtliche Umsetzbarkeit der Maßnahme sowie die daraus resultierenden Konsequenzen hinsichtlich des PFB 2009.

T 4	Schwerpunktsetzung in der Verkehrspolitik einzelner Länder verhindert marktnahes, d.h. ein die existierende Nachfrage bedienendes, Angebot und Entwicklung von Luftverkehrsleistungen, was eine Schwächung des Gesamtangebotes in Norddeutschland, der regionalen Erreichbarkeit und damit der Qualität des Standortes zur Folge hätte. (Koalitionsvertrag in Bremen enthält Forderung nach einer deutlichen Senkung der Nachtflüge am Flughafen Bremen, Nachtflugverbot war Bestandteil des Mediationsverfahrens in Lübeck).	Weiterentwicklung der Gesellschafterstrukturen (nur ein Gesellschafter z.B. an den Flughäfen Bremen und Lübeck) dahingehend, dass ein zweites norddeutsches Land Gesellschafteranteile übernimmt, um a) auf Grund des länderspezifischen Nutzens der Erreichbarkeit auch entsprechende politische Verantwortung zu übernehmen (Lübeck) und b) etwaige politische einseitige Ausrichtungen der Flughafenentwicklung durch eine weitere politische Strömung auszugleichen (Bremen).
T 5	Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Fluglärm und Emissionen nimmt ebenso zu wie die Fähigkeit der Flughafenanrainer, sich gegen die Beeinträchtigung mit Hilfe der neuen Medienvielfalt und Zugänglichkeit zu neuen Medien zu artikulieren	Verstärkter Austausch und Nutzung der in Norddeutschland in den Behörden wie auch an den Flughäfen vorhandenen Kompetenzen und Methoden zum qualifizierten Umgang und Kommunikation mit der Öffentlichkeit bzw. Lösungsansätze zur Fluglärminderung (Lärmschutzbeauftragter, Kommunikationskonzepte, Lärmschutzfenster, Mediationsverfahren, Nachbarschaftshilfe des Flughafens).
T 6	Starke Präsenz der großen Luftverkehrsstandorte Deutschlands (z.B. Frankfurt, München) in politischen sowie Lobby-Gremien.	Berücksichtigung des NLK im Flughafenkonzept des Bundes. Übernahme von Führungsrollen bei der Themenbearbeitung durch den BDL, Initiativkreis Luftverkehr für Deutschland oder die ADV durch Flughafenvertreter der nördlichen Flughäfen Deutschlands.
T 7	Energieverteuerung als Maßnahme der Verkehrssteuerung oder aus Gründen der Rohstoffknappheit.	a) Frühzeitige Förderung technischer Energiealternativen. b) Konzentration des Angebotes an Flughafeninfrastruktur durch Schließung oder Stilllegung nachfrageschwacher Standorte. c) Förderung von PSO Strecken (Public Service Obligation)²⁵.

²⁵ Beauftragung durch die öffentliche Hand zur Bedienung einer Luftverkehrsstrecke.

T 8	Erhöhte Wettbewerbsintensität durch den Flughafen Berlin Brandenburg International	Gemeinsame konzertierte Aktion von Seiten der Flughäfen, um gemeinsam Strecken zu entwickeln. Bei Akquisitionsbemühungen muss eine stärkere länderübergreifende Perspektive und Datenaufbereitung vorgenommen werden, um die Wirtschaftskraft des gesamten Raumes stärker zu illustrieren. „Wir-Gefühl Norddeutschland“ – auch bei Wirtschaftsdelegationen.
-----	--	---

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

3.9 Bewertung der Handlungsmaßnahmen in Bezug auf ihre Wirkrichtung und -intensität zur Erreichung der Zielfelder anhand einer Nutzwertanalyse

3.9.1 Diskussion der Zielfelder und Prioritäten hinsichtlich der Bedeutung

Im Ausschreibungstext der Studie wurde bereits auf die Bedeutung verschiedener politischer Zielfelder im Kontext des norddeutschen Luftverkehrskonzeptes eingegangen. Es wurde eine Auswahl von übergeordneten politischen Zielfeldern genannt, die im Blickpunkt des Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes stehen könnten:

- (1) Sicherung und Weiterentwicklung des Luftverkehrs in den norddeutschen Küstenländern,
- (2) Verbesserung der internationalen Anbindungsqualität,
- (3) Erreichbarkeit der verschiedenen Regionen,
- (4) Wirtschaftlichkeit von Flughafeninfrastrukturen,
- (5) Förderung des Tourismus und von regionalwirtschaftlichen Effekten,
- (6) Verbesserung der Intermodalität mit dem Luftverkehr,
- (7) Klima- und Lärmschutz.

Insgesamt sollen alle Zielfelder dazu beitragen, die Wirtschaft Norddeutschlands durch eine adäquate Entwicklung des Luftverkehrs in Norddeutschland unter fairen Wettbewerbsbedingungen zu stärken.

Konkret bezieht sich Zielfeld (1) „Sicherung und Weiterentwicklung des Luftverkehrs in den norddeutschen Küstenländern“ auf Hemmnisse, die der effizienten Nutzung der Luftverkehrsinfrastruktur entgegenstehen und auf diese Weise die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des norddeutschen Luftverkehrs behindern. Solche Hemmnisse können zum einen durch ineffiziente administrative Regelungen und/oder Genehmigungsentscheidungen, zum anderen aber auch durch entsprechende eigentumsrechtliche Einflussmaßnahmen öffentlicher Eigentümer auf die Flughafenbe-

triebsgesellschaften verursacht werden, die politische Ursachen haben. Vor diesem Hintergrund werden die vorgeschlagenen Maßnahmen dahingehend bewertet, ob sie zum Abbau dieser Hemmnisse beitragen.

Das Zielfeld (2) „Verbesserung der internationalen Anbindungsqualität“ bezieht sich auf die Entwicklung neuer internationaler Luftverkehrsverbindungen von und nach den norddeutschen Flughäfen und damit auf die qualitative Verbesserung der Erreichbarkeit Norddeutschlands aus dem Ausland (bzw. ausländischer Wirtschaftsregionen von Norddeutschland). Bereits heute verfügt jeder der drei Internationalen Verkehrsflughäfen Bremen, Hamburg und Hannover über ein mehr oder weniger engmaschiges Verbindungsnetz zu den wichtigen europäischen Wirtschaftsregionen. Hier kommt es vor allem darauf an, dieses Netz weiter auszubauen und damit zu verdichten, um auf diese Weise Raumüberwindungskosten zu verringern und somit die Stellung Norddeutschlands im internationalen Standortwettbewerb zu stärken. Wesentlich schlechter sieht es hinsichtlich der direkten Anbindung von Zielregionen im Interkontinentalverkehr aus. Diesbezüglich sind Reisende und Luftfrachtverlader aus/nach Norddeutschland fast immer auf Umsteigeverbindungen angewiesen, die über die großen europäischen Drehkreuze geführt werden. Lediglich Hamburg verfügt über mehrere Direktverbindungen zu interkontinentalen Zielen (Abschnitt 3.5.2). Angesichts der weiter fortschreitenden Globalisierung der Wertschöpfungsprozesse, der dadurch bedingten besonderen Dynamik des Wirtschaftswachstums in Schwellenländern (wie etwa den BRIC-Staaten, Asien) und deren zunehmende Bedeutung für die norddeutsche Außenwirtschaft ist die Entwicklung neuer Interkontinentalverbindungen insbesondere im Langstreckenbereich für Norddeutschland von besonderer Wichtigkeit.

Das Zielfeld (3) „Erreichbarkeit der verschiedenen Regionen“ bezieht sich insbesondere auf die Qualität der Erreichbarkeit der peripheren Regionen, die bisher vom Luftverkehr entweder gar nicht oder aber relativ schlecht erschlossen sind. Eine verkehrliche Randlage kann die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten solcher Regionen behindern. Politische Maßnahmen zur Weiterentwicklung des norddeutschen Luftverkehrssystems sind daher auch dahingehend zu beurteilen, inwieweit sie dazu beitragen, die luftverkehrliche Versorgung solcher Regionen zu verbessern.

Im Unterschied zu den bisher genannten Zielfeldern bezieht sich Zielfeld (4) „Wirtschaftlichkeit von Flughafeninfrastrukturen“ nicht auf die Verringerung von Raumüberwindungskosten, sondern auf die Finanzierung der Flughäfen. Unter „Wirtschaftlichkeit“ wird im Rahmen dieser Studie die betriebswirtschaftliche Eigenwirtschaftlichkeit von Flughäfen verstanden. Diese ist im konkreten Fall gegeben, wenn die entsprechende Flughafengesellschaft mit ihren Einnahmen alle Kosten sowohl des laufenden Betriebes als auch des notwendigen Investitionsbedarfs (einschließlich der Kosten für Unterhalt und Entwicklung der genutzten Grundstücke und Infrastrukturanlagen) allein trägt. Diese enge Definition von Wirtschaftlichkeit ermöglicht einen Markttest des Flughafenangebotes nach dem Bedarfsprinzip: Sofern im konkreten Fall Eigenwirtschaftlichkeit vorliegt, ist das entsprechende Flughafenangebot durch die Marktnachfrage grundsätzlich gerechtfertigt. Trotz dieser engen Definition von

Wirtschaftlichkeit verkennen die Gutachter nicht, dass die Vorhaltung von Flughäfen unter bestimmten Umständen auch dann sinnvoll sein kann, wenn Eigenwirtschaftlichkeit im konkreten Fall nicht erreicht wird.²⁶ Im umgekehrten Fall ist es natürlich auch möglich, dass ein Flughafenbetrieb soziale Kosten verursacht, die höher sind als der private Nutzen, der sich in der Zahlungsbereitschaft der Flughafenutzer spiegelt. Sofern im konkreten Fall solche volkswirtschaftlich negativen Effekte vorliegen sind sie regelmäßig auf das Vorliegen ökologischer Belastungen zurückzuführen, die durch den Luftverkehr generiert werden. Soziale Kosten- und Nutzenaspekte werden in Zielfeld (4) aus analytischen Gründen nicht berücksichtigt.²⁷ Dahinter steht die Überlegung, dass Eigenwirtschaftlichkeit in dieser Studie nicht nur in seiner Instrumentalfunktion als Markttest von Bedeutung ist, sondern angesichts zunehmender finanzieller Restriktionen, denen die öffentlichen Haushalte unterliegen, auch eine wichtige Zielfunktion darstellt, die zur Verbesserung der finanziellen Tragfähigkeit des Luftverkehrssystems und – damit verbunden – der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Flughäfen beiträgt.

Das Zielfeld (5) „Förderung des Tourismus und von regionalwirtschaftlichen Effekten“ wurde nicht nur deshalb in die Untersuchung aufgenommen, weil der Tourismus für einige Regionen Norddeutschlands der wichtigste Wirtschaftsbereich ist, sondern auch deshalb, weil er noch unerschlossene regionalwirtschaftliche Potenziale birgt. Dies gilt in besonderem Maße (aber nicht nur) für die Küstenregionen. Der Luftverkehr bietet diesen Regionen Chancen, neue Marktsegmente im Tourismus zu erschließen oder zumindest weiter zu entwickeln und auf diese Weise die regionale Wirtschaftskraft zu stärken.

Das Zielfeld (6) „Verbesserung der Intermodalität mit dem Luftverkehr“ bezieht sich auf die vertikale Integration der Verkehrsangebote unterschiedlicher Verkehrsträger. Flüge beginnen und enden notwendigerweise auf Flughäfen. Das Verkehrsbedürfnis der Flugreisenden und Luftfrachtverlader bezieht sich aber fast ausnahmslos auf Ausgangs- und Zielorte außerhalb der Flughäfen. Daher besteht die Notwendigkeit, die an den Flughäfen ankommenden Transportströme mit anderen Verkehrsmitteln weiter zu befördern. Die Erreichbarkeit der Zielregionen hängt damit nicht allein von der Qualität des Luftverkehrsangebotes, sondern auch von dessen Verknüpfung mit den Angeboten anderer Verkehrsträger ab. Die Qualität der intermodalen Anbindung der Flughäfen ist daher eine wichtige Determinante nicht nur für die luftverkehrliche Entwicklung der Flughäfen sondern – damit zusammenhängend – auch für deren Bedeutung als regionalwirtschaftliche Standortfaktoren. Vor diesem Hintergrund bezieht sich Zielfeld (6) konkret auf Maßnahmen, die der Schaffung neuer und der Ver-

²⁶ Vgl. dazu ausführlich die Diskussion „Spannungsfeld zwischen Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit“ in Kapitel 5.8.

²⁷ Soziale Kosten und Nutzenaspekte werden im Zielfeldcluster „Stärkung des Wirtschaftsstandorts Norddeutschland“ sowie auch im Zielfeld 7 „Klima- und Lärmschutz“ berücksichtigt. Der soziale Nutzen eines nicht-kostendeckenden Flughafenbetriebs wird außerdem in Kapitel 5.8 („Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Daseinsvorsorge“) ausführlich diskutiert.

dichtung bestehender intermodaler Transportangebote dienen. Das Zielfeld (7) schließlich bezieht sich auf den Klima- und Lärmschutz. Hierunter fallen Problemlösungsansätze zur Verringerung der durch den Luftverkehr verursachten und großräumig wirkenden gasförmigen (insbesondere CO₂-) Emissionen, als auch die insbesondere durch Start- und Landevorgänge verursachten Schallemissionen in der Flughafenumgebung. Zielfeld (7) bezieht sich entsprechend auf den Abbau der entsprechenden Umweltbelastungen.

Ein weiteres mögliches Zielfeld, das zu nennen wäre, betrifft die Sicherheit des Luftverkehrs für die Passagiere und auch für die Flughafenanwohner²⁸. Da dieses Ziel jedoch eine grundlegende Voraussetzung für die Genehmigung der Betreibung eines Flughafens ist und auch die hohen internationalen sowie nationalen Standards stets zeitnah umgesetzt werden müssen, steht die Erfüllung dieses Zielfeldes außer Frage und daher im Sinne einer aktiven Politikgestaltung nicht im Fokus eines Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes.

Ein weiteres mögliches Zielfeld, das zu nennen wäre, betrifft die Sicherheit des Luftverkehrs für die Passagiere und auch für die Flughafenanwohner²⁹. Da dieses Ziel jedoch eine grundlegende Voraussetzung für die Genehmigung der Betreibung eines Flughafens ist und auch die hohen internationalen sowie nationalen Standards stets zeitnah umgesetzt werden müssen, steht die Erfüllung dieses Zielfeldes außer Frage und daher im Sinne einer aktiven Politikgestaltung nicht im Fokus eines Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes.

Die Zielfelder (1) – (3) sowie (5) und (6) sind alle darauf ausgerichtet, den Wirtschaftsstandort Norddeutschland durch eine Verbesserung seiner luftverkehrlichen Erreichbarkeit zu stärken und auf diese Weise die regionalwirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven zu verbessern. Dazu gehören nicht nur der Abbau von Hemmnissen, die sich sonst negativ auf die weitere Entwicklung des norddeutschen Luftverkehrssystems auswirken können und die Etablierung neuer Luftverkehrsverbindungen, sondern auch verkehrsträger-übergreifende Maßnahmen und die Berücksichtigung von regionalwirtschaftlichen Wirkungszusammenhängen etwa zwischen der touristischen und der luftverkehrlichen Entwicklung Norddeutschlands. Aufgrund ihrer allgemeinen Zielkongruenz lassen sich diese Zielfelder gedanklich zu einem Zielfeldcluster „Stärkung des Wirtschaftsstandorts Norddeutschland“ zusammenfassen.

Die Verfolgung der verschiedenen Zielfelder ist nicht konfliktfrei. Während zum Beispiel die Verbesserung der luftverkehrlichen Erreichbarkeit einzelner norddeutscher Wirtschaftsregionen den Ausbau des Luftverkehrs von und zu diesen Regionen er-

²⁸ Die Sicherheitsbelange umfassen alle Bereiche der Luftfahrt angefangen von den Sicherheitskontrollen der Passagiere und Güter über die Flugsicherung bis hin zum Flächennutzungsplan im Umfeld des Flughafens.

²⁹ Die Sicherheitsbelange umfassen alle Bereiche der Luftfahrt angefangen von den Sicherheitskontrollen der Passagiere und Güter über die Flugsicherung bis hin zum Flächennutzungsplan im Umfeld des Flughafens.

fordern könnte, kann dies den Umweltzielen und eventuell auch dem Wirtschaftlichkeitsziel entgegenstehen; letzteres vor allem dann, wenn neue Luftverkehrsverbindungen nicht eigenwirtschaftlich kostendeckend bedient werden können und deshalb subventioniert werden müssten. Angesichts der möglichen Konfliktsituationen müssen Entscheidungen getroffen werden, wie die relative Bedeutung der einzelnen Zielfelder im Rahmen der Erstellung eines Luftverkehrskonzeptes jeweils zu bewerten ist.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Gutachter zu einer Zielfeldpriorisierung entschlossen und den verschiedenen Zielfeldern unterschiedlich hohe Prioritätsziffern zugewiesen. Werden die Zielfelder (1) – (3) sowie (5) und (6) unter ein gemeinsames Metazielfeld zusammengefasst und werden entsprechend die jeweiligen Punktwerte der einzelnen Zielfelder zu einer Gesamtsumme addiert, so ergibt sich für das (Meta-) Zielfeld „Stärkung des Wirtschaftsstandorts Norddeutschland“ ein Gesamtpunktwert von 65. Der Wirtschaftlichkeit von Flughäfen (Zielfeld 4) wurden 20 Punkte zugewiesen und dem Klima- und Lärmschutzziel (Zielfeld 7) 15 Punkte.

Auch wenn die Gewichtung der Zielfelder insgesamt eine starke Priorisierung von Maßnahmen zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Norddeutschland gegenüber den Wirtschaftlichkeits- sowie Klima- und Lärmschutzzielen zur Folge hat, ist das Metazielfeld nicht mit dem quantitativen Ziel der Maximierung der Passagierzahlen auf Flughäfen gleichzusetzen. Vielmehr wird seine Erreichung wesentlich an der qualitativen Verbesserung der Luftverkehrsmobilität gemessen. Entsprechend wurden der „internationalen Anbindungsqualität“ (Zielfeld 2) und der „Förderung des Tourismus mit seinen regionalwirtschaftlichen Effekten“ (Zielfeld 5) Höchstwerte von jeweils 20 Punkten zugeordnet. Ebenfalls 20 Punkte wurden der „Wirtschaftlichkeit von Flughäfen“ (Zielfeld 4) zugewiesen. Dem Klima- und Lärmschutzziel wurde mit 15 Punkten eine mittlere Priorität zuerkannt. Am wenigstens gewichtet wurde das allgemeine Ziel der Sicherung und Weiterentwicklung des Luftverkehrs in den norddeutschen Küstenländern (Zielfeld 1), das nur mit 10 Punkten bewertet wurde.

In diese Priorisierung fließen folgende Überlegungen ein: Flughäfen ermöglichen durch die Bereitstellung von Infrastrukturanlagen die Durchführung von Luftverkehr. Sie schaffen damit wichtige Voraussetzungen für die schnelle und zuverlässige verkehrliche Erreichbarkeit ihrer Regionen. Verschiedene empirische Studien kommen zu dem Ergebnis, dass die Anbindung eines regionalen Wirtschaftsraums an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz ein räumliches Entwicklungspotenzial schafft, das bei Vorliegen weiterer positiver Standortfaktoren die Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft und damit die regionale Wirtschaftskraft stärkt. Die Qualität der luftverkehrlichen Anbindung erweist sich damit als regionalwirtschaftlicher Potenzialfaktor, die mit über die Wettbewerbschancen der Regionen im Standortwettbewerb entscheidet.³⁰ Flughäfen sind somit potenziell wichtige Standortfaktoren ihrer Flughafenregionen anzusehen. Die Küstenländer können sowohl als Gestal-

ter der norddeutschen Luftverkehrspolitik als auch durch Wahrnehmung ihrer Rolle als (Mit-) Eigentümer von Flughafengesellschaften unmittelbar Einfluss auf die Qualität der luftverkehrlichen Anbindung Norddeutschlands nehmen. Sie haben die Möglichkeiten und sollten auch ein unmittelbares Interesse daran haben, ihre Gestaltungsmöglichkeiten zur Stärkung der regionalwirtschaftlichen Entwicklungspotenziale in Norddeutschland zu nutzen.

Wie bereits erwähnt, gleicht die Forderung nach (Eigen-) Wirtschaftlichkeit von Flughäfen in einer marktwirtschaftlichen Ordnung zwar grundsätzlich einem Lackmustest, der Auskunft darüber gibt, ob das Flughafenangebot durch eine entsprechend zahlungskräftige Nachfrage gerechtfertigt wird. Allerdings kann es – wie in Kapitel 5.8 ausführlich diskutiert wird – aus regionalwirtschaftlicher Perspektive unter bestimmten Bedingungen sinnvoll sein, defizitäre Flughäfen durch öffentliche Gelder zu unterstützen und so am Markt zu halten. Das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit sollte aus politischer Sicht daher kein in jedem Fall bindend anzustrebendes Ziel sein.

Luftverkehrsbedingte Klima- und Lärmprobleme unterscheiden sich in ihrer räumlichen Wirkung. Während sich Lärmschutzprobleme weitgehend auf die unmittelbare Umgebung der Flughäfen beschränken und darum hauptsächlich lokaler Natur sind, sind Klimaschutzprobleme des Luftverkehrs von globaler Bedeutung, die auf lokaler Ebene nicht zu lösen sind. Sie bedürfen nationaler oder sogar internationaler Problemlösungsansätze. Entsprechend unterscheiden sich auch die Möglichkeiten der Länder, im Rahmen ihrer luftverkehrspolitischen Kompetenzen Einfluss auf Klima- und Lärmschutzziele zu nehmen. Während die wesentlichen klimapolitischen Kompetenzen von der Bundesregierung und der EU-Kommission wahrgenommen werden und den Ländern nicht zur Verfügung stehen, besitzen sie hinsichtlich des Fluglärmschutzes durchaus sowohl genehmigungsrechtliche als auch eigentumsrechtliche Möglichkeiten, lokale Fluglärmbelastungen zu steuern. Genehmigungsrechtlich können sie im Rahmen von Planfeststellungsverfahren bestimmte Anforderungen an den Fluglärmschutz der Flughäfen und an Art und Ausmaß von Entschädigungsleistungen der Flughäfen an lärmgeschädigte Flughafenanwohner durchsetzen. Als (Mit-) Eigentümer von Flughäfen können sie unmittelbar entsprechenden Einfluss auf Geschäftsführungen der Flughafengesellschaften ausüben. Ihre Handlungsmöglichkeiten sind diesbezüglich allerdings in beiden Fällen begrenzt; zum einen dadurch, dass die Flughäfen einer allgemeinen Bedienungspflicht für alle in Deutschland zugelassenen Flugzeugtypen unterliegen. Zum anderen besitzen Flughafennutzer Möglichkeiten, gegen diskriminierende Zugangsbedingungen, die dem Lärmschutz dienen, rechtlich vorzugehen. Eine „Feinsteuerung“ der Fluglärmbelastung beispielsweise durch Ausschluss bestimmter Luftverkehre ist den Ländern daher nicht möglich.

³⁰ Vgl. ausführlich Wolf, Hartmut (2003). Privatisierung im Flughafensektor. Eine ordnungspolitische Analyse. (Springer: Berlin und Heidelberg); S. 6 ff.

Insgesamt ließen sich die Gutachter vor diesem Hintergrund bei der Zielfeldpriorisierung nicht nur von der jeweiligen Bedeutung der einzelnen Zielfelder für die Entwicklung des norddeutschen Luftverkehrssystems, sondern auch von den konkreten Einflussmöglichkeiten, die sie bei der Verfolgung der verschiedenen Zielfelder besitzen, leiten.

Tabelle 16: Zielfeldpriorität

Zielfelder	Gewichtung	Kumulierte Gewichtung
(1) Sicherung und Weiterentwicklung des Luftverkehrs in den norddeutschen Küstenländern	10	65
(2) Verbesserung der internationalen Anbindungsqualität	20	
(3) Erreichbarkeit der verschiedenen Regionen und (6) Verbesserung der Intermodalität mit dem Luftverkehr	15	
(5) Förderung des Tourismus und regionalwirtschaftlichen Effekten	20	
(4) Wirtschaftlichkeit von Flughäfen	20	85
(7) Klima- und Lärmschutz	15	100

Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT MKmetric 2011.

3.9.2 Kategorisierung der Handlungsmaßnahmen

Resultierend aus der Analyse der zu berücksichtigenden Berichte sowie der im Rahmen der SWOT-Analyse identifizierten Potenziale wurden Maßnahmen zur Behebung von Schwächen, zur Hervorhebung von Stärken, zur Nutzung von Chancen sowie zur Minderung von Risiken des Norddeutschen Luftverkehrssystems formuliert. Um diese Maßnahmen hinsichtlich ihrer Qualität und Umsetzung zu ordnen und zu priorisieren, wird eine Kategorisierung in vier Arten von Handlungsmaßnahmen vorgenommen. Dies sind genehmigungsrechtliche Maßnahmen, politische Maßnahmen, Maßnahmen im Hinblick auf Kooperation und gemeinsames Marketing sowie monetäre Maßnahmen in Bezug auf Förderung und Infrastrukturfinanzierung.

3.9.2.1 Genehmigungsrechtliche Maßnahmen

Die erste Kategorie umfasst alle Maßnahmen, die von verwaltungsbezogener Seite die Entwicklung des Luftverkehrs begleiten. Darunter zu fassen sind die genehmigungsrechtlichen Verfahren in Verbindung mit der Aufrechterhaltung der Funktionalität der Luftverkehrsinfrastruktur, Kommunikation nach außen, Konzentration von Kompetenzen, Gewährleistung langfristiger Planungssicherheit u.a. auch unter Einbindung vorbeugender Analysen und Untersuchungen. Im Wesentlichen dienen diese Maßnahmen der Aufrechterhaltung und ressourcenschonenden Effizienzsteigerung einer auf hohem Niveau funktionierenden Zusammenarbeit zwischen Transportwirtschaft und Land zum Wohle der Bürger und Wirtschaftsteilnehmer. Sofern keine neuen Betriebsrestriktionen ausgesprochen werden, ist die Wirkung dieser Maßnahmen in Summe förderlich für die Entwicklung des Luftverkehrs und den Wirtschaftsstandort Norddeutschland. Hinsichtlich einer Ausweitung des Lärmschutzes wären Betriebsrestriktionen zwar förderlich, doch zeigen die aktuellen technischen Entwicklungen sowie die in dem Kapitel „Relevante Entwicklungstrends“ (Kapitel 4.1) aufgezeigten Entwicklungen weitere Entlastungspotenziale auf, die es zuvor zu realisieren gilt.

Es wird davon ausgegangen, dass diese Maßnahmen relativ rasch umgesetzt werden können, obwohl sicherlich die Einbettung in bundespolitische Strukturen berücksichtigt werden muss. Der Finanzbedarf wird eher als gering eingeschätzt.

3.9.2.2 Politische Maßnahmen

Hier steht einerseits die politische Forderung der Eigenwirtschaftlichkeit konkurrierender Luftverkehrsstandorte zur Vorbeugung einer Marktverzerrung und Förderung des fairen Wettbewerbs im Raum und andererseits die starke Eingrenzung von Unterstützungsmaßnahmen auf die Felder der Daseinsvorsorge sowie zeitlich befristeter Subventionen nur im Rahmen der Kohäsionspolitik und gezielter Wirtschaftsförderung sowie bei der Umsetzung von neuen EU-Verordnungen auf Lande- bzw. Flugplätzen. Diese Forderung wird länder-übergreifend aktiv auf allen politischen Ebenen der Länder sowie auch bei übergeordneten politischen Institutionen (z. B. Bundesregierung und Europäische Union) vertreten. Grundlage hierfür ist ein abgestimmtes Wettbewerbs- und Förderungskonzept. Auch die Ausgestaltung einer ausgewogenen Entgeltstruktur mit marktwirtschaftlichen und umweltschonenden Komponenten für alle norddeutschen Flughäfen sowie die Akzeptanz der finanziellen Abgabebelastungen des Luftverkehrs zur Förderung des Umweltschutzes und der Lebensqualität fallen in diesen Bereich. Das abgestimmte gemeinsame Vorgehen und die klaren Rahmen gebenden Verordnungen dienen der Entwicklung einer konkurrenzfähigen Flughafeninfrastruktur unter Berücksichtigung der Standort- und Lebensqualität in Norddeutschland. Eine qualitative Verbesserung wird hier insbesondere im Bereich der regionalen Erreichbarkeit mit seinen Aspekten der internationalen Anbindung und Intermodalität sowie des Umweltschutzes erreicht.

Es wird davon ausgegangen, dass für die Umsetzungsdauer eine mittelfristige Perspektive realistisch ist, bei gleichzeitig geringem finanziellem Bedarf. Die politische Umsetzbarkeit wird als durchführbar erachtet.

3.9.2.3 Maßnahmen im Hinblick auf Kooperation und gemeinsames Marketing

Die Maßnahmen der dritten Kategorie fokussieren auf eine gemeinsame Vermarktung des norddeutschen Wirtschafts- und Tourismusraumes sowie auf Kooperationen der Länder auf allen Ebenen. Darunter fallen länderübergreifende Aktionen der politischen Ebene, der Behörden und Tourismusinstitutionen sowie der Flughäfen.

Auf politischer Ebene steht allem voran eine länderübergreifend abgestimmte Verkehrspolitik für den gesamten Norddeutschen Wirtschaftsraum im Mittelpunkt. Die Länder müssen gemeinsam die Schwerpunkte festlegen, Bedeutung und Aufgabe verschiedener Infrastrukturen anerkennen sowie unterstützen, aber auch für Schwächen gemeinsam Lösungen suchen und unterstützend eingreifen und eintreten. Dabei ist praktisch eine stärkere Repräsentation der Interessen der norddeutschen Länder in den jeweiligen Gremien auf Bundesebene (z. B. Flughafenkonzept) und auch auf europäischer Ebene (z. B. Ziele, Verordnungen) umzusetzen, wie auch eine besondere Unterstützung seitens der Politik durch eine landesübergreifende Interessensvertretung auf Auslandsreisen von Wirtschaftsdelegationen bis hin zu einem abgestimmten Fortführen der Kommunikation und Promotion für die Luftfahrtindustrie zur Stärkung der technologiespezifischen Kompetenz (z. B. Luftverkehrcluster Hamburg, Niedersachsen Aviation, Forschungsflughafen e.V.). Im Rahmen der Anteilseignerschaft der öffentlichen Hand an den Flughäfen ist eine Einflussnahme auf die Entwicklungsstrategie der einzelnen Flughäfen kritisch zu sehen, sofern ein privater Investor Miteigentümer ist, da hier betriebswirtschaftliche Interessen in Konflikt mit der nicht zwingend gewinnmaximierenden Haltung der öffentlichen Hand stehen. Prinzipiell sind jedoch die Interessen aller Anteilseigner bei der Entwicklung des Flughafens ausgewogen zu berücksichtigen, was durchaus auch strategische Komponenten betrifft. Ein entsprechendes Eintreten sollte in diesem Kontext seitens der Politik auf Basis der abgestimmten Verkehrspolitik gefordert und durch die Fachabteilungen der Behörden begleitet werden.

In dieses Maßnahmenbündel wurde auch aufgenommen, dass sich die norddeutschen Länder gegenüber dem Bund gemeinsam für Infrastrukturprojekte der BVWP, die dem Wirtschaftsraum dienlich sind, einsetzen und auch gemeinsam für Ihre Interessen bei der Ausgestaltung von bilateralen Luftverkehrsabkommen eintreten.

Auf Ebene der Behörden und Tourismusinstitutionen steht neben der differenzierten lokalen Tourismusförderung die gemeinsame touristische Vermarktung Norddeutschlands durch ein abgestimmtes Marketingkonzept über einen neuen Dachverband dem alle Tourismusinstitutionen der Länder angehören im Mittelpunkt. Die Außenwahrnehmung als gemeinsamer Tourismus- und Wirtschaftsraum ist zu stärken, ein gezieltes Destinationsmarketing mit einer stärkeren länder-übergreifenden Perspekti-

ve und Datenaufbereitung zur Promotion der touristischen Attraktivität und / oder Wirtschaftskraft ist umzusetzen, was bis zum gemeinsamen Auftritt von Tourismusinstituten, Behörden und Flughäfen bei Messen führen kann (z. B. Promotion des Küstentourismus). Darüber hinaus ist die aktive Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern sowie ggfls. mit dem Hotelgewerbe zu verstärken, um neben lokalen auch überregionale Attraktivitäten und Aktivitätsprogramme für deren Produktgestaltung anzubieten. Zur Förderung des Inbound-Tourismus aus aufkommensstarken Quellmärkten in flugaffiner Distanz, z. B. Benelux, Süddeutschland, den Alpenländer sowie zukünftig auch Polen, ist die Kooperation der Tourismusinstitutionen zu ergänzen um die Erfahrungen der Flughäfen und Pauschalreiseveranstalter.

Eine über das betriebstechnische Maß hinausgehende Kooperation der Flughäfen (z. B. Beschaffungswirtschaft, Ausbildung, Personalaustausch /-übernahme) ist schwer zu erreichen, da diese in starkem Wettbewerb zueinander stehen. Weitere Bereiche des Erfahrungsaustausches sind hier zu erschließen. (z. B. Mediationsprozesse zum Thema Umweltschutz oder der Prozessablauf im Umgang mit Flughafenanwohnern). Im Sinne der Förderung des norddeutschen Wirtschaftsraumes ist eine Strategie zu entwickeln, welcher Standort mit welchen spezifischen lokalen Stärken am Besten zu einer gesamtheitlichen, positiven Entwicklung beitragen kann und wie dies gemeinsam effektiv umgesetzt werden kann. Darunter fallen Bereiche wie

- die Übernahme von Führungsrollen in Interessensvertretungen der Luftverkehrsindustrie und bei der Bearbeitung luftverkehrsspezifischer Themen,
- die Entwicklung einer gemeinsamen Entgeltstruktur mit marktwirtschaftlichen und umweltschonenden Komponenten,
- die Aufgabe einer gemeinsamen konzertierten Aktion zur Streckenentwicklung
- die Teilnahme an und Förderung von Forschungsprojekten.

Eine gemeinsame Kommunikationsplattform zur Außendarstellung steht den Flughäfen zwar bereits durch die ADV und den BDL zur Verfügung, doch ist im Bereich des Marketing sowie der flughafenspezifischen Außenkommunikation eine Komponente der norddeutschen Gemeinsamkeit aufzunehmen (z. B. in Abstimmung mit dem neuen Tourismusdachverband Norddeutschland).

Die Maßnahmen der dritten Kategorie wirken sich auf alle Zielgebiete aus und setzen auf unterschiedlicher Ebene an. Die Aktivitäten im politischen Bereich zeigen für alle Bereiche der Luftfahrt Auswirkungen und tragen somit zur „Stärkung des Wirtschaftsstandortes“ über mehrere Komponenten bei. Insbesondere mit dem landesübergreifenden Gedanken der Außenvertretung und Verantwortungsübernahme wird Neuland betreten, was jedoch nur die logische Konsequenz einer abgestimmten norddeutschen Verkehrspolitik bzw. Entwicklungsstrategie ist. Die Aktivitäten im Tourismusbereich zeigen bedingt durch die Nähe der kleineren Flughafenstandorte Heringsdorf, Lübeck, Rostock und Sylt zu den klassischen Badeorten oder deren Insellage für den

„Inbound“-Tourismus ihre Effekte und fördern somit auch die regionale Wirtschaft. Die Aktivitäten zwischen Flughäfen sollen über das bekannte Maß des Erfahrungsaustausches hinaus auf eine neue Ebene gehoben werden. Eine Kooperation in Sachen abgestimmter Entwicklungsstrategie, Außenkommunikation, Forschung und Entwicklung wirkt bei einer erfolgreichen Umsetzung breit auf die Standortqualität und somit auf alle Zielfelder.

Ein gemeinsames Interesse unterstellend wird eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahmen als realistisch eingeschätzt, wobei dafür sicherlich ein mittelgroßer Finanzbedarf notwendig ist. Die politische Umsetzbarkeit wird als darstellbar verstanden, davon ausgehend, dass es wenige bundespolitische Einflüsse geben wird und auf Norddeutscher Länderebene eine pragmatische Herangehensweise im Interesse aller Beteiligten sein wird.

3.9.2.4 Maßnahmen der monetären Förderung und Infrastrukturfinanzierung

Die vierte Kategorie von Maßnahmen kann mit dem Oberbegriff der monetären Förderung beschrieben werden. In Verbindung mit der zweiten Maßnahmenkategorie der Politik sind nunmehr die Fördermaßnahmen konkret umzusetzen, was in Übereinstimmung mit der länderübergreifend ausgestalteten Vereinbarung zur Wirtschaftlichkeit der Flughäfen erfolgt.³¹ Die zeitlich befristeten Subventionen im Rahmen der Daseinsvorsorge betreffen hier vor allem zwei Bereiche. Zum einen die Daseinsvorsorge im Sinne der Kohäsionspolitik oder Kapazitätsvorhaltung und zum anderen die der gezielten Entwicklungsförderung hin zur Eigenwirtschaftlichkeit. Hinsichtlich der Kohäsionspolitik ist die Sicherung der Erreichbarkeit peripherer Gebiete, insbesondere der Inseln, zweifelsohne zu gewährleisten und in diesem Kontext ist die genehmigungsrechtliche Beibehaltung sowie finanzielle Unterstützung der Lande- bzw. Flugplätze im Bedarfsfalle (z. B. Umsetzung von neuen EU-Verordnungen) vorzunehmen.

Vor dem Hintergrund, dass die gesellschaftliche Akzeptanz von Großprojekten sowie zunehmende bauliche Auflagen die Schaffung neuer Flughafenkapazitäten zukünftig erschweren, verteuern und politisch kaum durchsetzbar sind, bezieht sich eine andere Art der Daseinsvorsorge auf die langfristige Sicherstellung ausreichender Kapazitäten für den Luftverkehr über den Zeithorizont 2030 hinaus. Da das 2030 erwartete Luftverkehrsaufkommen bis auf wenige tageszeitliche Spitzenlastzeiten keine wesentlichen Kapazitätsengpässe an den bestehenden Standorten erwarten lassen, ist der Neubau eines weiteren Flughafens nicht erforderlich.

Um dennoch der Sorgfaltspflicht Rechnung zu tragen und hinsichtlich der langfristigen Kapazitätsnachfrage kein Risiko einzugehen, sollte eine Initiative zur Aufrechter-

³¹ d.h. im Gegensatz zu vorhandenen Regelungen eine vereinfachte Vereinbarung mit Priorität der Eigenwirtschaftlichkeit, vgl. Maßnahme S 2.

haltung der Betriebsgenehmigung des Flughafens Lübeck nach 2012 als Standort für den Bedarfsflugverkehr (Verkehrsabwicklung auf Anfrage) und die Allgemeine Luftfahrt etabliert werden. Die Schaffung z. B. eines Finanzierungsmodells zur Übernahme von etwaigen Kosten zur Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung in Lübeck und zur Deckung der zu erwarteten Defizite ist hierfür Voraussetzung.³²

Selbstredend ist dabei die allumfängliche Zusicherung der absoluten Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen aller Art durch die Beteiligten. Es muss vermieden werden, dass ein Flughafen von anderen Subventionen erhält, um dann als Konkurrent im gemeinsamen Markt zu agieren.

Im Bereich der Entwicklungsförderung steht Wirtschaftsförderung im Vordergrund. Dies kann einerseits eine Flughafeninfrastruktur aber auch ein spezifisches Luftverkehrsangebot betreffen. In beiden Fällen ist das Ziel die Hinführung zur Eigenwirtschaftlichkeit. Die in der Studie aufgezeigte wesentlich schlechtere Erreichbarkeit von Mecklenburg-Vorpommern durch das geringe Angebotsniveau am Flughafen Rostock-Laage macht einerseits die Notwendigkeit des Handelns deutlich. Andererseits zeigt die Studie auch das mittelfristig vorhandene Nachfragepotenzial auf, welches dem Standort die Eigenwirtschaftlichkeit in Aussicht stellt. Die Förderung mindestens einer ganzjährigen, mehrmals täglichen Anbindung an ein Drehkreuz durch eine Luftverkehrsgesellschaft mit weltweitem Luftverkehrsangebot, ist Voraussetzung, um mit der Standortlage gegen andere Regionen wirtschaftlich konkurrieren zu können, der eigenen Wirtschaft entsprechende Entwicklungsimpulse zu geben und auch die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu gewährleisten.

Im Fall der Förderung von PSO Strecken („Public Service Obligation“)³³ sollten Anreize zu einer sparsamen und effizienten Mittelverwendung vertraglich umgesetzt sowie kontrolliert werden. Vor dem Hintergrund nicht immer positiver Erfahrungen in der Vergangenheit mit PSO-Verträgen (Beispiel: Hof-Frankfurt, Erfurt-München, Rostock-Laage – München) könnte alternativ empfohlen werden, dass der Flughafen eine Fluggesellschaft im Bereich der Werbung oder auch bei anderen Kostenkomponenten im Zusammenhang mit der Etablierung einer neuen Strecke unterstützt. Die Dis-

³² Für den Fall, dass kein Finanzierungsmodell für Lübeck gefunden werden kann und der Flughafen seinen Betrieb einstellen muss, so wird sich die bisher bediente Nachfrage teilweise auf andere Standorte in und außerhalb Norddeutschlands verlagern, aber einige Reisende werden auch von einer Flugreise Abstand nehmen. Sind die Kapazitäten am Standort Hamburg ausgereizt, dann ist durch eine marktwirtschaftlich ausgerichtete Entgeltpolitik ein Anreizsystem zu schaffen, welches die Destinationsvielfalt sowie die interkontinentale Erreichbarkeit des Wirtschaftsraumes fördert und die nicht auf den Wirtschaftsverkehr ausgerichteten Luftverkehrsangebote (Allgemeine Luftfahrt, Low Cost- und Charterangebote) auf umliegende Standorte verlagert. Zudem müssen die Standorte Hannover und Bremen verstärkt für eine länderübergreifende Mobilitätsversorgung Norddeutschlands zum Wohle des gesamten Wirtschaftsraumes eintreten und Luftverkehrsangebote akquirieren, die in Hamburg durch fehlende Kapazitäten und blockierte Slots (Großvaterrechte) nicht mehr zu realisieren sind.

³³ PSO – Kofinanzierung von neu aufzunehmenden Flugstrecken durch die öffentliche Hand im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens zur Identifikation einer geeigneten Fluggesellschaft, http://en.wikipedia.org/wiki/Public_service_obligation.

kriminierungsfreiheit und Einhaltung aller anderen EU-Anforderungen muss dabei gewährleistet sein.

In diesem Kontext ist zu erwähnen, dass auch alle anderen Standorte bei der Angebotsentwicklung eine Förderung im Rahmen der Unterstützung durch den Tourismus Dachverband Norddeutschland sowie durch die Politik erfahren, wobei unterschiedliche Schwerpunkte je Standort gesetzt werden. Bei Bremen betrifft dies vor allem die Verbindungen zu europäischen Drehkreuzen, bei Hannover zu europäischen Metropolregionen und wenigen interkontinentalen Destinationen und bei Hamburg zu Großstädten sowie Drehkreuzen außerhalb Europas. Diese Art der Förderung ist zwar indirekter Natur aber durch das abgestimmte Vorgehen sehr effektiv. Die gegenseitige Unterstützung der Flughäfen bei der Destinationsakquise erfolgt zumindest auf Basis einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie und dem internen Erfahrungsaustausch. Bei den Küstenflughäfen richtet sich die Förderung primär auf den „Inbound“-Tourismus.

In diese vierte Kategorie fallen auch alle Maßnahmen zur Förderung von luftfahrtaffiner Forschung im technischen, Umwelt und Energiebereich, die den Entwicklungsstandort Norddeutschland stärken. Es wird unterstellt, dass diese Fördermaßnahmen auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten beibehalten werden.

Durch die Fördermaßnahmen werden explizit die Zielfelder „internationale Anbindung“, „regionale Erreichbarkeit“ und „Tourismus“ angesprochen. Die Subventionierung der Defizite von Lübeck und der Hinführung von Rostock zur Eigenwirtschaftlichkeit über Wirtschaftsfördermaßnahmen steht vordergründig in Konflikt mit der ordnungspolitischen Forderung der „Wirtschaftlichkeit von Flughäfen“; dies wird jedoch durch die o.g. länderübergreifend streng geregelte Richtlinie zur Wirtschaftlichkeit der Flughäfen entkräftet. Für Rostock stellt die Wirtschaftsfördermaßnahme eine Hinführung zur Eigenwirtschaftlichkeit dar und dient daher diesem Zielfeld. Die Forschungsförderung dagegen zielt auf die „Stärkung des Wirtschaftsstandortes“ insgesamt ab.

Da diese Maßnahmenkategorie die Verfügbarkeit entsprechender Geldmittel erfordert, wird bezüglich der Umsetzungsdauer mönetärer Maßnahmen in Bezug auf Förderung und Infrastrukturfinanzierung von einer Langfristigkeit ausgegangen, da die kurzfristige Etablierung entsprechender Budgets unrealistisch erscheint. Die politische Umsetzbarkeit wird aufgrund der zunehmenden Verknappung öffentlicher Mittel zu Förder- oder Infrastrukturfinanzierungszwecken als aufwändig eingestuft.

Tabelle 17: Zusammenfassende Bewertung von Maßnahmenkategorien

	Umsetzungsdauer lang ab 2025ff, mittel 2015-25 kurz bis 2015	Benötigter Finanz- bedarf (hoch, mittel, gering)	Politische Umsetz- barkeit (schwer, mittel, leicht)
Maßnahmen genehmi- gungs-rechtlicher Art	kurz	gering	mittel
Maßnahmen politischer Art	mittel	gering	mittel
Maßnahmen im Hin- blick auf Kooperation und gemeinsames Mar- keting	kurz	mittel	leicht
Maßnahmen der mone- tären Förderung und Infrastruktur- finanzierung	lang	hoch	schwer

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

3.9.3 Bewertung der Handlungsmaßnahmen durch eine Nutzwertanalyse

Die nachfolgende Tabelle kombiniert die identifizierten und in vier Kategorien eingeteilten Maßnahmen mit den drei Zielfeldclustern „Stärkung des Wirtschaftsstandortes Norddeutschland“, „Wirtschaftlichkeit von Flughäfen“ sowie „Klima- und Lärmschutzes“ und gibt deren Wirkungsintensität und Wirkungsrichtung an.

Ausgehend von der Bestandsaufnahme und SWOT-Analyse werden im Folgenden die vorgeschlagenen Handlungsmaßnahmen aufgezeigt, die eine aktive Gestaltung der Luftverkehrsentwicklung im Hinblick auf die vom Auftraggeber vorgegebenen Zielfelder ermöglichen und als Grundlage für ein länderübergreifendes Luftverkehrskonzept dienen sollen.

Einige der Maßnahmen sind von grundlegender Bedeutung und werden daher bereits im „Ausblickfall“ („A-Fall“) als realisiert angenommen und als solche kenntlich gemacht. Zusätzliche Maßnahmen fließen in den „Szenariofall“ ein („S-Fall“). Einige wenige Maßnahmen werden im Hinblick auf deren politische Umsetzbarkeit, Zielkonflikten oder zu geringem Kosten-Nutzen Verhältnis weder im Basis- noch im Handlungsszenario als realisierbar angenommen („N-Fall“).

Die jeweilige Auswahl wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber vorgenommen, ist jedoch für die finale Auswahl der Maßnahmen im Rahmen des von den Ländern im Nachgang zu gestaltende Luftverkehrskonzept nicht bindend.

Außerdem wird kenntlich gemacht, welcher SWOT Aussage die jeweilige Maßnahme zugeordnet war.

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt von +3 bis – 3 und gibt damit die Wirkungsintensität (1, 2 oder 3) aber auch die Wirkungsrichtung der Maßnahme zur Erreichung des Zielfeldes wider (+ und -). Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der Gutachtereinschätzung.

Die Bewertung jeder Maßnahme, welche Auswirkungen je Zielfeld erwartet werden dürfen, wird durch die von den Auftraggebern festgelegten Bedeutungsgewichtung differenziert und ergibt in der Summe die so genannten Qualitätspunkte, die im vorliegenden Falle zwischen – 0,4 und + 1,9 liegen. Dabei besagt der Wert von 1,9 Qualitätspunkten, dass die Maßnahme unter Berücksichtigung der Gewichtung der drei Zielfeldcluster eine große Wirkung hat und damit einen hohen Zielerreichungsgrad darstellt. Ein Wert von – 0,4 besagt indes, dass die dazugehörige Maßnahme bei Umsetzung sogar eine in der Summe negative Wirkung auf die Erreichung der Zielfeldcluster hat.

Die dargestellte Rangfolge gibt an, welche verkehrspolitischen Handlungsmaßnahmen die größte Wirkung zur Erreichung der genannten Zielfeldcluster haben.

Tabelle 18: Nutzwertanalyse, Gesamtdarstellung

Bezug SWOT	Maßnahmen	findet Anwendung im			Wirkungsrichtung und -intensität der Maßnahme in Bezug auf Zielfeldcluster (a) +3; +2; +1; 0; -1; -2; -3						Summe Qualitätspunkte	Rangfolge
		Ausblick 2030	Szenario 2030	keine Anwendung der Maßnahme	Zielfeldcluster 1: "Stärkung des Wirtschaftsstandortes"		Zielfeldcluster 2: "Wirtschaftlichkeit von Flughäfen"		Zielfeldcluster 3: "Klima- und Lärmschutz"			
					Bewertung (a)	Gewichtung (b) Faktor:	Bewertung (a)	Gewichtung (b) Faktor:	Bewertung (a)	Gewichtung (b) Faktor:		
					66%	19%	15%					
	genehmigungsrechtliche Maßnahmen				Qualitäts-punkte		Qualitäts-punkte		Qualitäts-punkte			
S 1, S 4, S 5, S 8, S 9, O 2	Stärkung der Standorte durch genehmigungsrechtliche Unterstützung zur optimalen Nutzung vorhandener Kapazitäten unter Einhaltung der bestehenden Regelungen	A	S		2	1,32	3	0,57	-1	-0,15	1,74	2
W 9	Verzicht auf die Umsetzung von bestehenden Betriebsrestriktionen			N	3	1,98	2	0,38	-3	-0,45	1,91	1
S 3	Verzicht auf die Umsetzung von neuen Betriebsrestriktionen	A	S		2	1,32	2	0,38	0	0,00	1,70	3
W 11	Unterstützung von Entgeltstrukturen, die zur Förderung des Linienverkehrs und des Inbound-Tourismus beitragen		S		1	0,66	1	0,19	0	0,00	0,85	33
O 10	Bei knappen luftseitigen Ressourcen genehmigungsrechtliche Unterstützung bei der Einführung von marktwirtschaftlich orientierten Anreizsystemen, z.B. Knappheitspreisen „Peak-Pricing“, frequenz-, auslastungs- tageszeitlich orientierte Entgelte, Slothandel, Verlagerung zu landgebundenen Verkehrsträgern		S		1	0,66	2	0,38	2	0,30	1,34	14
O 9	Nutzung bestehender Kapazitätsressourcen von Luftverkehrsstandorten durch genehmigungsrechtliche Unterstützung bei der Einführung von umweltschonender und verlagerungsmotivierter Anreizsystemen		S		1	0,66	2	0,38	1	0,15	1,19	23
O 12	Unterstützung bei der Einführung von neuen Technologien zur Reduzierung von Umweltbelastungen sowie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Luftverkehrsstandorte		S		1	0,66	2	0,38	2	0,30	1,34	14
S 1, O 2	politische Maßnahmen	A	S		1	0,66	1	0,19	0	0,00	0,85	33
W 2, T 8	Bundeslandübergreifende Präsentation des norddeutschen Wirtschaftsraumes durch die Bundesländer auch im Rahmen von Wirtschaftsgesprächen, sowie gemeinsames Auftreten der Länder in Sachen bilaterale Luftverkehrsrechte		S		2	1,32	2	0,38	-1	-0,15	1,55	5
S 2	Gemeinsame politische Forderung der Eigenwirtschaftlichkeit konkurrierender Luftverkehrsstandorte zur Vorbeugung einer Marktverzerrung und Förderung des fairen	A	S		1	0,66	2	0,38	2	0,30	1,34	14
O 8	Gemeinsames Eintreten für die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs zur Reduktion der Umweltbelastungen (Emissionshandel, Luftverkehrsabgabe)		S		-1	-0,66	-1	-0,19	3	0,45	-0,40	46
O 9	Länderübergreifende politische Forderung zur verbindlichen Aufnahme von umweltschonender Anreize in nationale und internationale Entgelt-Regelwerke		S		1	0,66	1	0,19	3	0,45	1,30	21
T 2	Gewährleistung langfristiger Planungssicherheit für ansiedlungswillige Fluggesellschaften und Unternehmen, die einen Flughafen in Unternehmensnähe als notwendige		S		2	1,32	0	0,00	0	0,00	1,32	18
T 4	Weiterentwicklung der Gesellschafterstrukturen, so dass ein zweites norddeutsches Bundesland Gesellschafteranteile (z.B. in BRE) übernimmt, um entweder auf Grund des länderspezifischen Nutzens der Erreichbarkeit (Daseinsvorsorge) oder etwaige politische einseitige Ausrichtungen der Flughafenentwicklung durch eine weitere politische			N	1	0,66	1	0,19	0	0,00	0,85	33
T 4	Weiterentwicklung der Gesellschafterstrukturen, so dass ein oder mehrere norddeutsche Bundesländer Gesellschafteranteile an einem Flughafen (z.B. LBC) übernehmen, um der langfristigen Daseinsvorsorge Rechnung zu tragen		S		1	0,66	1	0,19	0	0,00	0,85	33
T 6	Berücksichtigung des NLK im Luftverkehrskonzept des Bundes.		S		1	0,66	0	0,00	0	0,00	0,66	39
T 7	Konzentration des Angebots an Flughafeninfrastruktur durch die Schließung oder Stilllegung nachfrageschwacher Standorte			N	-1	-0,66	2	0,38	2	0,30	0,02	44
S 1, T 2	Kooperation/ Zusammenarbeit/ Marketing	A	S		2	1,32	0	0,00	0	0,00	1,32	18
T 6	Gemeinsame Kommunikation regionalwirtschaftlicher Effekte gegenüber der Öffentlichkeit		S		1	0,66	0	0,00	0	0,00	0,66	39
S 5, W 10, T 1	Übernahme von Führungsrollen bei der Themenbearbeitung bei Interessensgruppen (z.B. ADV, BDL, Initiativkreis Luftverkehr für Deutschland) durch Vertreter der Flughäfen aus den norddeutschen Ländern		S		2	1,32	1	0,19	-1	-0,15	1,36	11
S 5, W 10, T 1	Gemeinsames politisches Auftreten bei der Realisierung von Flughafenverbindungen im Rahmen der BVWP, einheitliche Positionierung gegenüber dem Bund und der EU bei Luftverkehrsverhandlungen über Landerechte		S		2	1,32	1	0,19	-1	-0,15	1,36	11
S 9	Gemeinsame frühzeitige Interessensvertretung bei der Ausarbeitung von EU-Richtlinien und Verordnungen, etc.	A	S		1	0,66	1	0,19	1	0,15	1,00	26
S 5, O 1	Gemeinsame touristische Vermarktung Norddeutschlands/ Destinationsmarketing durch einen neuen Dachverband		S		2	1,32	2	0,38	-1	-0,15	1,55	5
S 6, W 6, W 7, O 6, O 7	Aktive Vermarktung der tourismusnahen Luftverkehrsstandorte bei Veranstaltern von Flugpauschalreisen und in aufkommensstarken Quellmärkten, unter anderem durch die lokalen Tourismusverbände und Wirtschaftsbehörden der Länder, die IHK und lokale Behörden, Veranstaltung von Events		S		2	1,32	1	0,19	-1	-0,15	1,36	11
S 5, S 6, W 6	Aktive Vermarktung und Förderung über Marketinghilfen durch Tourismusverband, Wirtschaftsbehörde, IHK von einer ganzjährigen, mehrmals täglichen Anbindung an ein Drehkreuz durch eine Luftverkehrsgesellschaft mit weltweitem Luftverkehrsangebot	A	S		2	1,32	2	0,38	0	0,00	1,70	3
W 3, W 4, W 5, T 8	Abgestimmte, gemeinsame, konzertierte Aktionen der Flughäfen zur Entwicklung neuer Strecken		S		2	1,32	2	0,38	-1	-0,15	1,55	5
W 8	Stärkere Kooperation der Tourismus- und Wirtschaftsbehörden zur gemeinsamen norddeutschen Vermarktung		S		2	1,32	1	0,19	-1	-0,15	1,36	11
S 8, O 3	Fortführen der Kommunikation und Promotion für die Luftfahrtindustrie von Seiten der Länder (Luftverkehrscluster Hamburg, Niedersachsen Aviation, forschungslughafen e.V.) zur Stärkung der technologiespezifischen Kompetenz	A	S		1	0,66	0	0,00	0	0,00	0,66	39
O 4	Zusammenlegung von Kompetenzzentren im Bereich Luftverkehrsverwaltung (im Prüfstadium der Länder)			N		0,00		0,00		0,00	0,00	45
T 5	Verstärkter Austausch und Nutzung der in den Behörden und Flughäfen vorhandenen Kompetenzen und Methoden in Bezug auf Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikationskonzepte, Mediationsverfahren etc., sowie technischer Kompetenzen z.B. In Bezug auf Lärmschutzmaßnahmen (Wissenstransfer)		S		1	0,66	1	0,19	1	0,15	1,00	26
S 3, O 5, T 3	monetäre Maßnahmen/ Förderung/ Infrastrukturfinanzierung	A	S		2	1,32	1	0,19	0	0,00	1,51	9
O 5	Erhalt des Flughafens Lübeck zu minimalen Kosten und Erhalt der Option Kaltenkirchen (langfristige Sicherungsoption)			N	1	0,66	-1	-0,19	0	0,00	0,47	43
S 5, O 1, O 2	Erhalt des Flughafens Lübeck im aktuellen Status	A	S		2	1,32	2	0,38	-1	-0,15	1,55	5
S 7	Lokale Ausbaumaßnahmen inklusive unterstützende Begleitung	A	S		1	0,66	1	0,19	1	0,15	1,00	26
W 1	Festlegung und Förderung von Luftverkehrsstandorten durch die Landesbehörden, welche besonders zur Versorgung in der Nord- und Ostsee gelegenen Windenergieparks		S		1	0,66	0	0,00	1	0,15	0,81	37
W 12	Verbesserung der Anbindung von Flughäfen, Schaffung neuer bodengebundener öffentlicher Verkehrssysteme		S		1	0,66	1	0,19	1	0,15	1,00	26
W 12	Hamburg: Weiterführung der A20 als nördliche Spange um Hamburg und zusätzlich Anbindung an die A7 als Entlastung der bestehenden Anbindung zur A7 (Ring 3)		S		1	0,66	1	0,19	2	0,30	0,49	42
W 12	Hamburg: Umsetzung einer S-Bahnverlängerung nach Norden mit Übergang zur Fernverkehrsstrecke Richtung Kiel			N	0	0,00	1	0,19	2	0,30	0,49	42
W 9	Förderung der Ansiedlung einer Low-cost-Carrier Basis in Hamburg			N	2	1,32	2	0,38	-3	-0,45	1,25	22
W 13	Höhere Frequenz der S-Bahnanbindung zum Flughafen Hannover		S		1	0,66	1	0,19	2	0,30	1,15	25
W 14	Einrichtung eines Fernbahnhalts am bestehenden Bahnhof Langenhagen-Mitte inkl. Einrichtung eines Pendelverkehrs von dort zum Flughafen Hannover			N	1	0,66	2	0,38	2	0,30	1,34	14
O 1	Bereitstellung von zusätzlichen Betriebsflächen an den Küstenflughäfen, sofern im Besitz der Länder		S		1	0,66	1	0,19	-1	-0,15	0,70	38
O 1	Unterstützung und Weiterentwicklung von Buszubringern zu den Urlaubsdomizilen (Best Practice Flughafen Rostock-Laage) an geeigneten Flughäfen (insbesondere Lübeck)		S		1	0,66	1	0,19	1	0,15	1,00	26
T 3, T 4	Entwicklung eines Finanzierungsmodells zur Aufrechterhaltung des Betriebs am Flughafen Lübeck		S		2	1,32	0	0,00	0	0,00	1,32	18
S 7, T 7	Frühzeitige Förderung technischer Energiealternativen	A	S		1	0,66	0	0,00	2	0,30	0,96	32
T 7	Förderung von PSO-Strecken (Public Service Obligation)			N	2	1,32	2	0,38	-2	-0,30	1,40	10
S 2	Entwicklung von verbindlichen Wettbewerbs- und Förderrichtlinien	A	S		1	0,66	2	0,38	1	0,15	1,19	23
O 11	Entwicklung eines Steuerungskonzeptes durch marktwirtschaftlich und organisatorisch orientierte InstrumenteInstrumente in Verbindung mit infrastrukturellen Maßnahmen und unter Vermeidung von Ge- und Verboten		S		1	0,66	1	0,19	1	0,15	1,00	26
		A	S (ex A)	N	A-Maßnahmen	S-Maßnahmen	A-Maßnahmen	S-Maßnahmen	A-Maßnahmen	S-Maßnahmen	Total	
	Index: Erfüllungsgrad des Zielfeldclusters bei Anwendung der Maßnahmen											
	Punktwertung	16,52	24,48	7,73	12,54	19,80	3,23	4,37	0,75	1,65	50,07	
	Anteil	33%	49%	15%	25%	40%	6%	9%	1%	3%	100%	

Anmerkungen zur Tabelle:

- Die Bewertung der Maßnahmen in Bezug auf ihre Wirkungsrichtung und -intensität auf die Zielfeldcluster erfolgte durch die Gutachter in Form einer qualitativen Experteneinschätzung von UNICONSLT gemeinsam mit MKmetric.
- (a) Die Bewertung erfolgt durch die Vergabe von positiven und negativen Punkten in der Skala "+3" bis "-3". Die Wirkungsrichtung der Maßnahme wird durch das Vorzeichen bestimmt; eine positive Wirkung der Maßnahme auf das Zielfeldcluster erhält eine positive Punktzahl, eine negative Wirkung der Maßnahme auf das Zielfeldcluster erhält eine negative Punktzahl. Die Wirkungsintensität der Maßnahme in Bezug auf das Zielfeldcluster wird durch die Höhe der Punktzahl bestimmt. Eine Maßnahme mit hoher Wirkungsintensität und positiver Wirkungsrichtung erhält folglich "+3" Punkte, eine Maßnahme mit hoher Wirkungsintensität und negativer Wirkungsrichtung erhält "-3" Punkte. Wird eine Maßnahme in Bezug auf das Zielfeldcluster als wirkungslos eingeschätzt, werden "0" Punkte vergeben.
- (b) Die Gewichtung der Zielfeldcluster beruht auf den Einschätzungen der Auftraggeber und wurde in einer vorstehendenTabelle hergeleitet. (Gerundete Werte)

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Bei einigen Maßnahmen kann von einem grundsätzlichen Zielkonflikt ausgegangen werden: Sobald Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einer Zunahme des Luftverkehrs führen, werden das Zielfeldcluster „Klima- und Lärmschutz“ nicht angesprochen, bzw. erhalten bei der vorliegenden Bewertung eine negative Anzahl von Qualitätspunkten.

Beispiel: Die Maßnahme „Länderübergreifende Präsentation des Wirtschaftsraumes zur Stimulation von neuen Flugverkehrsverbindungen (W 2)“ erhält zwar eine hohe positive Wirkungsrichtung für das Zielfeldcluster (ZFC) 1 und 2 (jeweils +2), für die Erreichung des ZFC 3 „Klima- und Lärmschutz“ aber nur eine negative Bewertung (-1), die aufgrund der eher geringen Gewichtung des ZFC zu einer Reduzierung der Gesamtqualitätspunkte um – 0,15 führt.

Diskussion der Fall „N“ Maßnahmen (Nichtberücksichtigung)

Eine Reihe von Maßnahmen (Fall „N“ Maßnahmen) sind nicht zur Umsetzung vorgesehen, weil sie bereits abgelehnte Maßnahmen beinhalten (z. B. S-Bahnverlängerung nach Norden mit Übergang zur Fernverkehrsstrecke Richtung Kiel), ausschließende Fakten (z. B. keine Kostenübernahme von LBC ab 2012) berücksichtigen, oder im Zielkonflikt mit bestehenden Regeln stehen (Lärmkontingent, Nachtflugbeschränkung), auch wenn einzelne dieser Maßnahmen eine hervorragend positive Gesamtwirkung auf das Luftverkehrssystem Norddeutschland hätten.

Beispiel: Die Maßnahme „Verzicht auf die Umsetzung von bestehenden Betriebsrestriktionen (W 9)“, d.h. die Aufhebung jeglicher Nachtflugverbotsregelungen, hätte eine hohe positive Wirkungsintensität auf das ZFC 1 (+3) und ZFC 2 (+2). Hinsichtlich des ZFC 3 „Klima- und Umweltschutz“ (bewertet mit -3) ist hier jedoch ein Zielkonflikt erkennbar. In der Summe wird die Qualitätspunktzahl aufgrund der Gewichtung der ZFC hierdurch jedoch kaum gemindert; mit einer Qualitätspunktzahl von 1,9 belegt die nicht zur Umsetzung vorgesehene Maßnahme Rang eins.

Ergänzend sei angemerkt, dass sich Schleswig-Holstein und die Freie und Hansestadt Hamburg derzeit damit beschäftigen, originäre Verwaltungsaufgaben wie die luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeitsüberprüfungen an einem Standort zu konzentrieren. Langfristig werden sich aus dem „EASA-Rulemaking-Prozess“ zahlreiche neue Aufgaben mit spezifischen Anforderungen an die Qualifikation an das Personal der Landesluftfahrtbehörden verpflichtend ergeben. Hier wird es einer länderübergreifenden Diskussion bedürfen, ob und in welchen Aufgabenbereichen auch Kompetenzzentren geschaffen werden können, um kostensparend die erforderlichen Kompetenzen der Landesluftfahrtverwaltungen zu organisieren.

In Einvernehmen mit den Auftraggebern wird diesem Evaluierungsprozess nicht vorgegriffen. Von Gutachter Seite wird dieser Maßnahme primär effizienzsteigernde Wirkung zugesprochen, die über Synergieeffekte auch Kosteneinsparungen zur Folge hat. Mit Auswirkungen auf die Verkehrsvolumina ist nicht zu rechnen.

Die nachfolgende Tabelle fasst die identifizierten, aber nicht zur Umsetzung herangezogenen Maßnahmen, zusammen und informiert über deren Wirkungs-richtung und –intensität.

Tabelle 19: Darstellung aller Fall "N" Maßnahmen

Bezug SWOT	Fall "N" Maßnahmen (keine Anwendung der Maßnahmen)	Summe Qualitätspunkte	Rangfolge
W 9	genehmigungsrechtliche Maßnahmen Verzicht auf die Umsetzung von bestehenden Betriebsrestriktionen	1,91	1
T 4	politische Maßnahmen Weiterentwicklung der Gesellschafterstrukturen, so dass ein zweites norddeutsches Bundesland Gesellschafteranteile (z.B. in BRE) übernimmt, um entweder auf Grund des länderspezifischen Nutzens der Erreichbarkeit (Daseinsvorsorge) oder etwaige politische einseitige Ausrichtungen der Flughafenentwicklung durch eine weitere politische Strömung auszugleichen	0,85	33
T 7	Konzentration des Angebots an Flughafeninfrastruktur durch die Schließung oder Stilllegung nachfrageschwacher Standorte	0,02	44
O 4	Kooperation/ Zusammenarbeit/ Marketing Zusammenlegung von Kompetenzzentren im Bereich Luftverkehrsverwaltung (im Prüfstadium der Länder)	0,00	45
O 5	monetäre Maßnahmen/ Förderung/ Infrastrukturfinanzierung Erhalt des Flughafens Lübeck im aktuellen Status	0,47	43
W 12	Hamburg: Umsetzung einer S-Bahnverlängerung nach Norden mit Übergang zur Fernverkehrsstrecke Richtung Kiel	0,49	42
W 9	Förderung der Ansiedlung einer Low-cost-Carrier Basis in Hamburg	1,25	22
W 14	Einrichtung eines Fernbahnhalts am bestehenden Bahnhof Langenhagen-Mitte inkl. Einrichtung eines Pendelverkehrs von dort zum Flughafen Hannover	1,34	14
T 7	Förderung von PSO-Strecken (Public Service Obligation)	1,40	10

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Diskussion der Fall „A“ Maßnahmen (Ausblick)

Bei der Entwicklung der Perspektiven war die Überlegung anzustellen, wie die Luftverkehrspolitik weiterhin zur Stärkung des Wirtschaftsraumes beiträgt, ohne ein besonderes länderübergreifendes Konzept zu verfolgen. Hierbei gehen die Gutachter davon aus, dass im Fall „A“ die Behörden ihre Politik fortsetzen und dabei die Stärken der Luftverkehrsstandorte weiterhin ausbauen. Daher wurden für diesen Fall primär die Maßnahmen gewählt, die entweder exklusive oder hauptsächlich auf die Stärken der Luftverkehrsstandorte gemäß der SWOT-Analyse zielen.

Im Falle von Mecklenburg-Vorpommern wurde von diesem Kriterium hingegen bewusst abgewichen, da hier im Hinblick auf die Daseinsvorsorge ein höheres Engagement der öffentlichen Hand in der täglichen Anbindung des größten Flughafens an zumindest ein Drehkreuz mehr als gerechtfertigt erscheint, um Defizite in der Erreichbarkeit und somit das Gefälle in der Standortattraktivität auszugleichen³⁴, was im ureigenen Interesse des Landes liegen muss. Es handelt sich hierbei keineswegs um eine Streckenförderung unter Anwendung der PSO (public service obligation) Regel, sondern vielmehr um eine über Behörden hinweg breit angelegte flankierende Unterstützung bei der Akquisition, Vermarktung und Etablierung der Route. Davon profitiert letztendlich nicht nur die Wirtschaft und die Einwohner sondern auch der „inbound“-Tourismus.

Es ist auch naheliegend, dass die Länder die vorhandenen Kompetenzen in der Luft- und Raumfahrt sowie den anverwandten Gebieten weiterhin unterstützen und fördern, um einerseits den Wirtschaftsbereich zu stärken, aber auch andererseits die Entkopplung von Mobilität und Ölverbrauch voranzutreiben.

Bereits heute verfügen die Länder über Tourismusinstitutionen, so dass die Fortführung der Aktivitäten anzunehmen ist. Von Behördenseite wird dies weiterhin flankiert indem die Küstenflughäfen eine unterstützende Begleitung bei Ausbauvorhaben erfahren und die Bereitstellung von weiteren Betriebsflächen an den Flughäfen ermöglicht wird soweit sie sich im Eigentum der Länder befinden. Ihre sachliche Kompetenz konsequent nutzend werden die Behörden aktiv in der Gestaltung des Luftverkehrssystems wirken, z. B. bei der Ansiedlungsunterstützung von zukunftsorientierten Geschäftszweigen der Luftfahrtindustrie (Forschung, Energiegewinnung, Unterhalt von „Offshore“-Windkraftanlagen/ Versorgungsplattformen).

Es ist auch kaum vorstellbar, dass eine Landesregierung sich der Verantwortung im Hinblick auf die Mobilitätsversorgung der Bevölkerung und Wirtschaft verschließt und die Eigenentwicklung eines Flughafens dauerhaft blockiert sofern das dort zu erzielende Wachstum einerseits von nachhaltiger Natur ist und andererseits Anrainer nicht

³⁴ Beschluss der Landesregierung den Flughafen Rostock in degressiver Weise bis 2016 finanziell zu unterstützen.

zu Schaden kommen. Daher wird bereits im Ausblick Fall auch eine politische Blockade der Flughafenentwicklung durch restriktive Maßnahmen ausgeschlossen.

Der aktuellen Entwicklung insgesamt, aber auch der langfristig zu sichernden Standortvorteile Rechnung tragend, wird einer drohenden völligen Schließung des Flughafens Lübeck im Jahre 2013 widersprochen. Dies geschieht nicht aus Gründen der Daseinsvorsorge für die unmittelbaren Regionen im Hinterland des Flughafens, sondern vielmehr vor dem Hintergrund, dass vorhandene Kapazitäten als schnell zu aktivierende Reserve vorzuhalten sind, um die Attraktivität des gesamten Wirtschaftsraumes zu sichern falls sich Engpässe ergeben sollten, obgleich momentan noch kein norddeutscher Flughafen an seiner Kapazitätsgrenze arbeitet. Ferner ist die Erhaltung von Kapazitäten auf kostenminimale Art dem Neubau eines Flughafens vorzuziehen. Die für Letzteres zur Verfügung stehenden Flächen sind für die luftverkehrliche Entwicklung nicht mehr vorzuhalten sondern freizugeben.

Falls selbst der Flughafen Lübeck nicht weiter geführt werden kann, würde sich ein Teil der Nachfrage auf die umliegenden Standorte verlagern. Darunter würde jedoch die Erreichbarkeit von Norddeutschland insgesamt leiden und der Standortvorteil im Wettbewerb der Regionen um Investitionen und Arbeitsplätze würde damit reduziert.

Die nachfolgende Tabelle fasst die im Ausblick Fall angenommenen Maßnahmen zusammen und informiert über deren Wirkungsrichtung und –intensität.

Tabelle 20: Darstellung aller Fall "A" Maßnahmen

Bezug SWOT	Fall "A" Maßnahmen (Ausblick 2030)	Summe Qualitätspunkte	Rangfolge
	genehmigungsrechtliche Maßnahmen		
S 1, S 4, S 5, S 8, S 9, O 2	Stärkung der Standorte durch aktive Unterstützung und frühzeitige Beratung zur optimalen Nutzung vorhandener Kapazitäten unter Einhaltung der bestehenden Regelungen	1,75	2
S 3	Verzicht auf die Umsetzung von neuen Betriebsrestriktionen	1,70	3
	politische Maßnahmen		
S 1, O 2	Stärkung der Standorte durch politische Unterstützung im Hinblick auf die Bedeutung des Luftverkehrs für den norddeutschen Luftverkehrsraum	0,85	33
S 2	Gemeinsame politische Forderung der Eigenwirtschaftlichkeit konkurrierender Luftverkehrsstandorte zur Vorbeugung einer Marktverzerrung und Förderung des fairen Wettbewerbs	1,35	11
	Kooperation/ Zusammenarbeit/ Marketing		
S 1, T 2	Gemeinsame Kommunikation regionalwirtschaftlicher Effekte gegenüber der Öffentlichkeit	1,30	18
S 9	Gemeinsame frühzeitige Interessensvertretung bei der Ausarbeitung von EU-Richtlinien und Verordnungen, etc.	1,00	26
S 5, S 6, W 6	Aktive Vermarktung und Förderung über Marketinghilfen durch Tourismusverband, Wirtschaftsbehörde, IHK von einer ganzjährigen, mehrmals täglichen Anbindung an ein Drehkreuz durch eine Luftverkehrsgesellschaft mit weltweitem Luftverkehrsangebot	1,70	3
S 8, O 3	Fortführen der Kommunikation und Promotion für die Luftfahrtindustrie von Seiten der Länder (Luftverkehrscluster Hamburg, Niedersachsen Aviation, forschungsflughafen e.V.) zur Stärkung der technologiespezifischen Kompetenz	0,65	39
	monetäre Maßnahmen/ Förderung/ Infrastrukturfinanzierung		
S 3, O 5, T 3	Erhalt des Flughafens Lübeck zu minimalen Kosten	1,50	9
S 5, O 1, O 2	Lokale Ausbaumaßnahmen inklusive unterstützende Begleitung	1,55	5
S 7	Festlegung und Förderung von Luftverkehrsstandorten durch die Landesbehörden, welche besonders zur Versorgung in der Nord- und Ostsee gelegenen Windenergieparks geeignet sind	1,00	26
S 7, T 7	Frühzeitige Förderung technischer Energiealternativen	0,95	32
S 2	Entwicklung von verbindlichen Wettbewerbs- und Förderrichtlinien	1,20	23

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLUT / MKmetric 2011.

Fall „S“ Maßnahmen (Szenario)

Der Fall „S“ beinhaltet letztendlich alle Maßnahmen außer denen, die unter dem Fall „N“ verworfen wurden und vereint Maßnahmen, die neue Konzepte der Kooperation in verschiedensten Bereichen abdecken. Damit ist die Menge der Maßnahmen aus dem Fall A vollständig enthalten, so dass ein Vergleich der Ergebnisse auf „ceteris paribus“ Basis möglich ist.

Die nachfolgende Tabelle fasst die im Fall „S“ zusätzlich angenommenen Maßnahmen zusammen und informiert über deren Wirkungsrichtung und –intensität.

Tabelle 21: Darstellung aller Fall „S“ Maßnahmen (exklusive Fall „A“ Maßnahmen), Teil 1 - genehmigungsrechtliche und politische Maßnahmen

Bezug SWOT	Fall "S" Maßnahmen (exklusive Fall "A" Maßnahmen) (Szenario 2030)	Summe Qualitätspunkte	Rangfolge
	genehmigungsrechtliche Maßnahmen		
W 11	Unterstützung von Entgeltstrukturen, die zur Förderung des Linienverkehrs und des Inbound-Tourismus beitragen	0,85	33
O 10	Bei knappen luftseitigen Ressourcen genehmigungsrechtliche Unterstützung bei der Einführung von marktwirtschaftlich orientierten Anreizsystemen, z.B. Knappheitspreisen ‚Peak-Pricing‘, frequenz-, auslastungs- tageszeitlich orientierte Entgelte, Slothandel, Verlagerung zu landgebundenen Verkehrsträgern	1,34	14
O 9	Nutzung bestehender Kapazitätsressourcen von Luftverkehrsstandorten durch genehmigungsrechtliche Unterstützung bei der Einführung von umweltschonender und verlagerungsmotivierter Anreizsystemen	1,19	23
O 12	Unterstützung bei der Einführung von neuen Technologien zur Reduzierung von Umweltbelastungen sowie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Luftverkehrsstandorte	1,34	14
	politische Maßnahmen		
W 2, T 8	Bundeslandübergreifende Präsentation des norddeutschen Wirtschaftsraumes durch die Bundesländer auch im Rahmen von Wirtschaftsgesprächen, sowie gemeinsames Auftreten der Länder in Sachen bilaterale Luftverkehrsrechte	1,55	5
O 8	Gemeinsames Eintreten für die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs zur Reduktion der Umweltbelastungen (Emissionshandel, Luftverkehrsabgabe)	-0,40	46
O 9	Länderübergreifende politische Forderung zur verbindlichen Aufnahme von umweltschonender Anreize in nationale und internationale Entgelt-Regelwerke	1,30	21
T 2	Gewährleistung langfristiger Planungssicherheit für ansiedlungswillige Fluggesellschaften und Unternehmen, die einen Flughafen in Unternehmensnähe als notwendige Standortqualität voraussetzen	1,32	18
T 4	Weiterentwicklung der Gesellschafterstrukturen, so dass ein oder mehrere norddeutsche Bundesländer Gesellschafteranteile an einem Flughafen (z.B. LBC) übernehmen, um der langfristigen Daseinsvorsorge Rechnung zu tragen	0,85	33
T 6	Berücksichtigung des NLK im Luftverkehrskonzept des Bundes.	0,66	39

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Tabelle 22: Darstellung aller Fall „S“ Maßnahmen (exklusive Fall A Maßnahmen), Teil 2 - Kooperationen und monetäre Maßnahmen/ Förderung/ Infrastrukturfinanzierung

Bezug SWOT	Fall "S" Maßnahmen (Szenario 2030)	Summe Qualitätspunkte	Rangfolge
	Kooperation/ Zusammenarbeit/ Marketing		
T 6	Übernahme von Führungsrollen bei der Themenbearbeitung bei Interessensgruppen (z.B. ADV, BDL, Initiativkreis Luftverkehr für Deutschland) durch Vertreter der Flughäfen aus den norddeutschen Ländern	0,66	39
S 5, W 10, T 1	Gemeinsames politisches Auftreten bei der Realisierung von Flughafenverbindungen im Rahmen der BVWP, einheitliche Positionierung gegenüber dem Bund und der EU bei Luftverkehrsverhandlungen über Landrechte	1,36	11
S 5, O 1	Gemeinsame touristische Vermarktung Norddeutschlands/ Destinationsmarketing durch einen neuen Dachverband	1,55	5
S 6, W 6, W 7, O 6, O 7	Aktive Vermarktung der tourismusnahen Luftverkehrsstandorte bei Veranstaltern von Flugpauschalreisen und in aufkommensstarken Quellmärkten, unter anderem durch die lokalen Tourismusverbände und Wirtschaftsbehörden der Länder, die IHK und lokale Behörden, Veranstaltung von Events	1,36	11
W 3, W 4, W 5, T 8	Abgestimmte, gemeinsame, konzertierte Aktionen der Flughäfen zur Entwicklung neuer Strecken	1,55	5
W 8	Stärkere Kooperation der Tourismus- und Wirtschaftsbehörden zur gemeinsamen norddeutschen Vermarktung	1,36	11
T 5	Verstärkter Austausch und Nutzung der in den Behörden und Flughäfen vorhandenen Kompetenzen und Methoden in Bezug auf Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikationskonzepte, Mediationsverfahren etc., sowie technischer Kompetenzen z.B. In Bezug auf Lärmschutzmaßnahmen (Wissenstransfer)	1,00	26
	monetäre Maßnahmen/ Förderung/ Infrastrukturfinanzierung		
W 1	Verbesserung der Anbindung von Flughäfen, Schaffung neuer bodengebundener öffentlicher Verkehrssysteme	0,81	37
W 12	Hamburg: Weiterführung der A20 als nördliche Spange um Hamburg und zusätzlich Anbindung an die A7 als Entlastung der bestehenden Anbindung zur A7 (Ring 3)	1,00	26
W 13	Höhere Frequenz der S-Bahnanbindung zum Flughafen Hannover	1,15	25
O 1	Bereitstellung von zusätzlichen Betriebsflächen an den Küstenflughäfen, sofern im Besitz der Länder	0,70	38
O 1	Unterstützung und Weiterentwicklung von Buszubringern zu den Urlaubsdomizilen (Best Practice Flughafen Rostock-Laage) an geeigneten Flughäfen (insbesondere Lübeck)	1,00	26
T 3, T4	Entwicklung eines Finanzierungsmodells zur Aufrechterhaltung des Betriebs am Flughafen Lübeck	1,32	18
O 11	Entwicklung eines Steuerungskonzeptes durch marktwirtschaftlich und organisatorisch orientierte Instrumente in Verbindung mit infrastrukturellen Maßnahmen und unter Vermeidung von Ge- und Verboten.	1,00	26

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Während die Gutachter davon ausgehen, dass die im Fall „A“ angenommenen Maßnahmen ihre Realisierung finden, ist dies nicht zwangsweise der Fall für jene Maßnahmen des Fall „S“. Die Länder wünschen ein gemeinsames Luftverkehrskonzept, doch können die zeitlichen Realisierungsschwerpunkte variieren. Unbestritten sind einige Maßnahmen, die dem Wirtschaftsraum insgesamt mehr Geltung verschaffen, wie z. B. die konzertierte Aktion interkontinentale Luftverkehrsangebote auf norddeutschen Flughäfen zu etablieren. Schwierig wird hingegen die Kooperation der Flughäfen in Sachen Akquisition umzusetzen sein, denn letztendlich sind die Flughäfen Wirtschaftsunternehmen, die in Konkurrenz zueinander stehen. Unüberwindbar ist dieser Interessenskonflikt nicht, zumal an allen Flughäfen auch die öffentliche Hand (wenn auch nicht unbedingt das Land) eine Beteiligung besitzt. Weitere unkritische Kooperationsfelder sind z. B. die Entwicklung eines Konzeptes durch marktwirtschaftlich und organisatorisch orientierte Instrumente in Verbindung mit infrastrukturellen Maßnahmen und unter Vermeidung von (administrativen) Ge- und Verboten oder in der Verbesserung der Flughafenbindung oder die Forderung nach Wirtschaftlichkeit der Flughäfen. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich der Regulierungsrahmen weiter entwickelt und zukünftig Elemente der Spitzenlastpreisbildung zu Engpasszeiten angewendet werden können.³⁵

Mit Interessenskonflikten belegt ist ebenfalls die Kooperation von Tourismusinstitutionen der Länder, aber das Potenzial eines gemeinsamen Außenauftritts zur verbesserten internationalen Wahrnehmung der Küstenländer als Urlaubsregion sowie zu erwartende Synergieeffekte verbindet und dürfte darüber hinaus auch für die Flughäfen als zusätzliche Akquisitionsmaßnahme von Interesse sein.

Eine Herausforderung wird allerdings die Schaffung eines Finanzierungsmodells für die Übernahme von etwaigen Kosten zur Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung in Lübecks' sein und auch der gemeinsame Auftritt der Länder gegenüber dem Bund in Sachen BVWP und bilateraler Luftverkehrsrechte kann sich aufgrund der politischer Zugehörigkeiten mitunter sehr schwierig gestalten.

Nur sehr geringe Chancen sehen die Gutachter in der länderübergreifenden Beteiligung an Flughäfen wie es im Falle von Hamburg und Schleswig-Holstein oder Bremen und Hannover aufgrund der länderübergreifenden Versorgungs- und Verkehrsfunktion der Flughäfen für eine Interessensvertretung naheliegend wäre.

Für die Wahl der in ein norddeutsches Luftverkehrskonzept eingehender Maßnahmen kann neben der länderspezifischen Gewichtung der Zielsetzungen auf einer ergänzenden Ebene auch die SWOT-Analyse dienen. So gehört zu einer erfolgreichen Luftverkehrspolitik nicht nur die Bewahrung der Stärken, sondern auch das sys-

³⁵ Aktuell gibt es keine Spitzenlastpreisbildung. Siehe hierzu auch Kapitel 3.7. Die Länder agieren in erster Linie als Genehmigungsinstanz für die Entgeltordnungen. Bei der Entgeltgestaltung agieren heute die Flughäfen weitgehend autonom, unter Beachtung der rechtlichen Anforderungen.

tematische Beheben der Schwächen, so dass relativ zu den konkurrierenden Wirtschaftsräumen Norddeutschland überproportional an Attraktivität gewinnt. Hierfür heranzuziehen ist die Übersichtstabelle der Nutzwertanalyse (Tabelle 18), aus der z. B. die punktstärksten Maßnahmen zur Behebung von Schwächen priorisiert werden. Eine alternative Auswahl wäre auch die Priorität auf die Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsstandortes zu legen, die am intensivsten positiv auf die Umwelt wirken. Neben den politischen und den aus der SWOT- und Nutzwertanalyse resultierenden Selektionskriterien spielt auch der zur Verfügung stehende finanzielle Spielraum für die Luftverkehrspolitik eine gewichtige Rolle. So wird genehmigungsrechtlichen Maßnahmen in der Umsetzung als kostengünstig und einfach zu bewerkstelligen wahrgenommen, was für die Etablierung eines Finanzierungsmodells zur Vorhaltung von Luftverkehrskapazitäten nicht gilt.³⁶ Die hier vorgeschlagenen politischen Maßnahmen sind aus Kostensicht nicht sehr hoch einzuschätzen, doch in der Realisierung können schnell Probleme ideologischer Art auftreten. Hinsichtlich der kooperativen Maßnahmen ist anzumerken, dass diese ohne finanziellen Hintergrund schwerlich schlagkräftig umzusetzen sind. Die existierenden Budgets der Tourismusinstitutionen und Behörden sind knapp bemessen und bedürfen je nach angestrebter Maßnahme der Aufstockung.

3.9.4 *Erreichungsgrad der Zielfelder*

Die in den Entwicklungsperspektiven eingeflossenen Maßnahmen sind in ihrer Auswirkung auf den Zielerreichungsgrad über die Nutzwertanalyse parametrisierbar.

Wie im vorangegangenen Abschnitt beschrieben, beinhaltet der Ausblick Fall „A“ 2030 sowie der Szenario Fall „S“ 2030 jeweils eine klar umgrenzte Menge an Handlungsmaßnahmen, die bei Umsetzung einen unterschiedlichen Beitrag zur Zielerreichung leistet. Eine Analyse des Beitrages zur Zielerreichung von Einzelmaßnahmen ist in beiden Fällen nicht möglich, da entsprechend des Auftrages lediglich zwei Entwicklungsperspektiven entwickelt wurden.

Im Fall „A“ Fall tragen die Maßnahmen in der Summe ihrer Einzelwirkungen zu 24,7% dazu bei, dass die „Stärkung des Wirtschaftsstandortes Norddeutschland“ vorangetrieben werden kann. Für die Erreichung des Zielfeldclusters (ZFC) „Wirtschaftlichkeit von Flughäfen“ realisieren die Maßnahmen nur 6,8% und zum „Klima- und Umweltschutz“ nur 1,5%. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die im Fall „A“ umgesetzten Maßnahmen bereits ein Zielerreichungsgrad von 33% erreicht werden kann. Dieser bereits sehr hohe Grad, gemessen an den eingesetzten Maßnahmen, resultiert zumeist aus der bereits vorhandenen guten Basis, die durch die Luftverkehrspolitik vergangener Jahre geschaffen wurde.

³⁶ Die hohen Kosten eines Raumordnungsverfahrens zur Neuschaffung von Flughafenkapazitäten ist den Vorhaltungskosten bestehender Kapazitäten gegenüber zu stellen.

Tabelle 23: Zusammenfassende Darstellung zur Zielfelderreichung

	Zielfeldcluster 1 Stärkung Standort NDL		Zielfeldcluster 2 Flughafen- wirtschaftlichkeit		Zielfeldcluster 3 Klima- und Lärmschutz		Summe aller Zielfeldcluster	
	Qualitäts- punkte	Ziel- erreichungs- grad in %	Qualitäts- punkte	Ziel- erreichungs- grad in %	Qualitäts- punkte	Ziel- erreichungs- grad in %	Qualitäts- punkte	Ziel- erreichungs- grad in %
Fall A "Ausblick" Maßnahmen	12,35	24,7%	3,40	6,8%	0,75	1,5%	16,50	33,0%
Fall S "Szenario" Maßnahmen	19,50	39,0%	4,60	9,2%	1,65	3,3%	25,75	48,8%
	31,85	63,7%	8,00	16,0%	2,40	4,8%	42,25	81,8%

Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Im Fall „S“ Szenario 2030 kann bei Umsetzung aller diesem Szenario zusätzlich zugeordneten Maßnahmen (siehe Tabelle 21) in der Summe der drei Zielfeldcluster ein Zielerreichungsgrad von insgesamt 48,8% erreicht werden. Dabei profitiert das Zielfeldcluster „Stärkung des Wirtschaftsstandortes Norddeutschland“ zu 39,0%, das ZFC „Wirtschaftlichkeit von Flughäfen“ zu 9,2% und das ZFC „Klima- und Lärmschutz“ zu 3,3%. Alle im Szenario 2030 unterstellten Maßnahmen führen in der Summe zu einem Zielerreichungsgrad von 81,8%³⁷.

Der Zielerreichungsgrad beschreibt die maximal erreichbare Wirkung auf das jeweilige ZFC bei der Umsetzung der den verschiedenen Fällen zugeordneten Maßnahmen unter Berücksichtigung der Zielfeldgewichtung. Sollten für das Jahr 2030 alle Fall „A“, und Fall „S“ Maßnahmen umgesetzt worden sein, so ergeben sich zusammen mit den beschriebenen Trends die im Kapitel 4.1 erläuterten Entwicklungsperspektiven, die sich dann materialisieren in den luftverkehrlichen Größen:

- Passagieraufkommen,
- Flugbewegungen,
- Erreichbarkeit in Norddeutschland,
- Nettoabfluss von Reisenden,
- Reisezeitdifferenzen.

Die Realisierung einer Teilmenge an Maßnahmen wirkt sich auf die Zielerreichung wie auch auf die luftverkehrlichen Größen aus.

³⁷ Summe aus dem Anteil der Fall A Maßnahmen (33,0 %) und Fall S Maßnahmen (48,8 %) über alle Zielfeldcluster.

4 ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN

In einem weiteren Schritt werden die Entwicklungsperspektiven des norddeutschen Luftverkehrs bis 2020 bzw. bis zum Jahr 2030 herausgearbeitet. Dabei werden die von den Flughäfen übergebenen Mengenprognosen beurteilt aber auch die von Länderbehörden in den letzten Jahren beauftragten Untersuchungen berücksichtigt.

Für die Entwicklung eines gemeinsamen norddeutschen Luftverkehrskonzeptes ist es unabdingbar, dass auch eine länderübergreifende einvernehmliche Vorstellung zur Bedeutung und Perspektive des Luftverkehrs besteht. Zahlreiche Studien liegen den Ländern sowie deren Flughäfen vor, die jedoch von unterschiedlicher Natur sind und nur schwer vergleichbar. Auch haben sich innerhalb der letzten 10-15 Jahre eine Vielzahl von Änderungen im Luftverkehr ergeben, die es zu berücksichtigen gilt. Hierzu zählen exemplarisch:

- Verschiedene Krisen im Luftverkehr (z. B. SARS, 9/11, Vulkanausbruch, Wirtschafts- und Finanzkrisen),
- Veränderte Marktstrukturen (LCC versus Linienfluggesellschaften mit Partnern),
- Konkurse und Zusammenschlüsse von Luftverkehrsunternehmen,
- Engagement von privaten Investoren im Flughafensektor,
- Internationale Konsolidierung durch Flughafenallianzen und –fusionen,
- Einführung der Luftverkehrsabgabe und des Emissionshandels,
- Sensibilität der Bevölkerung hinsichtlich der Umwelteinflüsse des Luftverkehrs mit Rückwirkungen auf mögliche Kapazitätsbeschränkungen und Restriktionen bei Infrastrukturmaßnahmen,
- Regulierungen auf europäischer Ebene,
- Das Flughafenkonzept des Bundes,
- Konzentration von Interessensvertretungen und Verbänden auf nationaler Ebene.

Im Rahmen dieser Studie waren zum Aufbau eines gemeinsamen Verständnisses zur Entwicklungsperspektive des Luftverkehrs in Norddeutschland

- die den Auftraggebern vorliegenden Studien aus der Vergangenheit zu sichten,
- ergänzende Gespräche mit den Geschäftsführern der fünf größten Flughäfen zu führen und
- auf Basis der Stärken und Schwächen des Norddeutschen Luftverkehrssystems
- sowie politischer Handlungsmaßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsstandortes durch den Luftverkehr
- ein konsolidierter qualitativer Ausblick auf die Jahre 2020 und 2030 für die bedeutenden Flughäfen
- unter Einbindung der oben genannten Strukturänderungen sowie
- aktueller Entwicklungstrends zu geben.
- Die qualitative Perspektive 2030 ist abzuleiten aus dem Ausblick 2020 sowie den Trends und mündet in eine Quantifizierung, den Basisfall.
- Die Handlungsmaßnahmen werden zusätzlich zur Gestaltung eines Szenarios herangezogen, um durch abgestimmte politische Aktivitäten gemeinsam angestrebte Zielfelder zu erreichen.

Die Durchführung einer aktuellen eigenständigen Potenzialanalyse und Luftverkehrsprognose für die einzelnen Flughäfen oder Norddeutschlands ist nicht vorgesehen.

4.1 Relevante Entwicklungstrends im Luftverkehr

Bevor ein Ausblick auf die Jahre 2020 und 2030 erfolgt, werden die wichtigsten Entwicklungstrends für den Luftverkehr kurz dargestellt, die entweder direkten oder indirekten Einfluss auf die Entwicklungsperspektive haben. Die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs in Norddeutschland ist abhängig von globalen und regionalen Trends, die diese Entwicklung direkt oder indirekt sowohl stimulieren als auch hemmen können. Als maßgebliche Entwicklungstrends mit möglichem Wirkpotenzial in Bezug auf die Rahmenbedingungen des norddeutschen Luftverkehrs wurden die acht in der folgenden Abbildung dargestellten Trends identifiziert, die im Folgenden einzeln erläutert werden.

Abbildung 40: Entwicklungstrends im Luftverkehr



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

4.1.1 *Energietrends*

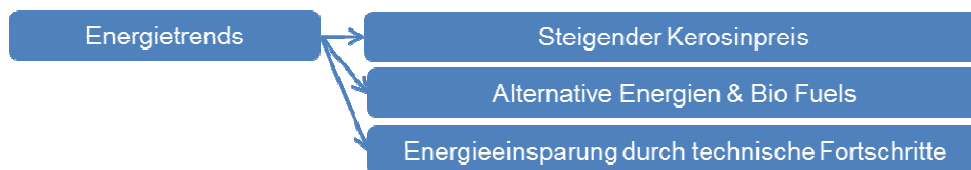
Im Energiesektor ist als primärer Trend insbesondere der weitere Anstieg des Kerosinpreises zu nennen. Eine steigende Marktnachfrage nach Rohöl auf dem Weltmarkt (insbesondere durch den asiatischen Markt) sowie die gleichzeitige Verknappung der Rohstoffvorkommen und die zunehmend schwierigere Förderbarkeit werden volkswirtschaftlich einen Hemmnisfaktor für das allgemeine BIP-Wachstum darstellen. OECD/FAO prognostizieren für das Jahr 2020 einen Anstieg des Rohölpreises um 37% im Vergleich zum Jahr 2010.³⁸ Wir erwarten, dass sich dieser Trend auch noch über das Jahr 2020 hinaus fortsetzen wird. Er wird begleitet durch die zunehmende Knappheit anderer nicht erneuerbaren Rohstoffe (Metalle, Mineralien), die zur Produktion von Wirtschaftsgütern benötigt werden. In diesem Zusammenhang zu nennen sind auch die zunehmenden geopolitischen Interessen von Staaten, die durch ihre globale Investitionspolitik bereits den Verteilungskampf um Rohstoffe eröffnet haben. Insgesamt steht die Welt vor der Aufgabe mehr Menschen mit weniger Rohstoffen und traditionellen Energieressourcen zu versorgen. Eine weite Spreizung des Versorgungsniveaus kann die Welt sich nicht leisten, da Verteilungskämpfe bereits mittelfristig weder dem Lebensstandard noch der Wirtschaft zuträglich sind.

Diese Entwicklung wird teilweise durch antagonistische Tendenzen abgemildert werden, beispielsweise durch die zunehmende Bedeutung von alternativen Energien und Biotreibstoffe. Durch technische Fortschritte im Bereich Flugzeugbau (z. B. neuartige Flugzeugrumpfe, innovative Flügelformen, neuartige Materialien wie Carbon, verbesserte Antriebstechnik etc.) sowie den effizienteren Einsatz von vorhandenem Flugge-

³⁸ Rohölpreis 2010: USD 78 pro Barrel, Prognose 2020: USD 107 pro Barrel; Quelle: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) / Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO): *OECD-FAO AGRICULTURAL OUTLOOK 2011-2020*, S. 22 f.

rät (Einsatz größerer Flugzeuge, Verdichtung von Sitzen in bestehenden Passagierflotten etc.) wird ebenfalls ein Beitrag zur Energieeinsparung und somit zur Abschwächung der negativen Beeinflussung des Luftverkehrsmarktes aufgrund der Kerosinpreisentwicklung geleistet. Im größeren Kontext des Energie- und Rohstoffverbrauchs werden die europäischen Anstrengungen, obgleich von einer Intensivierung nachhaltigen Ressourcenpolitik ausgegangen wird, nicht ausreichen das Preisniveau auf dem heutigen Stand zu halten.

Abbildung 41: Energietrends



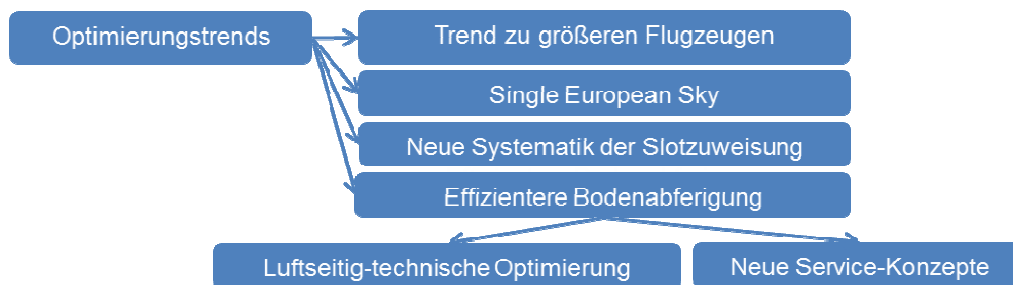
Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Die luftfahrtspezifischen Auswirkungen werden sich insbesondere in Form von höheren Kosten niederschlagen, folglich ist mit steigenden Flugpreisen zu rechnen. Auf Strecken mit intermodalem Konkurrenzangebot durch Straßen- oder Schienenverkehre wird sich die Wettbewerbsfähigkeit des Flugzeugs tendenziell verschlechtern. Dies betrifft insbesondere Kurzstrecken- bzw. Inlandsflüge. Die Entwicklung von „Low cost“-Strecken wird sich verlangsamen. Die Konsolidierung in der Luftfahrtbranche wird durch den höheren Kostendruck vorangetrieben, Allianzen werden auch in angestammten Marktplätzen stärker konkurrieren und durch die Liberalisierung unterstützt erscheinen neue Wettbewerber für kostensensible Konsumenten auf dem europäischen Markt.

4.1.2 Optimierungstrends

Die zunehmende Verknappung verfügbarer Kapazitäten an den Flughäfen aufgrund des erwarteten Wachstums des Flugverkehrsaufkommens wird zu einem Trend optimierter Nutzung begrenzter Kapazitäten führen. Dies beinhaltet Trends zu größeren Flugzeugen, strukturelle Änderungen bezüglich der Flugsicherung und der Ordnung des Luftraumes (Single European Sky) sowie Optimierungsansätze bezüglich der Systematik der Slotzuweisung an hochfrequentierten Flughafenstandorten. Auch bei der Bodenabfertigung bestehen Entwicklungspotenziale in den Bereichen luftseitig-technische Optimierungsansätze und neue Service-Konzepte (terminalseitige Optimierung, automatisierter Check-In, Sicherheitskonzepte).

Abbildung 42: Optimierungstrends



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Der Trend zu größeren Flugzeugen wird in der Folge zu mehr beförderten Passagieren je Flugbewegung führen. Der Einsatz kleiner Verkehrsflugzeugtypen (50-Sitzer oder kleiner; z. B. Fokker 50, ATR 42, CRJ100, CRJ200) geht tendenziell zurück. Der Einsatz größerer Flugzeuge kann durch größere Passagiermengen oder durch geringere Flugfrequenzen einen Optimierungsbeitrag leisten. Optimierungen im Bereich des Fluggeräts werden zudem über die Verdichtung von Sitzen in bestehenden Passagierflotten erreicht.

Eine Reformierung der Systematik der Slotzuweisung, die in der heutigen Art und Weise als ineffektiv zu bezeichnen ist, da sie in der Regel ein hochwertiges Ausschöpfen vorhandener Kapazitäten an Flughäfen mit Engpässen behindert, birgt signifikante wirtschaftliche, wettbewerbsfördernde und kapazitative Potenziale. Das heutige System stellt ein Hemmnis für fairen Wettbewerb und Wahlfreiheit der Kunden dar, denn die flexible und effektive Nutzung von Slots, z. B. über die Möglichkeit von sogenannten ‚Slot-Trades‘ zwischen den Fluggesellschaften, wird behindert.

Durch Optimierungen im Rahmen der Ordnung des Luftraums (Single European Sky) gelingt zunehmend die Minimierung von Verspätungsrisiken sowie eine Reduzierung der Kosten, auch neue An- und Abflugverfahren tragen zu einer effizienten Nutzung des Luftraumes bei. Da in Norddeutschland kaum auf die Flugsicherung zurückführbare Kapazitätsengpässe bestehen, sind hier nur geringe zukünftige Auswirkungen zu erwarten, positive Effekte an den von norddeutschen Flughäfen aus angeflogenen Destinationen können allerdings auch für die norddeutschen Standorte Optimierungspotenziale u.a. durch geringere Wartezeiten ausschöpfen. Darüber hinaus profitieren die norddeutschen Flughäfen indirekt auch von den durch die Luftsicherung zusätzlichen geschaffenen Kapazitäten, da Engpässe im Luftraum behoben und mehr Verkehr kostengünstiger für die Fluggesellschaften abgewickelt werden kann.

Bezüglich einer optimierten Bodenabfertigung gibt es im Bereich luftseitig-technischer Ansätze Optimierungspotenziale z. B. durch effektivere Be- und Entladevorgänge (Einsatz von Frachtcontainern etc.) oder durch effizienteres Handling des Fluggeräts. Hierzu zählt z. B. eine effektivere Betankung, indem Pipelinesysteme installiert werden, die in der Folge den Fahrzeugverkehr auf dem Vorfeld entlasten. Die Nutzung

elektrisch angetriebener Bugräder, die sogenannte ‚Push-Back‘-Fahrzeuge überflüssig machen, leisten ebenfalls einen verkehrsmindernden Beitrag im Bereich des Vorfelds. Sie ermöglichen das eigenständige Rückwärtsausparken von Flugzeugen ohne Schlepper. Neben den luftseitig-technischen Potenzialen zur Optimierung der Bodenabfertigung, gibt es auch neue terminalseitige Service-Konzepte. Durch einen steigenden Grad an Automatisierung in den Bereichen Check-In, Sicherheit, Boarding u.a., kann ebenfalls die Effizienz dieser Services erhöht werden.

Insgesamt führen diese Optimierungstrends dazu, dass der Flächenbedarf an Flughäfen nicht mehr linear zum Anstieg des Passagieraufkommens steigt, die Flächennutzungseffizienz erhöht sich also.

4.1.3 *Sozioökonomische Trends*

Auch Norddeutschland kann sich dem in Deutschland vorliegenden Trend der alternierenden Bevölkerung sowie der niederen Geburtenrate nicht entziehen. Allerdings steht dem gegenüber der Trend der Zuwanderung in die Großstädte, die damit überproportionale Zuwachsraten zu verzeichnen haben (z. B. Hamburg ist das einzige Land, das auch 2030 ein Bevölkerungswachstum ausweist). Insgesamt wird die vom statistischen Bundesamt veröffentlichte mittlere Bevölkerungsvorausberechnung (Untergrenze)³⁹ als wahrscheinlicher Entwicklungspfad angenommen, obgleich die Bundesrepublik Deutschland sich selbst in der aktuellen Finanzkrise als ein stabiler Wirtschaftsraum mit einem breiten Arbeitsmarkt präsentiert. Die relative Attraktivität gegenüber anderen europäischen Ländern ist damit höher und somit kann zumindest die in der Prognose angenommene Zuwanderung mittelfristig erreicht werden. Dies wird jedoch die Bevölkerungsabnahme nicht kompensieren können, so dass in der Bundesrepublik Deutschland 2030 nur noch ca. 77 Mio. Einwohner leben werden. Hervorzuheben ist, dass sich der Binnenwanderungssaldo von Ost- nach Westdeutschland und hier insbesondere nach Süddeutschland über die Jahre abschwächt und in 2030 in etwa ausgleicht. Damit wird auch die überproportional schnelle Alterung in den östlichen Ländern gestoppt.

Der Einwohnerrückgang bewirkt auch eine Verschiebung der Bevölkerungsstruktur. Für 2030 ist damit zu rechnen, dass erheblich weniger Kinder in Deutschland leben werden. Die Gruppe der bis 20-Jährigen sinkt auf 12,9 Mio. während die Gruppe der über 65-Jährigen auf 22,3 Mio. steigt. Des weiteren sinkt die Zahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 65 Jahren um 7,5 Mio. Für weitere Details sei auf die Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) verwiesen⁴⁰.

³⁹ Variante 1-W1 „Untergrenze der „mittleren“ Bevölkerung“.

⁴⁰ Vgl. Statistisches Bundesamt,
<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichun->

Dem sind zwei Trends entgegenzusetzen. Zum einen besitzt die alternde Bevölkerung eine gemessen an den vorangegangenen Generationen bessere Gesundheit (medizinische Versorgung, Lebensqualität) und zum anderen hat sich in dieser Bevölkerungsgruppe über die Lebensjahre hinweg eine andere Mobilitätskultur manifestiert, in der Flugreisen ein selbstverständlicher Bestandteil des Lebens sind. Beides zusammengenommen ergibt eine erhöhte Altersmobilität, die auch die Luftverkehrsnachfrage stimuliert. Hierauf ist in geeigneter Weise von Veranstaltern sowie den Fluggesellschaften und Flughäfen zu reagieren.

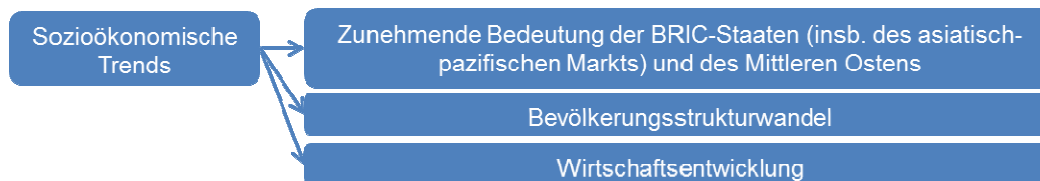
Ein Ausblick auf die ökonomische Entwicklung erweist sich aktuell als sehr mutig, gerade zu einem Zeitpunkt an dem führende Wirtschaftsforschungsinstitute ihre Prognosen revidieren. Wie bereits im Rahmen der Bevölkerungsvorausschau angedeutet, gehen wir von einer weiterhin wachsenden Volkswirtschaft aus. Allerdings wird der Zyklus anfälliger sein durch die globalen Interdependenzen der Volkswirtschaften rund um die Welt. Des Weiteren muss voraussichtlich auch für die Zukunft mit Unsicherheiten, wie z. B. Terroranschläge, Epidemien, Naturkatastrophen, Finanzkrisen, politische Unruhen, Krieg, gerechnet werden, die ein ungebremses und auch kontinuierliches Wachstum verhindern. Weltpolitische Ereignisse strahlen verstärkt auf die weiterhin exportorientierte Bundesrepublik Deutschland, wobei die Unternehmen in wesentlich stärkerem Maße dem Konkurrenzdruck aus den aufstrebenden interkontinentalen Handelsgebieten ausgesetzt sein werden. Langfristig als Vorteil wird sich hierbei die europäische Vorreiterrolle in der Entwicklung und Umsetzung einer nachhaltigen Ressourcenverwendung auswirken.

Doch wird neben dem quantitativen auch ein qualitatives Wachstum stattfinden und die Politik wird zunehmend auf Nachhaltigkeit in allen Bereichen des Lebens und der Wirtschaft achten. Zumindest in Europa werden erste Erfolge in der Entkopplung von Wirtschaftswachstum, Mobilität und Energie / Rohstoffverbrauch erzielt. Dies wird nicht ohne steuernde Maßnahmen möglich sein, so dass dieser Trend nicht nur stimulierend sondern auch bremsende Wirkung auf die Wirtschaft haben wird. Über den langfristigen Horizont bis 2030 ist jedoch mit einem jährlichen Wirtschaftswachstum von 1,3% bis 1,7% zu rechnen, trotz schwerer Konsolidierungsphase der Mitgliedsländer der Europäischen Union (z. B. Haushaltsfinanzen, Bankwesen, Sozialhaushalte, Wirtschaftspolitik), wovon auch Norddeutschland betroffen sein wird. Hinsichtlich der Kaufkraft ist mittelfristig erneut mit einer schwachen Phase zu rechnen, die sich jedoch langfristig ausgleicht ohne den Standortvorteil der hohen Produktivität zu gefährden.

Sich global verändernde Marktstrukturen werden zukünftig ebenfalls einen Einfluss auf die Entwicklung des norddeutschen Luftfahrtstandortes haben. Die BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) und hier insbesondere der asiatisch-pazifische Markt und auch der Mittlere Osten werden durch dynamisches Wachstum an Bedeu-

tung gewinnen. Treiber hierfür sind vor allem die sich fortsetzende Globalisierung der Wirtschaft, die Verlagerung der weltwirtschaftlichen Wertschöpfung sowie die Zunahme an Wohlstand in den vorgenannten Gebieten.

Abbildung 43: Sozioökonomische Trends



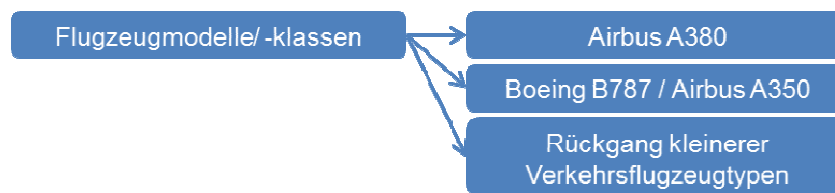
Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Die aufgezeigten sozioökonomischen Trends lassen auf ein steigendes Bedürfnis nach Luftverkehrsmobilität schließen. Im Hinblick auf den Strukturwandel in der Bevölkerung wird es neue bevölkerungsgruppengerechte Angebote neben den bereits existierenden geben. Durch die wachsende Bedeutung, insbesondere der BRIC-Staaten, werden neue direkte Routen zu Destinationen in diese Länder aufgebaut. Der Nordatlantik-Markt bleibt ausgehend von der Wirtschaftsverflechtung sowie der Attraktivität als Urlaubsgebiet weiterhin bedeutend und kann ausgebaut werden. Die Entwicklung von Routen nach Afrika wird weiterhin stark durch den „Outbound“-Tourismus geprägt, wobei für einige Staaten des Kontinents auch aus Norddeutschland der Geschäftsreiseverkehr zunimmt, aber in Summe keine Linienflugverbindung trägt. Letzteres trifft auch auf das Zielgebiet Südamerika zu. Insgesamt gesehen wird Europa und damit auch Deutschland zu einer interessanten Urlaubsdestination für die Mittelklasse der aufstrebenden Staaten. Für Norddeutschland werden insbesondere die Flughafenstandorte Hamburg und Hannover durch interkontinentale Routen profitieren, da hier eine Bündelung von beidseitigem Wirtschaftsinteresse am höchsten ist und sich die Nachfrage am besten konzentrieren lässt. Da die Verflechtung auch innerhalb Europas zunimmt, ist an allen Standorten mit einem Ausbau des europäischen Flugangebotes zu rechnen. Auch innerhalb Europas hat Deutschland erheblich an Attraktivität als Urlaubsdestination gewonnen, wovon neben dem Städtetourismus auch die Küstenregionen profitieren werden.

4.1.4 Flugzeugmodelle/ -klassen

Durch den vermehrten Einsatz neuer Flugzeugmodelle und –klassen kommt es zu neuen Anforderungen und Marktchancen für den Luftfahrtstandort Norddeutschland. Ein Einsatz des A380 im norddeutschen Raum ist aktuell nicht absehbar. Die Boeing B787 oder der Airbus A350 sind für den norddeutschen Markt dagegen gut geeignet. Grundsätzlich wird aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zunehmend größeres Fluggerät eingesetzt. Im Langstreckenverkehr kann es jedoch aufgrund von Nachfragepräferenzen sinnvoll sein, auf die nur bei Umsteigeverbindungen im Rahmen von Hub-and-Spoke-Systemen mögliche weitestgehende Ausnutzung der flugzeuggrößenabhängigen Stückkostendegression zu verzichten und stattdessen Direktverbindungen mit den (gegenüber dem A 380) kleineren Flugzeugmustern B787 / A350 anzubieten.

Abbildung 44: Flugzeugmodelle/ -klassen



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Aufgrund der Flugzeuggröße ist der Flugzeugtyp Boeing B787 / Airbus A350 gut geeignet, um Langstreckenverbindungen neu zu erschließen und mittelgroße Märkte ‚nonstop‘ zu versorgen. In Norddeutschland können davon insbesondere Hamburg und Hannover profitieren, für die eine Zunahme von Langstreckenverbindungen denkbar ist. Potenzielle neue Routendestinationen ergeben sich insbesondere aus den genannten Wachstumsmärkten.

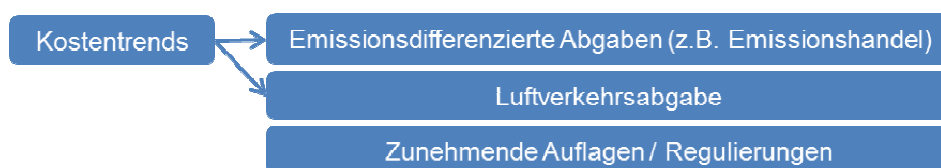
Kleinere Verkehrsflugzeugtypen sind hingegen aufgrund der hohen Stückkosten je Passagier zunehmend unrentabel; es findet eine Konzentration der Flugzeugtypen auf Flotten mit 70 oder mehr Sitzen statt. Beispielhaft können hier Lufthansa CityLine, Eurowings, Augsburg Airways und Contact Air genannt werden, die ihre Flotte kleiner Flugzeugtypen (50-Sitzer oder kleiner; z. B. Bombardier Dash 8-100/200/300, Fokker 50, ATR 42, Bombardier Canadair Regional Jet CRJ 100/200) jeweils ausgemustert haben. Cirrus, Intersky und OLT stellen hierbei im deutschen Markt Ausnahmen dar. Insgesamt wird es daher für kleinere Flughäfen und –plätze schwieriger neue Strecken zu erschließen.

Die Etablierung neuer, zunehmend größerer Flugzeugklassen und der damit verbundene veränderte Flugzeugmix, wirken sich auch auf die Anforderungen aus, die bezüglich Größe und Menge an Abfertigungsgerät an die Flughäfen gestellt werden, während dessen bei den Bahnlängen der angesprochenen Flughäfen Hamburg und Hannover diesbezüglich keine zusätzlichen Anforderungen entstehen.

4.1.5 Kostentrends

Durch die 2011 eingeführte Luftverkehrsabgabe, die Einführung emissionsdifferenzierter Abgaben (z. B. in Form von Emissionshandel in 2012) und durch zunehmende Auflagen und Regulierungen (z. B. EU-Verordnungen), ist ein Trend hin zu einer generellen Verteuerung des Luftverkehrs festzustellen. Weitere Auflagen und Regulierungen können sich dabei sowohl auf Infrastrukturvorschriften als auch auf tendenziell steigende Anforderungen an technische und/oder prozessbezogene Sicherheitsaspekte beziehen.

Abbildung 45: Kostentrends



Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT / MKmetric 2011.

Aufgrund der genannten Kostentrends ist mit einer generellen Verteuerung des Flugverkehrs zu rechnen. In der Folge wird die Wettbewerbsfähigkeit des Flugzeugs gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern (Bahn, Straße) sinken. In der Bundesrepublik Deutschland wird mit der 2012 umgesetzten Deregulierung des Fernbusverkehrs auch ein neuer Wettbewerber in den Markt eintreten. Linienbusse werden im unteren Preissegment des Luftverkehrs Kunden gewinnen, was auch durch die restriktive Gepäckpolitik von Fluggesellschaften gefördert wird und den Kostendruck auf die betroffenen Fluggesellschaften erhöht. Insgesamt betreffen diese Trends die Kurzstrecken- und Inlandsflüge.

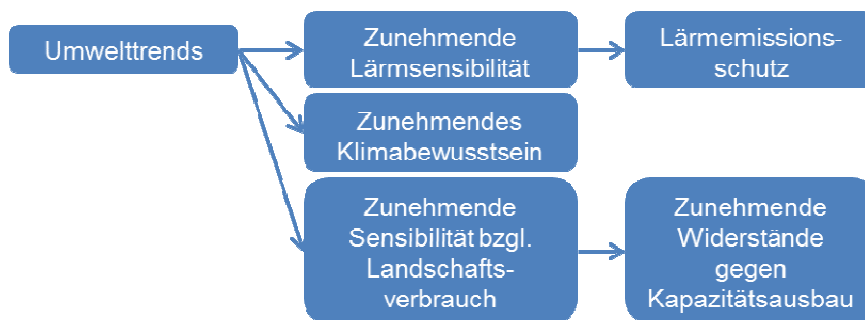
Für grenznahe, ausländische Flughäfen entsteht dabei ein relativer Wettbewerbsvorteil gegenüber norddeutschen Luftfahrtstandorten, da dort bspw. keine Luftverkehrsabgabe erhoben wird. Flughäfen wie Billund, Groningen, Stettin u.a. werden folglich tendenziell an Attraktivität gewinnen.⁴¹

⁴¹ Zu verweisen ist hier auf die für 2012 angekündigte Studie des BDL zum Thema Luftverkehrsabgabe.

4.1.6 Umwelttrends

Im Bereich Umwelttrends ist eine zunehmende Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Umwelteinflüssen (insbesondere Lärmsensibilität) und Landschaftsverbrauch sowie ein zunehmendes Bewusstsein für klimarelevante Themen und Probleme feststellbar.

Abbildung 46: Umwelttrends



Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT / MKmetric 2011.

Die zunehmende Lärmsensibilität hat bereits in der Vergangenheit dazu geführt, dass weitreichende Bemühungen zur Etablierung eines effektiven Lärmemissionsschutzes bestanden und bestehen. Dies umfasst Maßnahmen in den Bereichen Lärmquellenreduzierung (leisere Flugzeuge durch technologische Fortschritte im Bereich Turbinen, Flügelform u.a.), Flächennutzung und -management (z. B. durch Vermeidung von Wohnbebauung im Bereich von Einflugschneisen etc.), lärmindernde Betriebsverfahren (z. B. Wahl der Anflugroute und/oder des Anflugverfahrens) sowie Betriebsbeschränkungen (z. B. Nachtflugverbote). Lärmemissionsschutz hat in der Regel kostensteigernde und/oder kapazitätsmindernde Folgen für die Flughafenstandorte. Die aktuellen Vorkehrungen für einen effektiven Lärmemissionsschutz sind in Norddeutschland bereits auf einem hohen Niveau und werden auch zukünftig einen hohen Standard sichern. Unterstützt durch die technischen sowie prozessualen Optimierungsmöglichkeiten wird Luftverkehrswachstum und Lärmbelastung sukzessive entkoppelt. Beides bewirkt, dass zu erwartende zusätzliche Auswirkungen aufgrund von zunehmender Lärmsensibilität der Bevölkerung in Norddeutschland als eher gering ausfallen werden. Eine Ausnahme stellt diesbezüglich Bremen dar, wo durch die Verankerung des Ziels im aktuellen Koalitionsvertrag, das bestehende Nachtflugverbot zeitlich auszuweiten, eine zukünftige zeitliche Ausdehnung von Betriebsbeschränkungen mit kapazitätsmindernden Folgen nicht auszuschließen ist.

Ein zunehmendes Bewusstsein der Bevölkerung für klima- und umweltrelevante Themen kann zu Verschiebungen im allgemeinen Mobilitätsverhalten führen. In den Segmenten Kurzstrecke / Inlandsflug kann es vermehrt zu Verlagerungen der Verkehrsmittelwahl zugunsten der Verkehrsträger Bahn, PKW sowie möglicherweise Fernbus (in Abhängigkeit von der Entwicklung der rechtlichen Grundlagen im Rah-

men der Liberalisierung des Fernbusverkehrs) kommen. Diese Entwicklung ist abhängig von der zukünftigen Leistungsfähigkeit der alternativen Verkehrsträger. Der Trend zu Verlagerungen der Verkehrsmittelwahl auf der Kurzstrecke wird zudem gestärkt durch die dargestellten Kostentrends.

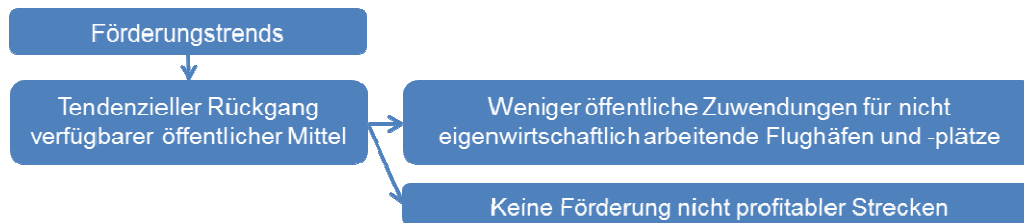
Die zunehmende Sensibilität der Bevölkerung bezüglich des Landschaftsverbrauchs und damit verbundene Eingriffe in Naturflächen führen zu zunehmenden Widerständen gegen den Ausbau von Kapazitäten. In Norddeutschland bestehen ausreichend freie Kapazitäten an den Flughäfen. Außerhalb der heute bestehenden Flughafenflächen sind keine Ausbauvorhaben bekannt, im norddeutschen Raum ist folglich mit keinen diesbezüglichen Widerständen zu rechnen. Der zunehmende Trend zu Widerständen gegen den Ausbau von Kapazitäten an betroffenen Flughafenstandorten kann hingegen zu Marktanteilsgewinnen von Flughäfen mit ausreichend verfügbaren Kapazitäten führen.

Die wachsende Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Umwelteinflüssen im Allgemeinen stellt an die Flughafenstandorte neue Anforderungen, die notwendig sind, um zukünftig erfolgreich agieren zu können und die Einschränkung der eigenen Handlungsfähigkeit aufgrund von drohenden massiven Widerständen zu unterbinden. In Zukunft wird es zunehmend von Bedeutung sein, mit anderen Flughafenstandorten zusammenzuarbeiten und voneinander zu lernen, eine frühzeitige und transparente Unternehmenskommunikation zu etablieren, die Anwohner und Interessenträger von Entwicklungsvorhaben frühzeitig in Entscheidungsprozesse einbindet und über verstärkte Anstrengungen in den Bereichen Marketing und Imagebildung positive (z. B. regionalwirtschaftliche direkte, indirekte und katalytische) Effekte des Flughafenstandorts für die Bevölkerung herauszuarbeiten und darzustellen.

4.1.7 *Förderungstrends*

Aufgrund des tendenziellen Rückgangs verfügbarer öffentlicher Mittel für Förderungszwecke im Allgemeinen und für die Förderung von Flughafenstandorten im Speziellen, ist zukünftig mit der Einstellung bzw. Verringerung von Zuwendungen an nicht eigenwirtschaftlich arbeitende Flughäfen zu rechnen. Für Flugstrecken werden heute bereits keine direkten Zuwendungen mehr gewährt. Dies betrifft in der Regel eher aufkommensschwache Flughäfen und -plätze.

Abbildung 47: Förderungstrends



Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT / MKmetric 2011.

In Norddeutschland sind diesbezüglich die Flughafenstandorte Lübeck und Rostock-Laage betroffen. Die Finanzierung des Lübecker Flughafens ist ab 1. Januar 2013 noch unklar, in Rostock wird die Höhe der kommunalen Förderbeträge tendenziell abnehmen.

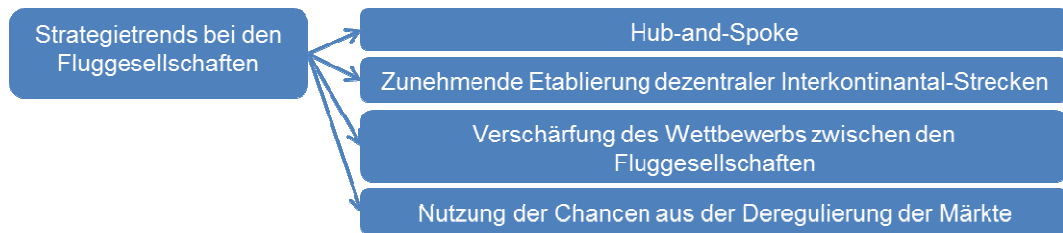
Trotz des Bewusstseins für die Bedeutung der Erreichbarkeit von Regionen gewinnt die Wirtschaftlichkeit als Kriterium für Flughäfen zunehmend an Bedeutung. Es ist ein Trend hin zu einer Stärkung des Wettbewerbsgedankens und zu einer Eigenwirtschaftlichkeit des Luftverkehrs erkennbar.

4.1.8 Strategietrends bei den Fluggesellschaften

Bezogen auf die Strategien der Fluggesellschaften erwarten wir, dass sich der globale Trend zur Konzentration und Konsolidierung fortsetzen wird. Dies bedeutet grundsätzlich eine Fortsetzung der Stärkung von „Hub-and-Spoke“-Strategien, wie es sich auch in der aktuellen Struktur der Wachstumszahlen des Flugverkehrs widerspiegelt. Während im Punkt-zu-Punkt-Flugverkehr eher geringe Wachstumszahlen zu erwarten sind, wird im Umsteigeverkehr von einem überproportionalen Wachstum ausgegangen. Die „Hub-and-Spoke“-Strategie wird dabei zukünftig mehr als bisher auf eine Differenzierung des Angebots statt auf eine weiter steigende Erhöhung der Frequenzen ausgelegt werden. Bei den Fluggesellschaften ist aktuell zudem ein Trend zur Konzentration mit der Folge eines Rückzugs aus der Fläche zu erkennen.

Aufgrund des Mengenwachstums im Flugverkehr insgesamt und begünstigt durch neue Flugzeugmodelle wie die Boeing B787 und der Airbus A350, wird es gleichzeitig jedoch auch einen Trend zur Etablierung dezentraler Direktflüge auf Langstrecken geben.

Abbildung 48: Strategietrends bei den Fluggesellschaften



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011.

Da keiner der in Norddeutschland gelegenen Flughafenstandorte weder aus Markt- noch aus Angebotssicht mittel- und langfristig die Aufgabe eines Drehkreuzes übernehmen kann, bleibt nach wie vor für eine zukunftsfähige strategische Aufstellung des Luftfahrtstandortes Norddeutschland die Anbindung an Drehkreuze essentiell. Daneben ist die Etablierung neuer Flugangebote in die aufstrebenden sowie stärksten Handelsmärkte durch ‚nonstop‘ Flugverbindungen voranzutreiben bzw. zu sichern, um die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Norddeutschland im Konkurrenzkampf der Regionen nicht nur zu erhalten, sondern gezielt aufzuwerten. Eine verbesserte Anbindung an große europäische Drehkreuze im Vergleich zur heutigen Angebotssituation ist vor allem für die Standorte Bremen und Rostock-Laage notwendig. Die Chance neue, dezentrale Langstreckenverbindungen zu etablieren, besteht aufgrund der Größe und des Einzugsgebiets der Flughäfen vor allem für die Standorte Hamburg und Hannover. Hier sollten insbesondere die identifizierten Wachstumsmärkte Beachtung finden. Diese Langstreckenverbindungen werden den norddeutschen Markt mit außereuropäischen Drehkreuzen verbinden und hierdurch direkt die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung erfüllen. Neue Langstreckenverbindungen als Linienverbindung von Hamburg bzw. Hannover zu außereuropäischen Flughäfen, die nicht als Drehkreuz fungieren, erscheinen aufgrund der Marktstrukturen wenig realistisch, während die saisonale Erschließung von Urlaubsdestinationen zu erwarten ist.

Der Konsolidierungsprozess ist noch nicht abgeschlossen und wird auch über 2020 hinaus fortgesetzt, was die kontinentale sowie interkontinentale Wettbewerbssituation zwischen den Fluggesellschaften weiterhin verschärft. Es ist jedoch nicht anzunehmen, dass eine Netzwerk-Fluggesellschaft der großen Allianzen eine Heimatbasis an einem norddeutschen Flughafen eröffnet. Die Deregulierungspolitik der Märkte wird fortgesetzt wodurch es zu Markteintritten und neuen Wettbewerbern im Luftfahrtsektor kommt. Die bereits heute sichtbare starke Expansion von Fluggesellschaften aus dem Gebiet des Nahen Ostens (Emirates, Qatar, Etihad u.a.) wird weiter anhalten und auch Turkish Airlines wird Marktanteile auf sich ziehen. Dies erschwert einerseits für die norddeutschen Standorte die Einführung einer ‚nonstop‘ Flugverbindung in den asiatisch-pazifischen Raum, erhöht jedoch andererseits auch den Wettbewerbsdruck auf ansässige oder einheimische Fluggesellschaften, ihr Angebotsportfolio zu ergänzen, um den eigenen Marktanteil zu bewahren und den Standortvorteil zu

schützen. Für unterbediente Märkte ist kurz- bis mittelfristig eine Reaktion der Marktteilnehmer dort anzunehmen, wo die Liberalisierung dies erlaubt, während für andere Märkte, die noch durch bilaterale Luftverkehrsabkommen reguliert sind, die Landespolitik auf Bundesebene auf eine Deregulierung hinwirken sollte.

4.2 Qualitativer und quantitativer Ausblick auf das Jahr 2020

Der Aufgabenstellung folgend wird im Rahmen dieses Kapitels ein qualitativer sowie quantitativer Ausblick auf die Entwicklung der sieben größten Flughafenstandorte in Norddeutschland für das Jahr 2020 gegeben. Hierfür werden die den Auftraggebern vorliegenden Studien dargestellt, diskutiert und eine Einschätzung über die Plausibilität gegeben. Bei den Studien handelt es sich um folgende Werke:

Bundes-, bzw. -länderübergreifend

- Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009
- Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg (2005)
- Luftverkehrskonzept des UV Nord vom Juni 2008

Bremen

- Regionalökonomische Bedeutung des Verkehrsflughafens Bremen, DESEL CONSULTING, Juni 2011

Schleswig-Holstein

- Bericht an den Landtag: Schleswig-Holsteinisches „Luftverkehrskonzept“ von 2002 (LT-Drs. 15/2152)
- Studie des Instituts für Weltwirtschaft vom Oktober 2007 im Auftrag der SH Staatskanzlei zum Thema „Potenziale und Chancen zum Aufbau einer gemeinsamen Wirtschaftsregion Schleswig-Holstein und Hamburg“, behandelt auch Luftverkehr
- Regionalökonomische Studie zum Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee vom November 2007 (nur lange Version)
- Antrag der FDP-Landtagsfraktion (LT-Drs. 16/2521) auf Erarbeitung eines norddeutschen Flughafenentwicklungs- und Luftverkehrskonzepts
- Rede von Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Marnette im Landtag am 27.03.2009 (Plenarprotokoll 16/109) und Behandlung im Wirtschaftsaus-

schuss am 01.07.2009. Auftrag des WiA: laufende Information über Entwicklung des norddeutschen Konzepts (sowie Information über das Flughafenkonzept des Bundes)

Niedersachsen

- Luftverkehrskonzept Niedersachsen (2000)

Hamburg

- Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft; Beantwortung des Bürgerschaftlichen Ersuchens 18/3683; Drucksache 18/5544 „Low-Fare-Angebote“

Mecklenburg-Vorpommern

- Luftverkehrskonzept des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Erste Fortschreibung (2005)
- Regionalökonomische Studie zum Flughafen Rostock-Laage im Auftrag der IHK zu Rostock (2009)

Aus diesen vorliegenden Studien wurden für die Grundlagenarbeit sämtliche genannte verkehrspolitische Maßnahmen herausgearbeitet und dargestellt. Diese wurden in Absprache mit den Auftraggebern auf eine Liste von politisch grundsätzlich umsetzbaren Maßnahmen reduziert, auf die teilweise bei der Formulierung von Handlungsmaßnahmen zurückgegriffen wurde.

Bei der Formulierung der Perspektive für die Zieljahre 2020 und 2030 fließen ferner die Aussagen aus den Interviews mit den Flughafengeschäftsführern sowie die oben dargestellten Entwicklungstrends ein.

4.2.1 Flughafen Bremen

Die gegenwärtige Ausrichtung der Wirtschaftspolitik des Landes Bremen beschränkt den zukünftigen Handlungsrahmen für den Flughafen und seine Entwicklung signifikant. Initiativen und Vorschläge zur Erweiterung der Geschäftstätigkeit im Bereich Luftverkehr sowie in angrenzenden Geschäftsbereichen werden von Seiten der Politik beschränkt bzw. verhindert. Die vor vielen Jahren getroffene Vereinbarung zur eingeschränkten Nutzung der Start- und Landebahn in einer Länge von 2.034 m statt der vorhandenen 2.634 m dürfen nach wie vor nur für den regulären Verkehr genutzt werden und beschränkt die Nutzung des Marktpotenzials.

Von Seiten der Berater wird davon ausgegangen, dass diese Restriktionen auch mittelfristig existieren werden, die vom Flughafen ausgehenden positiven regionalwirt-

schaftlichen Impulse aber letztendlich zu überzeugend sind und deshalb ein moderates Wachstum am Flughafen zugelassen wird.

Der für den Flughafen Bremen in einer 2011 fertig gestellten Studie erläuterte Wachstumskorridor von 2,9 („worst case“) bis 3,95 („best case“) Million Passagiere für das Jahr 2020 ist realistisch. Die große Spanne der zu erwartenden Passagiermengen resultiert aus der Bandbreite von nicht klar abzuschätzenden Parametern.

Tabelle 24: Zusammenfassung der Verkehrsprognose Flughafen Bremen

		2015		2020	
		Worst Case	Best Case	Worst Case	Best Case
Linie und touristische Charter	Passagiere (in Mio.)	2,5	3,25	2,9	3,95
	Bewegungen	29.400	3.800	32.200	43.600
	Passagiere/Flug	85	86	90	91
Allgemeine Luftfahrt	Bewegungen	13.800	16.500	12.500	18.000
Fracht (in t)	Getruckte Fracht	24.000	28.000	28.500	34.000
	Geflogene Fracht	750	1.150	900	1.400
	Werkverkehr Airbus	65.000	11.000	6.500	11.000

Quelle: Regionalökonomische Bedeutung des Verkehrsflughafens Bremen. ZFL/ Desel, 2011.

Zusammenfassend ist für den Flughafen Bremen auch in den nächsten Jahren ein moderates Wachstum zu erwarten. Im Jahr 2010 haben 2,68 Million Passagiere dort ein Flugzeug genutzt.

Für die Abschätzung der Mengenentwicklung bis zum Jahr 2020 wird ein Mittelwert zwischen „worst-“ und „best-case“ als wahrscheinlichster Entwicklungspfad angenommen. Das wären auf Grundlage eines Wachstumspfad von 2,45% pro Jahr rund 3,42 Million Passagiere für 2020.

Von Seiten der Flughafeninfrastruktur wäre diese Mengenentwicklung zu bewältigen bzw. müsste diese in einzelnen Teilbereichen funktional und baulich erweitert werden.

4.2.2 Flughafen Hamburg

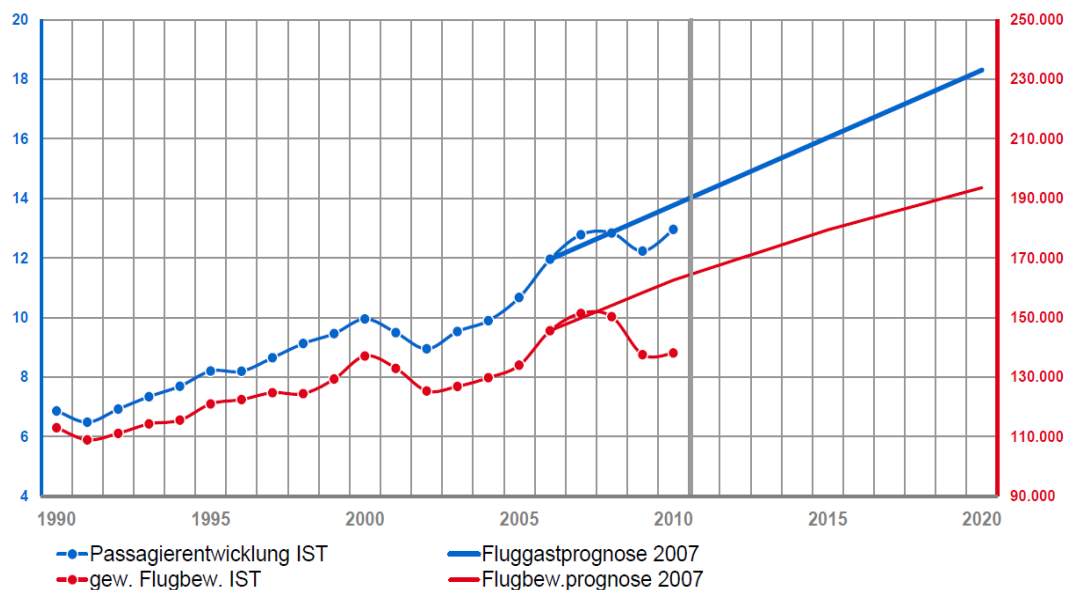
Der Flughafen Hamburg hat nach einem Rückgang der Verkehrszahlen in den Jahren 2008 und 2009 im Jahr 2010 mit rund 12,96 Million Passagiere wieder zum Wachstumspfad zurück gefunden. Für 2020 werden nach Aussagen der Flughafengeschäftsführung rund 18,3 Million Passagiere erwartet.

Daraus ergäbe sich eine Wachstumsrate von rund 3,5% p.a., die vor dem Hintergrund der Entwicklungen bis zum Jahr 2008 als konservativ eingeschätzt werden kann, zumal die Region Hamburg durch seine geographische Lage in Norddeutschland aber auch die Wirtschaftskraft Hamburgs eine weiterhin positive Entwicklung vermuten lässt. Andererseits kann vermutet werden, dass die wirtschaftliche Entwicklung in den nächsten ein bis zwei Jahren an Dynamik verlieren wird, so dass die Zielgröße von 18,3 Millionen Passagieren für 2020 realistisch ist.

Mögliche Kapazitätsbeschränkungen werden von Seiten der Flughafengeschäftsführung bis zum Jahr 2020 nicht erwartet, wobei für die Passagierabfertigung Ausbauplanungen vorliegen, die dann nachfragegerecht umgesetzt werden sollen.

Auch das Lärmkontingent wird bei weitem nicht erreicht, zumal ein Teil des Passagierwachstums über größere Flugzeugmuster abgeflogen bzw. kompensiert wird und somit der Zuwachs an Flugbewegungen unter dem des Passagieraufkommens bleibt.

Abbildung 49: Mittel- bis langfristige Verkehrsentwicklung 1990 bis 2020



Quelle: Flughafen Hamburg GmbH, 2011.

4.2.3 Flughafen Hannover

Wie zuvor dargestellt, verfügt der Flughafen Hannover über eine hervorragende Infrastruktur mit ausreichenden Kapazitäten im Bereich Passage wie auch Fracht, die weitere Marktnachfrage aufnehmen könnten. Die Nachtflugregelung stellt insbesondere für die Frachtabfertigung eine gute Ausgangslage dar. Die Nachtflugregelungen an anderen Flughäfen geraten zunehmend unter Druck (FRA) was zu einer Teilverlagerung von Luftfrachtmengen auf Hannover führen könnte. Gleichwohl muss die Marktnachfrage und die Logistik vorhanden sein, um größere Mengen Luftfracht nach Hannover zu bringen, davon ausgehend, dass diese Mengen nicht in der Region verbraucht bzw. generiert werden. Idealerweise müsste die Nachfrage durch eine Fluggesellschaft gestaltet werden, die mit reinen Frachtflugzeugen operiert. Durch die Ausweitung der Luftfrachtumschlageneinrichtung sowie Ansiedlung des Express- und Kurierdienstes TNT besteht die Zukunftsoption, hier auch Flugzeuge eines Kurierdienstunternehmens in größerem Umfang abzufertigen, wobei dieser Schritt noch nicht vorgesehen ist und TNT sich gegenwärtig auf den Straßentransport konzentriert.

Tabelle 25: Prognoseergebnisse Hannover Airport

	2007	2020	durchschnittliches Wachstum p.a. (%)
Passagiere	5.601.385	8.100.000	2,9
Flugbewegungen	67.802	85.500	1,8
Pax / Bewegungen	82,6	94,7	1,1

Quelle: Prognose der Flugbewegungen und DES 2020, Airport Research Center, 2009.

Vor dem Hintergrund der bisherigen Entwicklung im Passagierverkehrs in den letzten Jahren wird eine wie in der Studie unterstellte Zielgröße von 8,1 Million Passagieren für das Jahr 2020 als sehr optimistisch eingeschätzt. 2010 haben rund 5,06 Million Passagiere den Flughafen Hannover genutzt, was gegenüber 2007 einen Rückgang von rund 9,6% darstellt.

Aufgrund der geringeren Wirtschaftsdynamik des Großraumes Hannover gegenüber Hamburg sollte von einem etwas geringeren Wachstum von 3,2% p.a. von 2010 bis 2020 ausgegangen werden, was zu einer Gesamtpassagiermenge von rund 6,96 Million für 2020 führen würde.

4.2.4 *Flughafen Heringsdorf*

Für den Flughafen Heringsdorf gelten bis zum Jahr 2020 ähnliche Entwicklungsperspektiven wie für den Flughafen Sylt, nur auf einem niedrigeren Niveau. Die ausreichende Verfügbarkeit von anspruchsvollen und hochwertigen Übernachtungs- und Freizeitangeboten in der Region war Voraussetzung, um überhaupt eine Nachfrage nach dieser Reiseart bzw. dieser Urlauberkategorie zu generieren. Durch das im Vergleich zu Sylt noch relativ junge Marktsegment des anspruchsvollen Tourismus konnte erst vor einigen Jahren ein entsprechender Mindestumfang bzw. Nachfrage generiert werden, der sich in einem dynamischen Wachstum niederschlug.

Da für dieses Gästesegment auf Usedom und in der Region noch weitere Einrichtungen geschaffen werden und die strukturellen Tourismustrends auch hier gelten, kann für die nächsten Jahre davon ausgegangen werden, dass sich die Anzahl von Passagieren weiter erhöhen wird. Aufgrund des Nachholbedarfs wird im Vergleich zu Sylt von einem höheren Wachstum von rund 5,1% pro Jahr ausgegangen, was zu einem Passagierzuwachs im Jahr 2010 von rund 16.400 Passagieren auf rund 25.700 Passagiere im Jahr 2020 führen kann.⁴²

4.2.5 *Flughafen Lübeck*

Die gegenwärtige Situation am Flughafen Lübeck lässt einen belastbaren Ausblick nur schwerlich zu. Der Ausbau des Flughafens wird 2012 fortgeführt, bis zum Dezember 2012 wird die Stadt Lübeck als Alleingesellschafter den Flughafen betreiben und finanzieren. Darüber hinaus ist die Zukunft ungewiss, die Suche nach einem privaten Investor ist nicht abgeschlossen, die Wahrscheinlichkeit der Übergabe an einen privaten Geldgeber ist aber bei der schlechten betriebswirtschaftlichen Lage des Flughafens eher gering.

Zum einen ist die Wahrnehmung des Flughafens in der Politik durchaus nicht nur positiv, andererseits ergab der Bürgerentscheid vor einem Jahr ein positives Votum für den Flughafen. Die politischen Entscheidungsträger der Stadt sind uneins, was die Bedeutung und die Entwicklungsperspektiven des Flughafens betrifft. Diese eher kritische öffentliche Diskussion verunsichert neu zu akquirierende Fluggesellschaften wie auch ansiedlungswillige Unternehmen, die über ein Engagement in Lübeck nachdenken. Die Fluggesellschaft Ryanair hat zum Beispiel am 6. Dezember 2011 veröffentlicht, dass sie eine weitere Ryanair-Basis an dem dänischen Flughafen Billund eröffnen wird und hinsichtlich des Flughafens Lübeck eine Entscheidung zur Nutzung des Flughafens weiterhin offen hält. Es kann nicht beurteilt werden, wie groß

⁴² Gewerbliche Passagiere ohne Taxiflüge, Rundflüge, Schulflüge und gewerblichen Anforderungsverkehr.

der Einfluss der Luftverkehrssteuer auf diese Entscheidung ist⁴³. Eine engere Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hamburg wird angestrebt, die auch sinnvoll ist, soweit Synergieeffekte gehoben werden können, die auf beiden Seiten die Kosten reduzieren helfen. Die Höhe der Synergieeffekte sollte aber aufgrund des Dienstleistungscharakters und damit der Ortsgebundenheit der Flughafenleistungen nicht überschätzt werden. Gleichwohl wird und darf der Flughafen Hamburg als privatwirtschaftlich und gewinnorientiertes Unternehmen nicht Kosten oder etwaige Verluste des Flughafens Lübeck übernehmen. Die tatsächlichen monetären Vorteile werden auf Basis einer Kooperation für den Flughafen Lübeck jedoch überschaubar bleiben.

Die Flughäfen Lübeck und Hamburg bieten gleichwohl aufgrund ihres unterschiedlichen Angebotsportfolios und der Preisstruktur in Bezug auf Luftverkehrsdienstleistungen eine sehr breite Marktabdeckung in Bezug auf Flughafendienstleistungen, die eher komplementär zueinander steht, als dass es einen zu großen Wettbewerb zwischen beiden Flughäfen geben sollte.

Für die mittelfristige Entwicklung der Passagierzahlen bis 2014 wird die Aussage des gegenwärtig für die Flughafen Lübeck GmbH tätigen Beraters Putz & Partner nachfolgend skizziert. Diese resultiert in einer großen Spannbreite von möglichen Passagierzahlen von 932.000 Passagieren (best case) und 235.000 Passagieren (worst case) für das Jahr 2014.

Für 2020 werden vom Flughafen bzw. einbezogenen Beratern außerdem Mengenpotenziale von 1,8 (Nullfall) bis zu 3,25 (Planfall) Million Passagieren genannt (Quelle: ARC/ Desel Consulting, 2009).

Durch die Bandbreite der Aussage (235.000 bis 932.000 Passagiere für 2014; 1,8 bis 3,25 Million Passagiere für 2020) ist eine belastbare Beurteilung bzw. Aussage schwerlich möglich.

Selbst die Anzahl von 1,8 Million Passagieren für 2020 wird als unrealistisch eingeschätzt, weil davon ausgegangen werden kann, dass der Flughafen Hamburg immer erste Wahl der Fluggesellschaften bleiben wird. Es wird aber unterstellt, dass es der Geschäftsführung Flughafen Lübeck gelingen kann, vereinzelt Charter-Fluggesellschaften zu akquirieren, die am Flughafen Hamburg aufgrund der Tarifstruktur oder auch bedingt durch mögliche temporäre Kapazitätsbeschränkungen hinsichtlich verfügbarer Slots der Start-/Landebahn keine Einsatzmöglichkeiten sahen.

2010 wurden rund 540.000 Passagiere abgefertigt, durch Änderungen im Flugplan waren es im Jahr 2011 nur rund 340.000 Passagiere.

⁴³ Den Ankündigungen des Rückzugs folgte im Jahr 2011 jedoch auch eine Ausweitung des Angebots an manchen deutschen Standorten, wie z.B. Karlsruhe/Baden-Baden.

Für 2020 wird folgendes luftverkehrliches Umfeld unterstellt:

- Keine Subventionierung zur Attraktion von Fluggesellschaften, d.h. einige Flüge werden deshalb eher nicht mehr in Lübeck abgefertigt.
- Die Aktivitäten der Allgemeinen Luftfahrt bleiben auf jeden Fall erhalten bzw. verlagern sich fortlaufend von Hamburg nach Lübeck.
- Mittelfristig werden Ferienfluggesellschaften vereinzelt das Preis-/ Leistungsverhältnis in Lübeck dem in Hamburg vorziehen.
- Der Küstentourismus wird ähnlich wie in Rostock oder Sylt gefördert, um eine zusätzliche Marktnachfrage zu generieren.

Für die nachfolgende Betrachtung werden drei Optionen zur Aufrechterhaltung des Betriebes bis 2020 (und darüber hinaus) identifiziert, die unterschiedliche Auswirkungen haben können.

Option A Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Funktionalität und Kapazität

- Flughafenabfertigungskapazitäten bleiben erhalten, Passagiermengen würden evtl. beibehalten werden können (Schätzung rund 540.000 Passagiere in 2020)
- Trotz geplanten Beschäftigungsabbaus weiterhin hohe Betriebskosten, Klärung der Finanzierung bleibt ab 2013 bestehen

Option B Änderung des Betriebsstatus in einen Flughafen mit eingeschränkten Betriebszeiten

- Flughafenabfertigungskapazitäten bleiben erhalten, Passagiermengen würden aber signifikant fallen (Schätzung rund 270.000 Passagiere in 2020)
- Betriebskosten könnten durch eine eingeschränkte Betriebszeit (z. B. 06.00 – 15.00 Uhr) weiter gesenkt werden, Betreiber hätte geringere Kosten zu tragen

Option C *Änderung des Betriebsstatus in einen Flughafen für die Allgemeine Luftfahrt mit einer Beschränkung des MTOW auf bis zu 16 Tonnen (Beispiel)*

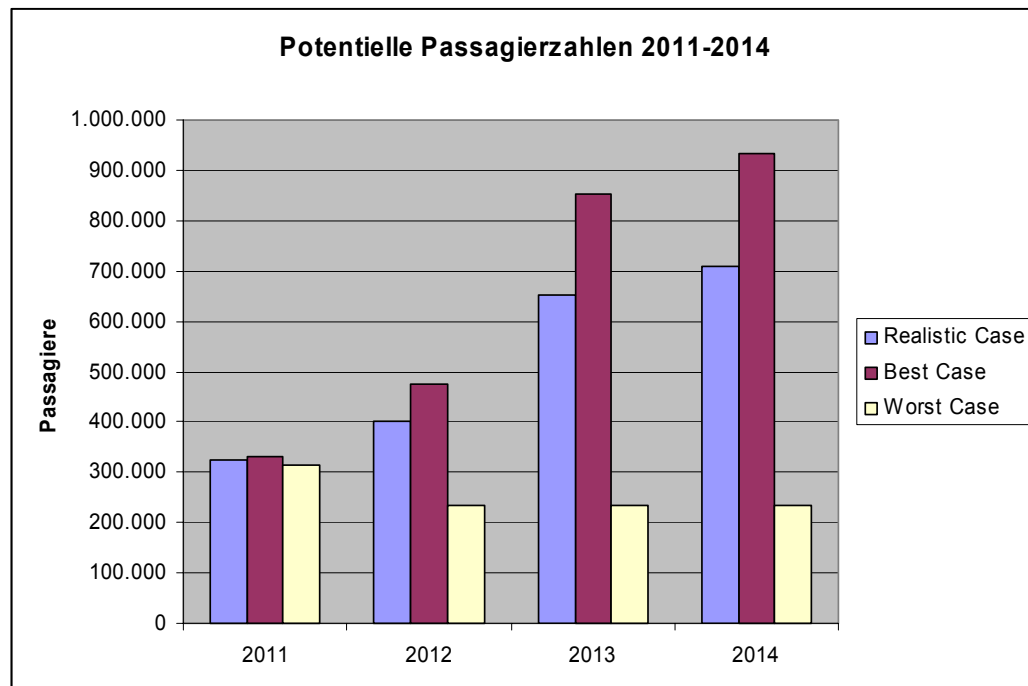
- Flughafenabfertigungskapazitäten würden eingeschränkt werden, genehmigungsrechtlicher Status ginge verloren, neues Genehmigungsverfahren aufwändig mit unsicherem Ausgang, Passagiermengen würden komplett wegfallen (0 Passagiere in 2020)
- Betriebskosten könnten durch wesentlich geringere Personal- und Technikvorhaltungen bei Beibehaltung heutiger Öffnungszeiten (z. B. für medizinisch notwendige Flüge) wesentlich reduziert werden, Betreiber hätte wesentlich geringere Kosten als heute zu tragen.

Gleichwohl bleibt die Zukunft des Flughafens Lübeck einer politischen Entscheidung vorbehalten, zu der von Seiten der Berater keine Aussagen getroffen werden kann. Für die Langfristprognose bis 2020 gehen wir für den Flughafen Lübeck von folgenden Annahmen aus:

- Der Flughafen Lübeck wird im Jahr 2013 - und auch darüber hinaus - nicht geschlossen werden. Er dient der lokalen Versorgung und als Kapazitätsvorsorge für den norddeutschen Wirtschaftsraum. Diese Kapazitätsvorsorge kann prinzipiell auch durch die Standorten Hannover und Bremen gewährleistet werden, da Engpässe – wenn überhaupt – jedoch nur am Standort Hamburg auftreten werden, kann Lübeck aufgrund seiner deutlich niedrigeren Distanz zu Hamburg, hier eine Entlastungsfunktion leichter etablieren als Bremen oder Hannover.
- Er soll den Status eines Flughafens mit eingeschränkten Betriebszeiten erhalten, um einerseits die Betriebskosten zu reduzieren, andererseits aber als langfristige Option eine ergänzende Versorgung des norddeutschen Wirtschaftsraumes mit Flughafenkapazitäten zur Verfügung stellen.
- Es werden nach wie vor alle Flugzeugmuster abgefertigt.
- Die Entgeltstruktur bleibt nach wie vor attraktiv für Fluggesellschaften, eine darüber hinausgehende Förderung von Strecken seitens des Flughafens (bzw. dessen Anteilseigner) oder der Region und des Landes wird es nicht geben.

- Der Flughafen Lübeck wird kurz- bis mittelfristig defizitär bleiben, wobei geklärt werden muss, wer diese Kosten übernimmt (Stadt Lübeck, Land Schleswig Holstein), oder ein Finanzierungsmodell mit privaten Investoren sinnvoll ist.
- Bis zum Jahr 2020 wird die Fluggastanzahl in einer Größenordnung von 260.000 Passagieren p.a. liegen.

Abbildung 50: Potenzielle Passagierzahlen Flughafen Lübeck , 2011 bis 2014



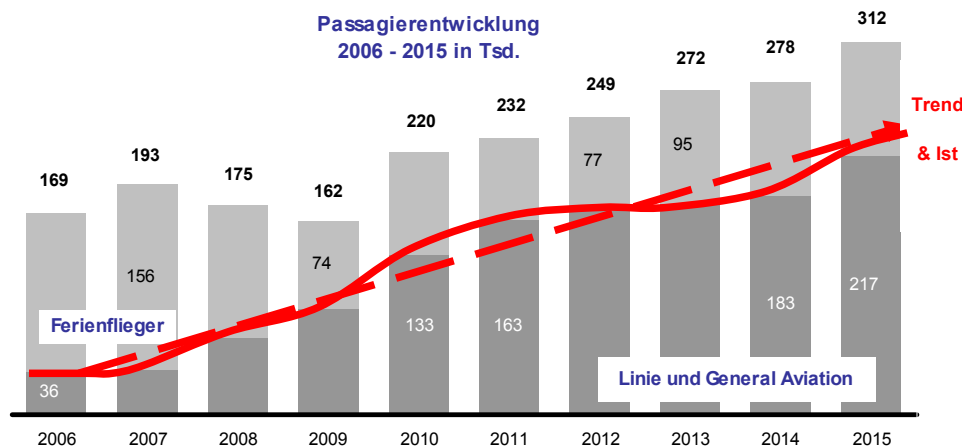
Quelle: Einschätzung Putz & Partner und Flughafen Lübeck, 2011.

4.2.6 Flughafen Rostock-Laage

Der Flughafen Rostock-Laage hat durch eine Änderung der strategischen Ausrichtung zur Stimulierung des „Inbound“-Verkehrs den richtigen Schritt zur Entwicklung des Luftverkehrs vorgenommen. Das regionale Potenzial im Geschäfts- wie auch Charterflugverkehr ist durch die wirtschaftliche Stärke sowie durch den Umfang der Bevölkerung in der relativ dünn besiedelten Region begrenzt. Gleichwohl stellt der Flughafen Rostock-Laage eine Zugangsplattform zu einem der am stärksten gewachsenen und wachsenden Urlaubsregionen in Deutschland dar, die Ostseeküste in Mecklenburg Vorpommern mit dem entsprechenden Küstentourismus.

Der Flughafen wird auch weiterhin durch seinen Einzugsbereich geprägt bleiben: Eine weitestgehend überschaubare Wirtschaftskraft mit definierter Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen sowie ein Bevölkerungsumfang und eine Entwicklung, die eher restriktiv bis ausgeglichen auf das zukünftige Wachstum wirken wird. Entsprechend wichtig ist es, die Beibehaltung der Strategie zur Entwicklung des einkommenden Flugverkehrsaufkommens weiter zu entwickeln, möglichst mit Unterstützung der Wirtschaftsverwaltung, um den positiven regionalökonomischen Auswirkungen für das gesamte Land gerecht zu werden, sowie unter Einbindung der Tourismusbehörden, um die Stärken der Region gemeinsam zu kommunizieren und zu nutzen.

Abbildung 51: Ausgangslage Passagierentwicklung Flughafen Rostock 2006 – 2015



Quelle: Flughafen Rostock-Laage GmbH, 2010.⁴⁴

Als wesentlicher Grund für die im Vergleich zu den anderen Flughäfen größere Dynamik können zwei Argumente ausgemacht werden:

⁴⁴ Die Abbildung ist von Seiten der GF zur Verfügung gestellt worden. Tatsächlich lag die Gesamtsumme Passagiere für das Jahr 2011 bei rund 224.000 Passagieren inklusive aller Schulungsflüge.

Die sich zukünftig stärker in Berlin etablierende „One World“ Allianz und der Zusammenschluss der Fluggesellschaften Etihad und Air Berlin wird die Konkurrenzsituation für die Deutschen Lufthansa weiterhin verschärfen. Es kann vermutet werden, dass die Lufthansa die 2011 erfolgte Anbindung von Rostock-Laage an den Hub Frankfurt und die bereits bestehende Verbindung nach München weiter ausbauen wird, um den im Einzugsbereich Berlins liegenden Markt Mecklenburg Vorpommern stärker an ihre Streckennetze zu binden.

Weiterhin wird vermutet, dass die erfolgreiche Strategie mit dem Fokus auf „Inbound“ Küstentourismus einen zusätzlichen Wachstumsimpuls setzen wird wohingegen die ausgehenden Ferienflugdestinationen (z. B. Antalya, Palma de Mallorca) bleiben werden.

Durch diese zwei Wachstumsimpulse – verbesserte Hubanbindung und Ausbau des „Inbound“ Tourismus – wird die vom Flughafen Rostock-Laage skizzierte zukünftige Entwicklung bis 2015 als realistisch eingeschätzt. Über die Jahre 2010 bis 2020 wird von einem weiterhin dynamischen Wachstum von 7,4% p.a. ausgegangen, so dass das vermutete Passagieraufkommen 2020 in Rostock-Laage bei rund 450.000 Passagieren liegen kann.

Die Terminalkapazitäten für den zunehmenden Passagierverkehr sind mehr als ausreichend vorhanden, so dass diese Mengen problemlos abgefertigt werden können.

4.2.7 *Flughafen Sylt*

Für den Flughafen Sylt liegen keine öffentlich zugänglichen Hochrechnungen zur Passagierentwicklung für die nächsten Jahre vor. Die Luftverkehrsabgabe mag eine Verringerung des Wachstums zu Folge haben, die Preise für Kerosin werden eher steigen, wobei bei diesen innerdeutschen kurzen Flügen diese Kostenart eher eine untergeordnete Rolle spielt. Aufgrund der genannten strukturellen Tourismustrends zu mehreren, aber dafür kürzeren Reisen pro Jahr und des eher weniger preissensiblen Klientels der Insel kann davon ausgegangen werden, dass die positive Entwicklung am Flughafen Sylt anhalten wird.

Gleichwohl gibt es im Gegensatz zu Rostock vom Flughafen Sylt keine Anbindung an einen Hub bzw. wird hier eine gute Anbindung über den Flughafen Hamburg angeboten. Vor diesem Hintergrund wird für den Zeitraum von 2010 bis 2020 von einem eher moderaten Wachstum von rund 2,3% ausgegangen, der die Passagierzahlen aus dem Jahr 2010 von rund 190.000 auf eine Gesamtzahl von rund 240.000 Passagieren für das Jahr 2020 anheben kann.

Eine Kapazitätsbegrenzung zur Aufnahme der erhöhten Passagiermengen wird nicht erwartet bzw. würde durch entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen kompensiert werden können.

4.3 Qualitativer und quantitativer Ausblick und Szenario auf das Jahr 2030

Nachdem auf Basis der vorliegenden Studien ein Ausblick auf das Jahr 2020 gegeben wurde wird im Folgenden die weitere Entwicklungsperspektive bis ins Jahr 2030 aufgezeigt. In den zur Verfügung gestellten Studien wird für das Jahr 2030 keine Aussage getroffen, so dass lediglich die bekannten Industrieprognosen von Airbus ‚Global Market Forecast 2011-2030‘ und Boeing ‚Current Market Outlook 2011-2030‘ heranzuziehen sind. Ergänzend wird auch Bezug zu einer Fortschreibung des historischen Luftverkehrsaufkommens genommen.

Unter Berücksichtigung der im vorangegangenen Kapitel dargelegten Entwicklungstrends sowie der als grundlegend realisiert anzunehmenden Maßnahmen wird ein qualitativer Ausblick formuliert, der auch eine Quantifizierung umfasst. Dies stellt die Basis des Szenarios 2030 dar, welches zusätzliche Maßnahmen zur Erreichung der vom den Auftraggebern formulierten Zielfelder enthält. Auch hierbei mündet die Arbeit in eine Quantifizierung, so dass die verkehrliche Wirkung der Handlungsmaßnahmen in Summe aufgezeigt werden kann. Auf die Themen „Internationaler Verkehrsflughafen Kaltenkirchen“ und „Entwicklungsmöglichkeiten für die Allgemeine Luftfahrt“ wird jeweils in einem eigenen Kapitel eingegangen.

Als übergeordnete politische Zielfelder stehen im Blickpunkt des Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes sind zu nennen:

- Sicherung und Weiterentwicklung des Luftverkehrs in den norddeutschen Küstenländern,
- Verbesserung der internationalen Anbindungsqualität,
- Erreichbarkeit der verschiedenen Regionen,
- Wirtschaftlichkeit von Flughafeninfrastrukturen,
- Förderung des Tourismus und von regionalwirtschaftlichen Effekten,
- Klima- und Lärmschutz sowie
- Verbesserung der Intermodalität mit dem Luftverkehr.

Der Ergebnisausweis der Perspektive 2030 umfasst für jeden größeren Flughafen neben einer qualitativen Beschreibung, die auf die Entwicklung des Standortes mit Hinweisen auf das Angebotsportfolio eingeht, auch Kennziffern zum Passagieraufkommen, den gewerbliche Flugbewegungen und der zu erwartenden Passagieranzahl je Flugbewegung. Diese Kennziffern werden für die Jahre 2010, 2020 und 2030 ausgewiesen und die Veränderungen 2030 zu 2010 werden analysiert. Die für das Jahr 2030 angegebenen Wachstumsraten haben als Basis das Jahr 2010.

Für das Jahr 2030 umfassen diese Werte neben dem Ausblick, der die in Kapitel 4.1 beschriebenen Trends berücksichtigen auch quantitative Aussagen für dieses Jahr

unter der Annahme der erfolgreichen Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen (Szenario 2030) an allen Flughäfen des Untersuchungsgebietes.

Die Zahlen für das Jahr 2010 sind für die Flughäfen Hamburg, Hannover, Bremen und Lübeck den von der ADV veröffentlichten Statistiken entnommen, während die Angaben zu den anderen Flughäfen für 2010 aus den Fachveröffentlichungen zum Luftverkehr des Statistischen Bundesamtes stammen.

Die Effekte hinsichtlich der Erreichbarkeit der Norddeutschen Regionen sowie die damit einhergehenden Reisezeiterparnisse können nur für das Untersuchungsgebiet insgesamt ausgewiesen werden und sind nicht einzelnen Flughäfen zuordenbar. Sie werden daher in einem separaten Abschnitt (Kapitel 4.4) behandelt. Dies gilt auch für die Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage durch die norddeutschen Luftverkehrsstandorte. Sie ist abzulesen aus dem dort ausgewiesenen Saldo des Abflusses an Passagieren zu konkurrierenden Standorten außerhalb Norddeutschlands.

4.3.1 *Flughafen Bremen*

Der Flughafen Bremen hatte 2010 ein Aufkommen von 2,7 Mio. Passagieren und fertigte ca. 39.000 gewerbliche Flugbewegungen ab. Für 2011 ist ein Rückgang der Passagierzahl um 3,9% zu erwarten, während dessen die Zahl der Flugbewegungen nur um 1,1% zurückgehen und damit im Jahr 2011 bei rund 38.500 liegen wird. Die Kennzahl Passagiere je gewerblicher Flugbewegung, die 2010 bei knapp 69 lag, wird sich damit um 2 Personen auf 67 im Jahr 2011 verringern. Diese Veränderung ist insbesondere auf die teilweise Rücknahme des Flugangebotes von Ryanair im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen, die mit den von ihr eingesetzten Maschinen vom Typ Boeing 738-800 mit 189 Sitzplätzen relativ großes Gerät einsetzt, was den geringeren Rückgang der Flugbewegungen gegenüber den Passagierzahlen erklärt.

Im Vergleich zum Jahr 2000, als Bremen 2,2 Mio. Passagiere bei ca. 41.000 gewerblichen Flugbewegungen aufwies, ist damit das Passagieraufkommen in dieser Dekade um rund 20% gestiegen, während die Flugbewegungen geringfügig (-6%) zurückgingen. In Konsequenz liegt die Zahl der Passagiere je gewerblicher Flugbewegung heute rund ein Viertel (13 Personen) über dem Wert von ca. 54 Personen des Jahres 2000.

Das dargestellte Wachstum wurde maßgeblich durch das Engagement von Ryanair am Flughafen Bremen seit 2007 verursacht, als die Passagierzahlen sprunghaft von 1,7 Mio. im Vorjahr auf 2,2 Mio. angestiegen waren und in den Folgejahren das heutige Niveau erreichten. Wegen dieses Nachfragesprungs um über 30% binnen eines Jahres, der in dieser Art nicht wiederholbar ist, führt sowohl eine Fortschreibung des Trends der Entwicklung der letzten Dekade, als auch das Aufsetzen der vorliegenden Prognosen der Luftfahrtindustrie auf die Verkehrszahlen des Jahres 2010 für Bremen im Gesamtkontext des Luftverkehrs in Norddeutschland nicht zu plausiblen Ergebnis-

sen. Dies gilt sowohl für die Passagierzahlen, als auch die Kennzahl der Passagiere je gewerblicher Flugbewegung.

Ausblick 2030

Aus den vorstehend dargelegten Überlegungen, zusammen mit den Annahmen zu den generellen Trends im Luftverkehr (Kosten, Wettbewerb der Fluggesellschaften, Bevölkerungsentwicklung) und insbesondere aufgrund der sich abzeichnenden Entwicklung an den Standorten Hamburg und Hannover, für die sich eine signifikante Ausweitung des Luftverkehrsangebot abzeichnet, ist ein Entwicklungspfad für den Flughafen Bremen als realistisch einzuschätzen, der deutlich unterhalb desjenigen der Prognosen von Airbus oder Boeing liegt. Daher gehen die Autoren der Studie von einem Aufkommen am Flughafen Bremen im Jahr 2030 von rund 4,3 Mio. Passagieren aus, was einem mittleren jährlichen Zuwachs von 2,4% bzw. von 61% für den gesamten Zeitraum entspricht. Bei den Flugbewegungen kommen durch einen wachsenden Marktanteil des „Low cost“ Verkehrs insgesamt zunehmend größere Maschinen zum Einsatz, was sich in einem Anstieg der Zahl der Passagiere je gewerblicher Flugbewegung von 69 im Jahr 2010 auf über 87 bis in das Jahr 2030 zeigt. Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen nimmt damit auf rund 49.000 in 2030 zu, wächst also nur halb so stark (+1,2% p.a.), wie die Zahl der Passagiere.

Tabelle 26: Kennzahlen zum Flughafen Bremen bis 2030

Flughafen Bremen	Passagiere [Mio.] / %	Gewerbliche Flugbewegungen [000] / %	Passagiere je gewerblicher Flugbewegung
2010	2,68	38,9	68,8
Ausblick 2020	3,42	44,6	76,7
Ausblick 2030	4,31	50,4	85,4
Szenario 2030	4,70	53,7	87,5
% p.a. Ausblick	+2,4%	+1,3%	+1,1%
% p.a. Szenario	+2,9%	+1,6%	+1,2%
% Ausblick 2030	+61%	+30%	+24%
% Szenario 2030	+76%	+38%	+27%
2010 vs. Ausblick 2030	+1,63	+11,5	+16,6
2010 vs. Szenario 2030	+2,02	+14,8	+18,7

Quelle: eigene Darstellung MKmetric 2011.

Bei der Entwicklung der Struktur des Flugangebots in Bremen wird ein Ausbau des „Low cost“ Segmentes erwartet. In der Vergangenheit war dieses nicht nur in Bremen von einer großen Fluktuation geprägt, das heißt, ein relativ hoher Anteil neu eröffneter Strecken wurde nach relativ kurzer Zeit wieder eingestellt und durch die Bedienung anderer Destinationen ersetzt. Auch in Bremen wird sich der europaweit abzeichnende Trend, im „Low cost“ Verkehr immer mehr Strecken mit verhaltenem Aufkommenspotenzial bei niedrigen Frequenzen (1- bis 3-mal pro Woche) anzubieten, etablieren. Jenseits dieses Marktes wird das bestehende Flugangebot primär durch derzeit fehlende Anbindungen an europäische Drehkreuze (beispielhaft sei hier Wien genannt) und ausgewählte neue Strecken des Urlaubsverkehrs ergänzt. Bei letzteren ergibt sich eine zunehmende Überschneidung mit dem Angebot durch „Low cost“ Fluggesellschaften.

Für den Flughafen Bremen bedeutet die dargestellte Entwicklung des Luftverkehrsangebotes somit, dass im Horizont bis 2030 keinerlei Kapazitätsrestriktionen zu erwarten sind.

Szenario 2030

Bei erfolgreicher Umsetzung der in Kapitel 3.8 beschriebenen Maßnahmen, insbesondere W5, ist im Szenario 2030 für den Flughafen Bremen mit einem deutlich stärkeren Zuwachs der zu erwartenden Passagierzahl auf dann gegenüber 2010 um 76% auf rund 4,7 Mio. zu rechnen. Diese im Vergleich zum Ausblick 2030 knapp 400.000 (entsprechend 15%-Punkten) zusätzlichen Passagiere erreicht Bremen im Szenario 2030 durch sein verbessertes Angebot an Europa-Strecken (nicht nur) zu weiteren, heute noch nicht nonstop erreichbaren Drehkreuzen. Damit kann Bremen in seinem engeren Einzugsbereich den Marktanteil erhöhen und ist dort weniger stark dem Abfluss der Nachfrage zu den benachbarten Flughäfen Hamburg und Hannover ausgesetzt. Das mittlere jährliche Wachstum liegt im Szenario 2030 mit 2,9% p.a. somit deutlich über demjenigen des Ausblicks 2030, für den eine jährliche Veränderungsrate von nur +2,3% ausgewiesen worden war.

Die Zahl der Flugbewegungen wächst im Szenario 2030 auf einen Wert von 53.700 und damit um 38% gegenüber 2010 an. Dieser Zuwachs liegt deutlich unterhalb desjenigen der Zahl abgefertigter Passagiere. Dies gründet sich auf die Annahme, dass die jenseits der zusätzlichen Drehkreuzanbindungen, die Ausweitung des Europa-Verkehrs schwerpunktmäßig durch „Low cost“ Fluggesellschaften, die eher größeres Gerät mit bis zu 189 Sitzplätzen auf den von ihnen beflogenen Strecken einsetzen. Somit steigt die Kennzahl Passagiere je gewerblicher Flugbewegung im Szenario 2030 auf einen Wert von 87,5 Personen an und liegt um mehr als 2 Personen über diesem Wert für den Ausblick 2030.

4.3.2 *Flughafen Hamburg*

Der Flughafen Hamburg hatte 2010 ein Aufkommen von knapp 13 Mio. Passagieren und fertigte ca. 138.000 gewerbliche Flugbewegungen ab. Für 2011 ist ein Zuwachs der Passagierzahl um 4,5% zu erwarten, entsprechend einer Steigerung des Aufkommens auf 13,5 Mio. Passagiere, während dessen die Zahl der Flugbewegungen nur um 2,1% zunimmt und damit im Jahr 2011 bei knapp 141.000 liegen wird. Die Kennzahl Passagiere je gewerblicher Flugbewegung, die 2010 bei knapp 93,9 lag, wird sich damit um mehr als 2 Personen auf 96,2 im Jahr 2011 erhöhen. Damit wird bereits heute ein Wert erreicht, der nach der Prognose des Flughafens Hamburg aus dem Jahr 2007 für diesen erst 2020 zu erwarten wäre.

Im Vergleich zum Jahr 2000, als Hamburg knapp 10 Mio. Passagiere bei ca. 137.000 gewerblichen Flugbewegungen aufwies, hat sich damit das Passagieraufkommen in dieser Dekade um mehr als ein Drittel erhöht, während die Flugbewegungen eine Zehnerpotenz niedriger um gerade mal 3% in diesem Zeitraum anstiegen, also nahezu konstant blieben. In Konsequenz liegt die Zahl der Passagiere je gewerblicher Flugbewegung heute ein Drittel (23 Personen) über dem Wert von knapp 73 Personen im Jahr 2000.

Eine uneingeschränkte Fortschreibung dieser Entwicklung der letzten Dekade bis zum Jahr 2030 resultierte in einem Aufkommen für den Flughafen Hamburg von dann 28 Mio. Passagieren. Auch die Anwendung der aktuellen Prognosen der Luftfahrtindustrie (Airbus, Boeing), mit ihren durchschnittlichen Wachstumsraten des Luftverkehrs (4,1% - 4,3% p.a.), auf das heutige Aufkommen des Flughafens Hamburg, ergäbe für diesen ein Passagievolumen gleicher Größenordnung (bis 30 Mio.) in diesem Zeithorizont. Dem Wachstumspfad dieser Industrieprognosen fehlt jedoch die regionale Differenzierung innerhalb von Westeuropa, auch kann eine etwaige Korrelation der Prognose mit den Absatzzielen der Luftfahrtindustrie nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Flugbewegungen bedeutet eine unveränderte Fortschreibung der Vergangenheitsentwicklung, dass sich je nach konkret benutzter Methodik die Kennzahl Passagiere je Flugbewegung bis zum Jahr 2030 in einem Bereich zwischen 138 und 168 erwarten ließe und somit eine Höhe aufweisen würde, die weit über derjenigen, wie sie heute an den großen europäischen, oft mit Kapazitätsproblemen kämpfenden Drehkreuzen vorzufinden sind, an denen eine Vielzahl von mit Großraumgerät bedienten Langstrecken abgefertigt werden. Eine vergleichbare Struktur des Portfolios angebotener Destinationen ist für den Flughafen Hamburg jedoch auch in der Perspektive bis 2030 nicht zu erwarten.

Daher hilft eine unreflektierte Übernahme der vorstehend genannten Entwicklungskorridore für einen realistischen Ausblick auf den Flughafen Hamburg bis zum Jahr 2030 nicht weiter. Vielmehr sind die in Kapitel 4.1 für den norddeutschen Luftverkehrsmarkt genannten Trends zu berücksichtigen.

Ausblick 2030

Aufgrund der genannten Trends, insbesondere zum Thema Energie (-kosten) und Soziökonomie (Bevölkerungsentwicklung im gesamten Untersuchungsgebiet) erwarten die Autoren der Untersuchung für den Flughafen Hamburg vom Jahr 2020 bis zum Jahr 2030 ein mittleres Wachstum von ca. 3,0% p.a., das zu einem Passagieraufkommen für diesen Luftverkehrsstandort von rund 23,5 Mio. Passagieren führt. Auf Basis des Jahres 2010 mit knapp 13 Mo. Passagieren bedeutet dies einen Zuwachs um gut 80% bei der Passagiernachfrage. Trotz der nachfolgend ausgeführten zu erwartenden Ergänzungen des Destinationsportfolios in Hamburg, wird dieser auch künftig ein typischer Spoke-Flughafen bleiben, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass die Zahl in Hamburg umsteigender Fluggäste zwar stärker als das Originäraufkommen wachsen wird, aber auch künftig nur einen kleinen Teil des Passagieraufkommens darstellen wird.

Tabelle 27: Kennzahlen zum Flughafen Hamburg bis 2030

Flughafen Hamburg	Passagiere [Mio.] / %	Gewerbliche Flugbewegungen [000] / %	Passagiere je gewerblicher Flugbewegung
2010	12,96	138,0	93,9
Ausblick 2020	18,30	171,3	106,8
Ausblick 2030	23,51	193,5	121,5
Szenario 2030	24,06	196,5	122,4
% p.a. Ausblick	+3,0%	+1,7%	+1,3%
% p.a. Szenario	+3,1%	+1,8%	+1,3%
% Ausblick 2030	+81%	+40%	+29%
% Szenario 2030	+86%	+42%	+30%
2010 vs. Ausblick 2030	+10,54	+55,5	+27,5
2010 vs. Szenario 2030	+11,10	+58,6	+28,5

Quelle: eigene Darstellung MKmetric 2011.

Bei den Flugbewegungen erwarten wir aufgrund der im Kapitel 4.1 genannten Trends, insbesondere hinsichtlich der Optimierungsanstrengungen der Fluggesellschaften, der Energiekosten und der zunehmenden Bedeutung des asiatisch-pazifischen Marktes, einen Anstieg der Kenngröße Passagiere je gewerblicher Flugbewegung auf über 120 Personen für den Flughafen Hamburg. Dies beinhaltet auch ein gegenüber heute deutlich erweitertes Angebot an Interkontinentalstrecken, sowohl nach Fernost, als auch nach Nordamerika durch Netzwerkfluggesellschaften.

Wenngleich davon auszugehen ist, dass Hamburg, so wie heute, sich im Betrachtungshorizont nicht zu einem Drehkreuz einer Netzwerkfluggesellschaft entwickeln

wird, sorgt die zunehmende Konkurrenz der „legacy carrier“ untereinander – auch innerhalb einer Allianz – dafür, dass zukünftig vermehrt Interkontinentalstrecken ab deutschen Flughäfen jenseits der etablierten und sich im Aufbau befindlichen Hubs durch ausländische Fluggesellschaften oder auch durch deren deutsche Allianzpartner, angeboten werden. Eine Analyse der Endzielstatistiken verschiedener in der jüngsten Vergangenheit oder im kommenden Jahr neu eingerichteter Interkontinentalstrecken ab deutschen Flughäfen zeigt, dass ab einem Passagiervolumen oberhalb von mindestens 11.000 Passagieren pro Jahr und Richtung vor Einrichtung der Strecke, deren Aufnahme durch die Fluggesellschaften als kommerziell erfolgversprechend angesehen werden kann, sofern sich mindestens an einem Ende der Strecke ein Drehkreuz der Fluggesellschaft selbst oder das eines Allianzpartners befindet, über das zusätzliche Umsteiger für eine solche Strecke akquiriert werden.⁴⁵ Dies ist kein Automatismus: so weist allein Frankfurt derzeit mehr als 20 solcher Strecken auf. Die Erlössituation auf einer Relation ist neben dem Aufkommenspotenzial mindestens so entscheidend, weitere Punkte wie z. B. die Verfügbarkeit geeigneten Fluggeräts spielen für die Entscheidung einer Fluggesellschaft, eine solche Strecke einzurichten, ebenfalls eine Rolle.

Die Luftverkehrsstatistik 2010 weist für Hamburg mehrere Interkontinentalziele auf, die oberhalb dieses Schwellenwertes liegen und derzeit nicht nonstop ab Hamburg erreichbar sind; allen voran Bangkok, wohin ab dem Flughafen Hamburg in jenem Jahr über 33.000 Passagiere abflogen. Weitere Beispiele sind Chicago, Miami und Singapur. Mit dem angenommenen Wachstum der Verkehrsmengen bis 2030 kann von nahezu einer Verdoppelung der Zahl möglicher Destinationen für Interkontinentalstrecken ab Hamburg ausgegangen werden.

Die vorangegangene Analyse soll keine Präjudizierung der Zahl im Jahr 2030 tatsächlich ab Hamburg bedienter Interkontinentalstrecken darstellen, sie zeigt jedoch deutlich, dass ein entsprechendes Potenzial für Hamburg besteht und weiter anwachsen und damit auch bei nur partieller Umsetzung die mittlere Größe in Hamburg startender Maschinen und deren Besetzung weiter zunehmen wird, was die 120 Passagiere je gewerblicher Flugbewegung reflektieren.

Hiermit ergibt sich für Hamburg als Abschätzung der Zahl der gewerblichen Flugbewegungen ein Wert von 193.000 für das Jahr 2030.

⁴⁵ z.B. Stuttgart – New York durch Continental/United (18.000 Passagiere), Düsseldorf – Peking durch Air China (19.000 Passagiere), Berlin – Los Angeles durch Air Berlin (16.000 Passagiere), Frankfurt – Shenyang/Tsingtao durch Lufthansa (10.259 Passagiere) und auch die derzeit noch mit Zwischenstopp beflogene Route Hamburg – Schanghai von China Eastern (16.000 Passagiere).

Anzumerken bleibt, dass sowohl die Zahl der prognostizierten Passagiere als auch die der Flugbewegungen zu keinen Kapazitätsengpässen führen wird. Auch kann aufgrund des sehr moderaten Wachstums der Flugbewegungen bis 2030 (+1,7% p.a., entsprechend +40% von 2010 bis 2030), davon ausgegangen werden, dass das für den Flughafen Hamburg vereinbarte Lärmkontingent nicht ausgeschöpft wird.

Szenario 2030

Bei erfolgreicher Umsetzung der in Kapitel 3.8 beschriebenen Maßnahmen, insbesondere W2 und W3, ist im Szenario 2030 für den Flughafen Hamburg mit einem etwas stärkeren Zuwachs der zu erwartenden Passagierzahl auf dann gegenüber 2010 um 86% auf über 24 Mio. zu rechnen. Diese im Vergleich zum Ausblick 2030 rund 600.000 (entsprechend 5%-Punkten) zusätzlichen Passagiere gehen mehrheitlich auf das Konto weiterer interkontinentaler Luftverkehrsangebote am Flughafen Hamburg, wodurch sich sein Einzugsbereich vergrößert, bzw. der Abfluss der Nachfrage zu anderen Standorten verringert. Auch der Umsteigeverkehr via Hamburg wird dadurch zunehmen, wenngleich der Flughafen auch im Szenario kein Drehkreuz einer Netzwerkfluggesellschaft bilden wird. Das Wachstum des Passagieraufkommens seit 2010 ergibt sich so für den Betrachtungszeitraum mit 3,1% p.a. gegenüber 3,0 im Ausblick für 2030.

Wegen der Schwerpunktsetzung der Maßnahmen auf mit großem Fluggerät bediente Langstrecken, steigt die Zahl der Flugbewegungen im Szenario 2030 nur unterproportional im Vergleich zum Ausblick 2030 um ca. 2% an. Die sich so ergebende Zahl von 196.500 gewerblichen Flugbewegungen bedeuten in Konsequenz ein weiteres Anwachsen der Kennziffer Passagiere je gewerblicher Flugbewegung auf 122,4, also knapp eine Person höher als im Ausblick 2030. Festzuhalten bleibt, dass auch dieser Zuwachs um 42% im Vergleich zum Jahre 2010 keinen Kapazitätsengpass am Luftverkehrsstandort Hamburg eintreten lässt.

4.3.3 Flughafen Hannover

Der Flughafen Hannover hatte 2010 ein Aufkommen von knapp 5,1 Mio. Passagieren und fertigte ca. 62.500 gewerbliche Flugbewegungen ab. Für 2011 ist ein Zuwachs der Passagierzahl um 6,0% zu erwarten, entsprechend einer Steigerung des Aufkommens auf 5,4 Mio. Passagiere, während dessen die Zahl der Flugbewegungen nur um 2,1% zunimmt und damit im Jahr 2011 bei knapp 64.000 liegen wird. Die Kennzahl Passagiere je gewerblicher Flugbewegung, die 2010 bei knapp 81 lag, wird sich damit um mehr als 3 Personen auf 84,0 im Jahr 2011 erhöhen. Diese massive Zunahme ist nicht zuletzt auf das verstärkte Engagement der „Low cost“ Tochter Germanwings der Lufthansa am Flughafen Hannover zurückzuführen.

Im Vergleich zum Jahr 2000, als Hannover 5,5 Mio. Passagiere bei ca. 84.000 gewerblichen Flugbewegungen aufwies, ist damit das Passagieraufkommen in dieser Dekade insgesamt konstant geblieben (Spitze 2006 5,7 Mio., Tiefpunkt 2002 4,8 Mio.

Passagiere), während die Flugbewegungen um rund ein Viertel zurückgingen. In Konsequenz liegt die Zahl der Passagiere je gewerblicher Flugbewegung heute mehr als ein Viertel (18 Personen) über dem Wert von ca. 66 Personen des Jahres 2000.

Bei einer Fortschreibung der Entwicklung der letzten Dekade käme Hannover somit auch im Jahr 2030 auf das heutige Passagiervolumen, während unter Annahme der Wachstumsraten, wie sie die Luftfahrtindustrie für Westeuropa im Mittel propagiert, bis 2030 über 11 Mio. Passagiere in Hannover zu erwarten wären. Der so aufgespannte Zielkorridor für Hannover ist wegen seiner Spannweite von über 100% ungeeignet, eine Basis für die Erstellung eines Luftverkehrskonzeptes abzugeben. Eine Trendfortschreibung der Entwicklung bei der Kennzahl Passagiere je gewerblicher Flugbewegung ergäbe bis 2030 einen Wert von 109 Personen. Da der Wandel im dezentralen, nicht auf Drehkreuze ausgerichteten Punkt-zu-Punkt-Verkehr von dessen Bedienung durch Regionalfluggesellschaften mit kleinem Gerät bei hoher Frequenz hin zu „Low cost“ Fluggesellschaften, die dieses Marktsegment mit Jets von bis zu 189 Sitzen bei reduzierter Flughäufigkeit bedienen, bereits in der Vergangenheit zu einem gewissen Teil vollzogen wurde, wird nicht von einem Ansteigen der mittleren Besetzung bis 2030 bis auf diesen Wert ausgegangen.

Ausblick 2030

Wie schon für den Flughafen Hamburg, wird auch für den Flughafen Hannover von einer Entwicklung des Passagieraufkommens unterhalb des Niveaus der Prognosen von Airbus und Boeing ausgegangen. Wegen der anzunehmenden Entwicklung der Einwohnerzahlen im Untersuchungsgebiet, die sowohl insgesamt und in allen betrachteten Ländern mit Ausnahme Hamburgs zurückgehen, kommt der Gutachter für den Flughafen Hannover damit zu einem etwas niedrigeren Wachstum des Passagieraufkommens (+2,9% p.a., entsprechend 78% für 2010 – 2030), bei sonst ebenso für Hannover zu berücksichtigenden in Kapitel 4.1 dargestellten relevanten Entwicklungen für den Luftverkehr.

Bei den Flugbewegungen wird sich der Trend des Einsatzes größerer Fluggeräte im Punkt-zu-Punkt-Verkehr und auch bei den Anbindungen Hannovers an die europäische Drehkreuze fortsetzen. Bei letzteren geben die Netzwerkfluggesellschaften auf lange Sicht größeren Flugzeugen gegenüber einer Ausweitung der Bedienungsfrequenzen den Vorzug. Für die Veränderung des Streckenportfolios ab Hannover ist von einer Ausweitung der Liniendienste zu weiteren europäischen Metropolen auszugehen, für die in der Endzielstatistik des Passagierverkehrs ab dem Flughafen Hannover zu einigen Zielen bereits heute Volumen verzeichnet sind, die deren zukünftige Einrichtung erwarten lassen. Dies betrifft primär europäische Destinationen, während eine Analyse der Endzielstatistik im Bereich des Interkontinentalverkehrs keine entsprechenden Indikationen ergibt, was insbesondere auf den heutigen Abfluss dieser Nachfrage über den Landweg (ICE-Verbindung) zum Flughafen Frankfurt aus dem südlichen Niedersachsen zurückzuführen ist. Dennoch kann von rund einem Dutzend möglicher Kandidaten für Nonstop-Verbindungen zu neuen Zielen ab Han-

nover bis zum Jahr 2030 ausgegangen werden, unter denen sich auch einzelne Destinationen außerhalb Europas in Fernost und Nordamerika befinden. Die langfristige Etablierung einer Fernost-Strecke ab Hannover wird auch davon abhängen, inwieweit Strecken zu aktuell stark wachsenden Hubs im Mittleren Osten von Flughäfen wie Hannover eröffnet werden. Aufgrund der aktuellen Beteiligung von Etihad an Air Berlin könnte die Wahrscheinlichkeit hierfür steigen. Die Einrichtung solcher Flüge ab Hannover stünde in starker Konkurrenz zu einer denkbaren Fernost-Verbindung ab diesem Flughafen. Im Fall der Zusammenarbeit zwischen Etihad und Air Berlin ist beschlossen, dass Air Berlin selbst nicht mehr nach Fernost fliegen wird. Die Fluggäste müssen zukünftig Umsteigeverbindungen via Abu Dhabi nutzen.

Tabelle 28: Kennzahlen zum Flughafen Hannover bis 2030

Flughafen Hannover	Passagiere [Mio.] / %	Gewerbliche Flugbewegungen [000] / %	Passagiere je gewerblicher Flugbewegung
2010	5,06	62,6	80,9
Ausblick 2020	6,96	77,6	89,7
Ausblick 2030	9,03	90,8	99,5
Szenario 2030	9,39	93,4	100,6
% p.a. Ausblick	+2,9%	+1,9%	+1,0%
% p.a. Szenario	+3,1%	+2,0%	+1,1%
% Ausblick 2030	+78%	+45%	+23%
% Szenario 2030	+86%	+49%	+24%
2010 vs. Ausblick 2030	+3,97	+28,2	+18,6
2010 vs. Szenario 2030	+4,33	+30,8	+19,7

Quelle: eigene Darstellung MKmetric 2011.

Aufgrund dieser Annahmen zur Entwicklung der Struktur des Flugangebotes ab Hannover und den in Kapitel 4.1 aufgeführten hierzu relevanten Trends (z. B. Wettbewerbsdruck) ist mit einer Zunahme der Kennzahl Passagiere je Flugbewegung um über 20% auf knapp 100 Personen auszugehen. Zusammen mit der Abschätzung des Passagieraufkommens ergibt sich so eine Ausweitung der Zahl der gewerblichen Flugbewegungen von 63.000 auf gut 90.000 bis zum Jahr 2030, was gegenüber 2010 ein mittleres Wachstum von 1,9% p.a. oder insgesamt von 45% bedeutet. Diese Entwicklung bis 2030 lässt sowohl hinsichtlich Passagieraufkommen als auch Flugbewegungen keinerlei Kapazitätsprobleme für den Flughafen Hannover in Betrachtungszeitraum erwarten.

Szenario 2030

Die erfolgreiche Umsetzung der in Kapitel 3.8 beschriebenen Maßnahmen, insbesondere von W4 wirkt sich für den Flughafen Hannover wie folgt aus: Trotz der Ausweitung des Angebots am Flughafen Hamburg zu europäischen und interkontinentalen Destinationen, kann Hannover im Szenario 2030 für dieses Jahr ein Passagieraufkommen von knapp 9,4 Mio. Personen akquirieren. Das erwartete zusätzliche Angebot von Nonstopflügen zu weiteren europäischen Destinationen sowie einzelnen Zielen in Nordamerika und dem Fernen Osten, verringert den Abfluss dieser Nachfrage aus dem Einzugsbereich des Flughafens sowohl zum Standort Hamburg, insbesondere jedoch zu Flughäfen mit interkontinentalem Angebot außerhalb des Untersuchungsgebietes (Frankfurt, Düsseldorf), so dass Hannover im Vergleich zum Ausblick 2030 rund 360.000 zusätzliche Passagiere aufweist. Das mittlere Wachstum der Passagierzahl ausgehend von 2010 liegt dann entsprechend bei 3,1% gegenüber 2,9%.

Bei den Flugbewegungen ist bei Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls ein Zuwachs zu erwarten (+49% gegenüber 2010), der im Verhältnis jedoch unter dem des Passagierwachstums (+78% liegt). Diese rund 93.400 Flugbewegungen im Szenario 2030 bedeuten, dass die Zahl der Passagier je gewerblicher Flugbewegung dann den Wert von 100 übersteigt und somit rund 1 Person über dem Wert für den Ausblick 2030 liegen wird.

4.3.4 Flughafen Heringsdorf

Mit 17.000 Passagieren⁴⁶ im Jahr 2010 befindet sich der Flughafen Heringsdorf heute bei den Passagierzahlen, die er im Jahr 2000 bereits aufwies. Während dieser Dekade schwankte das Aufkommen zwischen 31.000 Passagieren im Jahr 2002 und 6.000 Fluggästen im Jahr 2007. Entsprechendes gilt für die Zahl der zugehörigen, gewerblichen Flugbewegungen: 2010 lagen diese bei rund 700⁴⁷, was in etwa dem Wert des Jahres 2000 entspricht. Nach einem kurzen Intermezzo von „outbound“-orientierten Flügen des Urlaubsverkehrs zu Zielen im Mittelmeerraum in der Vergangenheit, fokussiert der Flughafen im gewerblichen Passagierverkehr heute ganz auf den saisonalen „Inbound“-Tourismus zur Insel Usedom. 2012 ist die Ausweitung des Flugangebots ab weiteren Schweizer Flughäfen vorgesehen.

⁴⁶ Gewerbliche Passagiere ohne Taxiflüge, Rundflüge, Schulflüge und gewerblichen Anforderungsverkehr.

⁴⁷ Gewerbliche Flugbewegungen ohne Taxiflüge, Rundflüge, Schulflüge und gewerblichen Anforderungsverkehr.

Ausblick 2030

Ausgehend von einem weiteren moderaten Ausbau des Flugangebots für den saisonalen „Inbound“-Tourismus ist bis zum Jahr 2030 von einer Verdoppelung der Passagierzahlen am Flughafen Heringsdorf auszugehen, so dass für dieses Jahr rund 40.000 Passagiere zu erwarten sind. Dabei setzt die bestehende Nachfragestruktur für Usedom-Urlaub, die einen klaren Schwerpunkt in Ostdeutschland und ganz besonders im Großraum Berlin hat, der Luftverkehrsnachfrage nach Heringsdorf gewisse Grenzen, sofern keine gezielte Ausweitung entsprechender Marketingaktionen in weiter von Usedom entfernt gelegenen Regionen erfolgt, wie sie nur im Szenario 2030, nicht jedoch für den Ausblick auf dieses Jahr maßnahmensseitig unterstellt wurde. Prinzipiell wird unterstellt, dass der Charakter der Insel erhalten bleibt und keine Investitionen für Massentourismus getätigt werden.

Tabelle 29: Kennzahlen zum Flughafen Heringsdorf bis 2030

Flughafen Heringsdorf	Passagiere ⁴⁸ [Mio.] / %	Gewerbliche Flugbewegun- gen ⁴⁹ [000] / %	Passagiere je gewerblicher Flugbewegung
2010	0,02	0,7	28,6
Ausblick 2020	0,03	1,0	30,0
Ausblick 2030	0,04	1,1	36,4
Szenario 2030	0,07	1,6	43,8
% p.a. Ausblick	+3,9%	+0,7%	+3,2%
% p.a. Szenario	+7,4%	+1,4%	+5,9%
% Ausblick 2030	+114%	+14%	+87%
% Szenario 2030	+316%	+33%	+212%
2010 vs. Ausblick 2030	+0,02	+0,4	+5,2
2010 vs. Szenario 2030	+0,06	+1,0	+12,6

Quelle: eigene Darstellung MKmetric 2011.

⁴⁸ Gewerbliche Passagiere ohne Taxiflüge, Rundflüge, Schulflüge und gewerblichen Anforderungsverkehr.

⁴⁹ Gewerbliche Flugbewegungen ohne Taxiflüge, Rundflüge, Schulflüge und gewerblichen Anforderungsverkehr.

Szenario 2030

Auch für Heringsdorf kann bei erfolgreicher Umsetzung der Maßnahmen aus Kapitel 3.8, wobei ganz besonders die aktive Vermarktung des Luftverkehrsstandortes Heringsdorf bei den Veranstaltern von Pauschalreisen (Maßnahme S6) zu nennen ist, von einer Steigerung des Passagieraufkommens noch über den im Ausblick 2030 genannten Wert hinaus, rechnen. Statt 40.000 Passagieren im Ausblick halten wir im Szenario 2030 bis zu 70.000 Passagiere als Jahresaufkommen für erzielbar. Das ist mehr als der vierfache Wert des Jahres 2010 (knapp 17.000 Passagiere). Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen erhöht sich aufgrund dieses Wachstums um über 900 und kommt damit im Szenario 2030 auf einen Wert von ca. 1.600.

4.3.5 Flughafen Lübeck

Der Flughafen Lübeck wies 2010 ein Passagiervolumen von ca. 540.000 Fluggästen auf und fertigte rund 8.300 gewerbliche Flugbewegungen ab. Im Jahr 2011 geht das Aufkommen an diesem Standort aufgrund der Rücknahme von Flugangeboten des „Low cost“ Fluggesellschaft Ryanair auf rund 340.000 Passagiere zurück.

Ausblick 2030

Im Ausblick bis 2030 ist für den Flughafen Lübeck von keiner grundsätzlich anderen Struktur, als wie sie für das Jahr 2020 unterstellt wird, auszugehen. Dass bedeutet, der Flughafen Lübeck wird als Standort für den Bedarfsflugverkehr (Verkehrsabwicklung auf Anfrage) betrachtet, an dem nur ausgewählte Luftverkehrsangebote des gewerblichen Passagierverkehrs, d.h. im wesentlichen Liniendienst durch „Low cost“ Fluggesellschaften, für die keine besondere Alimentierung durch die öffentliche Hand stattfindet, vorzufinden sind. Das Potenzial für solche Luftverkehrsangebote ist angesichts des nahe gelegenen Flughafens Hamburg, für den auch im Ausblick 2030 keine grundlegenden Kapazitätsengpässe vorauszusehen sind, und der von den Fluggesellschaften gegenüber Lübeck bevorzugt bedient wird, ohne besondere finanzielle Förderung begrenzt.

Die Motivation den Flughafen Lübeck in diesem Status aufrecht zu erhalten, gründet sich in der Vorsorge, langfristig für den norddeutschen Wirtschaftsraum weitere Luftverkehrskapazitäten vorzuhalten. Dies erfolgt als Alternative zu einem möglichen Ersatz- oder Ergänzungsstandort für den Flughafen Hamburg, am bislang dafür vorgesehenen Standort Kaltenkirchen.

Die Alternative hierzu, den Flughafen Lübeck für den gewerblichen Passagierverkehr zu schließen, birgt das Risiko, seine Rückversetzung in den Status eines Verkehrsflughafens, im Bedarfsfalle aus politischen und genehmigungsrechtlichen Gründen nicht mehr vollziehen zu können.

Tabelle 30: Kennzahlen zum Flughafen Lübeck bis 2030

Flughafen	Passagiere	Gewerbliche Flugbewegungen	Passagiere je gewerblicher
Lübeck	[Mio.] / %	[000] / %	Flugbewegung
2010	0,54	8,3	65,2
Ausblick 2020	0,26	6,3	41,3
Ausblick 2030	0,31	6,6	46,7
Szenario 2030	0,35	6,9	50,2
% p.a. Ausblick	-2,7%	-1,1%	-1,7%
% p.a. Szenario	-2,2%	-0,9%	-1,3%
% Ausblick 2030	-42%	-19%	-28%
% Szenario 2030	-36%	-16%	-23%
2010 vs. Ausblick 2030	-0,23	-1,6	-18,5
2010 vs. Szenario 2030	-0,19	-1,4	-15,0

Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Das Aufkommen in Lübeck wird unter dieser Prämisse analog zum Jahr 2020 auch im Ausblick auf 2030 nur in einer Größenordnung von rund 310.000 Passagieren liegen. Gegenüber 2010 bedeutet dies fast eine Halbierung des Aufkommens und auch im Vergleich zum Jahr 2011 bedeutet dies ein Rückgang des Aufkommens.

Durch diesen Aufkommensrückgang wird die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen im Vergleich zu 2010 um rund 2.000 zurückgehen und bei ca. 6.600 liegen, was bedeutet, dass der gewerbliche Flugverkehr in Lübeck jenseits der gewerblichen Passagierluftfahrt von dieser Entwicklung unberührt bleibt.

Szenario 2030

Im Szenario 2030 wirkt sich bei weiterhin gültigen Prämissen, wie sie für den Ausblick 2030 zu diesem Flughafen angenommen wurden, die erfolgreiche Umsetzung der in Kapitel 3.8 beschriebenen Maßnahmen andernorts, sowie von W7 für Lübeck wie folgt aus: Aufbauend auf den Zahlen des Ausblicks 2030 erwarten wir aufgrund der Akquisition von „Inbound“-Tourismus orientierten saisonalen Luftverkehrsangeboten knapp 40.000 zusätzliche Passagiere für Lübeck. Somit erreicht dieser im Szenario 2030 ein Aufkommen von insgesamt 350.000 Passagieren. Dieses Mehraufkommen sorgt für insgesamt 6,900 Flugbewegungen in diesem Jahr, also rund 300 mehr gegenüber den für den Ausblick 2030 angegebenen Wert. Die Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung sorgt für eine verbesserte Erreichbarkeit des Flughafens aus Dänemark. Umgekehrt verbessert sich jedoch auch die Erreichbarkeit des Großflug-

hafens Kopenhagen-Kastrup, der somit insbesondere aus Ostholstein als Abflugalternative zu Hamburg aber auch Lübeck interessant wird.

Durch die Nähe des Standortes Lübeck zu dem weitaus größeren Flughafen Hamburg mit dessen vielseitiger Angebotspalette werden nur in eingeschränkter Weise touristische Angebote von Schleswig-Holstein über den Standort Lübeck attrahiert. Daher zeigen auch die Maßnahmen zur touristischen Entwicklung nur verhaltene Effekte auf dem Luftverkehrsstandort.

4.3.6 *Flughafen Rostock-Laage*

Der Flughafen Rostock-Laage hatte 2010 ein Aufkommen von knapp 220.000 Passagieren und wies rund 12.000 gewerbliche Flugbewegungen auf, von denen rund 20.000 Passagiere und 10.000 Flugbewegungen der neu angesiedelten Flugschule zuzurechnen sind. Somit verbleiben für den hier relevanten anderen gewerblichen Flugverkehr (u.a. Linien- und Charterflüge) rund 1.900 Flugbewegungen, die sich mit den in der Luftverkehrsstatistik ausgewiesenen Zahlen früherer Jahre vergleichen lassen.

2011 wurde mit knapp 224.000 Passagieren das Vorjahresergebnis übertroffen. Dies ist jedoch primär auf die sehr positive Entwicklung bei den gewerblichen Schulungsflügen zurückzuführen, während die Passagierzahl der Linien- und Charterflüge mit 167.000 Personen gegenüber dem Vorjahr um nur rund 2.000 Personen zunahm (+1,5%).

Die Struktur des Luftverkehrs an diesem Standort war in den letzten 10 Jahren von einem tiefgreifenden Wandel geprägt. Die einst existierenden innerdeutschen Regionalflugverbindungen, die vielfach mit kleinstem Gerät geflogen und zum Teil mit Landeszuschüssen betrieben wurden, sind durch Flüge von Lufthansa und deren „Low cost“ Tochter Germanwings ersetzt worden. Der „Outbound“-Urlaubsverkehr zu mehreren Zielen im Mittelmeerraum besteht weiterhin. Ergänzt wird das Flugangebot durch saisonale Flüge des „Inbound“-Touristik-Verkehrs. Die Passagierzahlen in der Dekade seit 2000 auf ca. 200.000 (ex Flugschule) verdoppelt. Die gewerblichen Flugbewegungen (ex Flugschule) haben sich dagegen von seinerzeit über 4.000 mehr als halbiert. Entsprechend stieg die Zahl der Passagiere je Flugbewegung auf dieser Basis von 21 auf 103 Personen an.

Wie der Einzugsbereich von Rostock-Laage zeigt (Abbildung 33), kann der Flughafen derzeit nur einen relativ geringen Anteil an der im Land Mecklenburg-Vorpommern existierenden Luftverkehrsnachfrage an sich ziehen, während das Gros der Flugreisenden dieses Landes die Flughäfen in Hamburg sowie in Berlin nutzt. Mit dafür verantwortlich ist das bisherige Fehlen einer täglich mindestens im doppelten Tagesrand beflogenen Anbindung Rostock-Laages an ein Luftverkehrsdrehkreuz mit europaweiten oder noch besser weltweiten Luftverkehrsangebot. Die bisher bestehenden ganzjährig an ausgewählten Wochentagen bestehenden Verbindungen nach München,

bzw. das saisonale Flugangebot am Wochenende nach Frankfurt durch Lufthansa, waren eher auf Wochenendpendler, bzw. den Inbound-Tourismus ausgerichtet, konnten die Funktion einer Hubanbindung Rostocks somit nur unzureichend erfüllen.

Schon 2010 ganzjährig etablierte Strecken, wie etwa nach Stuttgart und Köln, zeigen deutlich, welche Potenziale ab dem Flughafen Rostock-Laage akquiriert werden können, sobald das Angebot attraktive Konditionen aufweist: Beide Strecken hatten 2010 jeweils deutlich über 30.000 Passagiere. Dabei wurden sie noch nicht einmal an jedem Wochentag angeboten und wiesen sowohl aufgrund ihrer Destinationen als auch wegen der anbietenden Fluggesellschaft (Germanwings) die primär auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre fokussiert, überwiegend nur Lokalverkehr auf. Die bis 2009 im doppelten Tagesrand angebotene Flugverbindung nach München wies demgegenüber nur eine recht bescheidene Inanspruchnahme von bis zu 17.000 Personen pro Jahr auf. An ihr zeigte sich sehr gut der Effekt der fehlenden Motivation der betreibenden Fluggesellschaft, Passagiere zu akquirieren, wenn die Kostendeckung der Strecke für den Betreiber durch die öffentliche Hand gewährleistet ist. Ähnliche Beobachtungen ließen sich auch bei den Strecken Erfurt – München oder Frankfurt – Hof-Plauen machen. Daher muss die Bedienung einer Drehkreuzanbindung Rostocks unbedingt eigenwirtschaftlich und auf Risiko der betreibenden Fluggesellschaft erfolgen, um solche Entwicklungen zu vermeiden. Dennoch ist neben dem Flughafen auch die Politik gefordert sich für eine ganzjährige tägliche Verbindung von Rostock nach Frankfurt intensiv einzusetzen.

Ausblick 2030

Aufgrund dieser verbesserungsfähigen Marktpenetration und des tiefgreifenden strukturellen Wandels ist eine Abschätzung des Passagieraufkommens für das Jahr 2030 auf Basis einer wie auch immer gearteten Trendfortschreibung der Entwicklung der letzten Dekade und des Status quo nicht zielführend.

Unter Annahme der Existenz einer Anbindung von Rostock an einen Drehkreuzflughafen mit mindestens doppelter täglicher Bedienung, einer moderaten Ausweitung des „outbound“-orientierten Urlaubsverkehrs sowie die Etablierung weiterer „Inbound“-Tourismus-Flüge aus verschiedenen Destinationen Süddeutschlands, aus dem Benelux-Raum, den deutschsprachigen Alpenländern sowie ggf. auch aus Polen kann von einer gegenüber heute drastisch verbesserten Ausschöpfung des Marktpotenzials ausgegangen werden. Jedoch ist trotz steigender Luftverkehrsmobilität dieses Marktpotenzial aus der Region selbst, wegen der deutlich abnehmenden Bevölkerungszahl des Landes, 2030 nicht wesentlich größer als heute. Dies gilt jedoch nicht für das Potenzial des „Inbound“-Tourismus, das der Flughafen Rostock jedoch auch in Teilen mit dem Flugplatz Heringsdorf, der ausschließlich auf dieses Segment des Luftverkehrs fokussiert, teilen muss.

Tabelle 31: Kennzahlen zum Flughafen Rostock-Laage bis 2030

Flughafen Rostock-Laage	Passagiere ⁵⁰ [Mio.] / %	Gewerbliche Flugbewegungen ohne Flugschule [000] / %	Passagiere je gewerblicher Flugbewegung
2010	0,20	1,9	103,1
Ausblick 2020	0,45	4,4	103,3
Ausblick 2030	0,81	7,9	103,6
Szenario 2030	0,99	9,6	103,9
% p.a. Ausblick	+7,3%	+7,3%	0,0%
% p.a. Szenario	+8,4%	+8,3%	0,1%
% Ausblick 2030	+313%	+311%	0,5%
% Szenario 2030	+403%	+394%	1,8%
2010 vs. Ausblick 2030	+0,62	+6,0	0,5
2010 vs. Szenario 2030	+0,80	+7,6	1,9

Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

In Summe dieser Annahmen ergibt sich für den Flughafen Rostock-Laage im Ausblick für das Jahr 2030 ein Passagiervolumen von rund 800.000 Passagieren, für dessen Bewältigung knapp 8.000 gewerbliche Flugbewegungen erforderlich sind, die Kennzahl Passagiere je Flugbewegung liegt somit bei gut 100 Personen. Die sich aus diesen Aufkommenswerten für 2030 ergebenden mittleren Wachstumsraten (gut 7% p.a. für Passagiere und Flugbewegungen) sind eher nachrichtlicher Natur und können zum Vergleich mit anderen Flughäfen in Ansatz gebracht werden. Denn für Flughäfen mit einem niedrigen sechsstelligen Passagieraufkommen bedeutet jede Einführung einer Strecke, die mehrmals pro Woche mit Jets zumindest mittlerer Größe bedient wird, einen deutlichen Nachfragesprung.

Anzumerken bleibt, dass sich das Thema Kapazität bei Verkehrszahlen dieser Größenordnung höchstens bzgl. des Terminals stellen könnte. Hier verfügt Rostock-Laage jedoch durch das im Jahr 2005 existierende Gebäude, das für 1 Million Passagiere pro Jahr ausgelegt ist, ausreichende Reserven.

⁵⁰ Ohne „Passagiere“ der Flugschule.

Szenario 2030

Bei erfolgreicher Umsetzung der in Kapitel 3.8 beschriebenen Maßnahmen, insbesondere von W1, W6 und W8 ist im Szenario 2030 für den Flughafen Rostock-Laage mit einem deutlich stärkeren Zuwachs der zu erwartenden Passagierzahl auf dann gegenüber 2010 um rund 400% auf rund knapp 1 Mio. zu rechnen. Diese im Vergleich zum Ausblick 2030 170.000 (entsprechend 82%-Punkten) zusätzlichen Passagiere erreicht Rostock-Laage im Szenario 2030 zum einen durch eine signifikante Ausweitung des Angebotes an Strecken für den „Inbound“-Tourismus in Verbindung mit deren verbesserter Verknüpfung zu den Urlaubsgebieten an der Ostsee. Aber auch weitere Strecken zu touristischen Zielen in Europa sowie eine weitere Drehkreuzanbindung ermöglichen dieses starke Wachstum. Damit kann Rostock-Laage in seinem engeren Einzugsbereich, der in etwa das Land Mecklenburg-Vorpommern abdeckt seinen Marktanteil in den einzelnen Regionen weiter erhöhen und so den Abfluss der Nachfrage nach Berlin und Hamburg reduzieren. Das mittlere jährliche Wachstum liegt im Szenario 2030 mit 8,4% p.a. somit um rund einen Prozentpunkt über demjenigen des Ausblicks 2030.

4.3.7 Flughafen Sylt

Der Flughafen Sylt diene seit jeher primär dem „Inbound“-Tourismus der Insel Sylt. Sein Passagieraufkommen hat sich in der letzten Dekade von gut 30.000 Fluggästen im Jahr 2000 auf über 190.000 im Jahr 2010 mehr als versechsfacht. Dieser Nachfragesprung fand in wesentlichen in der zweiten Hälfte des letzten Jahrzehnts statt: Hatte Sylt 2002 noch 20.000 Passagiere, waren es nur 5 Jahre später im Jahr 2007 mit 120.000 Fluggästen bereits fünf Mal so viele. Gleichzeitig ist die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen in diesem Zeitraum von 5.600 nur moderat auf 6.800 angestiegen. Maßgeblich hierfür verantwortlich war die Bedienung des Flughafens durch Flüge mit mittleren Jets und größeren Turbopropflugzeugen aus etlichen deutschen Flughäfen einhergehend mit der Etablierung von Pauschalreiseangeboten nach Sylt durch große Reiseveranstalter, die dort auch die Hotelkapazitäten spürbar erhöhten. Diese Flüge ersetzen vielfach die zuvor primär durch Kleingerät (bis 30 Sitze) angebotenen Sylt-Flüge durch Regionalfluggesellschaften. Es bleibt festzuhalten, dass diese Flüge mit größerem Gerät nach wie vor nur einen Teil der Flugbewegungen auf Sylt ausmachen und andere gewerbliche Flüge nach wie vor bedeutend sind. Dementsprechend liegt die Zahl der Passagiere je gewerbliche Flugbewegung mit 28 Personen bei einem relativ niedrigen Wert, der dennoch gegenüber dem Jahr 2000 (6 Passagiere je gewerblicher Flugbewegung) deutlich anstieg.

Ausblick 2030

Einem grenzenlosen Wachstum des Luftverkehrs nach Sylt bis zum Jahr 2030 setzen die auf der Insel vorhandenen Bettenkapazitäten und auch die Nachfragestruktur des Inseltourismus', der zu einem bedeutenden Teil aus Norddeutschland in Pkw- oder bahnaffiner Entfernung zu Sylt rekrutiert und daher ein Luftverkehrsangebot nach Sylt nur in verhaltenem Maße nachfragen würde, gewisse Grenzen.

Tabelle 32: Kennzahlen zum Flughafen Sylt bis 2030

Flughafen Sylt	Passagiere [Mio.] / %	Gewerbliche Flugbewegungen [000] / %	Passagiere je gewerblicher Flugbewegung
2010	0,19	6,8	28,2
Ausblick 2020	0,24	7,3	32,9
Ausblick 2030	0,27	7,0	38,3
Szenario 2030	0,31	7,5	41,4
% p.a. Ausblick	+1,7%	+0,2%	+1,5%
% p.a. Szenario	+2,4%	+0,5%	+1,9%
% Ausblick 2030	+41%	+4%	+36%
% Szenario 2030	+62%	+11%	+47%
2010 vs. Ausblick 2030	+0,08	+0,3	+10,1
2010 vs. Szenario 2030	+0,12	+0,7	+13,2

Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Wegen der bereits recht guten Erschließung des deutschen Marktes mit Flugangeboten auf die Insel, wird daher von einem moderaten Wachstum der Passagierzahlen auf Sylt um im Mittel +1,7% pro Jahr in den nächsten 20 Jahren ausgegangen, was einer Steigerung des Aufkommens um insgesamt rund 40% entspricht. Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen wird sich dadurch kaum verändern, da einer Ausweitung des saisonalen Linienflugangebotes ein teilweiser Rückgang bei Taxiflügen oder anderen Flügen mit gewerblicher Passagierbeförderung mit Kleinstergerät auszugehen ist. Von daher ist auch bei dieser Steigerung des Aufkommens nicht mit Kapazitätsengpässen auf dem Flughafen Sylt zu rechnen.

Szenario 2030

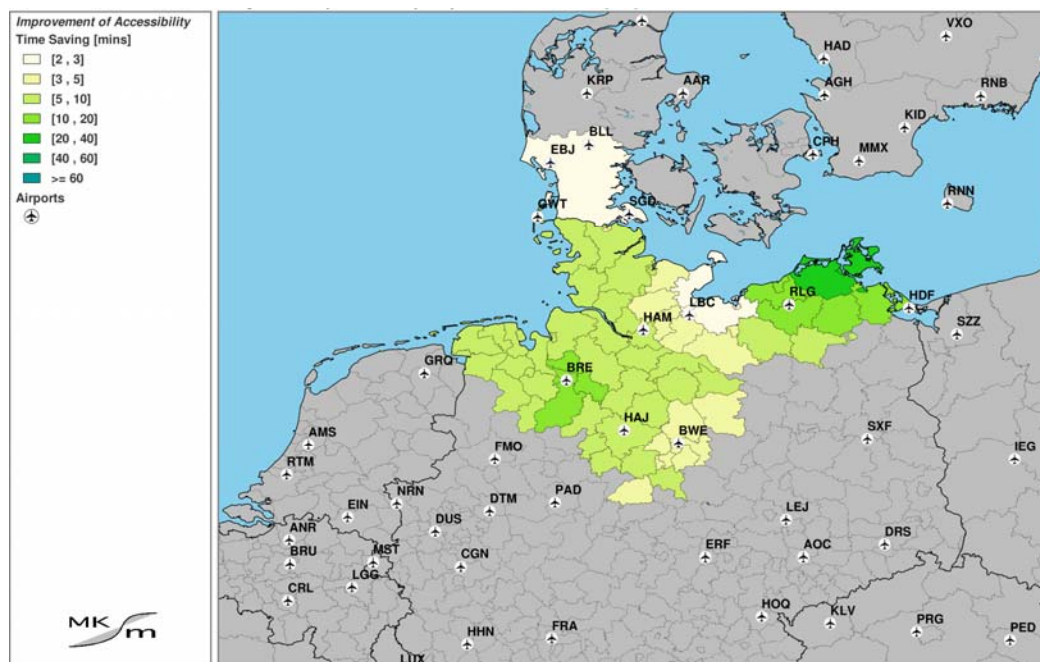
Unter der Annahme einer erfolgreichen Umsetzung der in Kapitel 3.8 beschriebenen Maßnahmen, insbesondere von S1 und O6, gehen wir für den Flughafen Sylt von einem um rund 40.000 Passagiere höheren Aufkommen, als für den Ausblick 2030 angenommen, aus. Für die dann abzufertigenden 310.000 Passagiere, sind auf Sylt 7.500 gewerbliche Flugbewegungen erforderlich – rund 500 mehr als im Ausblick 2030. Gegenüber 2010 bedeutet dies einen Zuwachs von 62% beim Passagieraufkommen, jedoch von nur 11% bei den gewerblichen Flugbewegungen, so dass im Szenario 2030 dann rund 41 Passagiere je gewerblicher Flugbewegung zu verzeichnen sind.

4.4 Veränderung der Erreichbarkeit Norddeutschlands

Die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Maßnahmen und deren Auswirkungen sorgen nicht nur für eine Veränderung des Aufkommens auf den betrachteten Flughäfen Norddeutschlands, sie verändern auch die erforderlichen Reisezeiten im Luftverkehr und damit die regionale Erreichbarkeit im Untersuchungsgebiet und den daran angrenzenden Regionen.

Mit der Umsetzung der in Kapitel 3.8 beschriebenen Maßnahmen ergibt sich eine Verbesserung der Europa-Erreichbarkeit, wie sie in der Abbildung 52 dargestellt ist. Die ausgewiesenen Reisezeitverbesserungen beziehen sich dabei auf eine Richtung.

Abbildung 52: Verbesserung der Europa-Erreichbarkeit Luftverkehr Szenario 2030



Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011.

Die stärksten Reisezeitverbesserungen im Bereich von bis zu 40 Minuten ergeben sich dabei für das östliche Vorpommern. Sie sind hervorgerufen durch die im Szenario 2030 unterstellte direkte, mehrfach täglich bestehende Anbindung des Flughafens Rostock-Laage an ein Drehkreuz mit einem dichten Angebot an Flügen zu Zielen (nicht nur) in ganz Europa. Starke positive Effekte auch rund um den Flughafen Bremen sowie zwischen diesem und dem Luftverkehrsstandort Hannover, da für beide Standorte von einem deutlichen Ausbau des Europa-Flugangebotes (wenngleich mit unterschiedlichem Fokus) ausgegangen wird. Auch rund um Hamburg sowie in weiten Teilen Schleswig-Holsteins, mit Ausnahme der Region um Lübeck, wo das Flug-

angebot gemäß der getroffenen Annahmen nicht deutlich ausgeweitet wird, zeigen sich deutliche Effekte hinsichtlich einer Verbesserung der Europa-Erreichbarkeit. Dass diese nicht ganz so groß wie in Vorpommern oder rund um Bremen ausfallen, ist der Tatsache geschuldet, dass das Angebot an Flugstrecken zu europäischen Zielen in Hamburg bereits 2010 recht gut war und dasjenige der Flughäfen Hannover und Bremen deutlich überstieg. Zudem lag der Schwerpunkt für das Szenario 2030 bei den Hamburg betreffenden Maßnahmen auf der Verbesserung der Flugverbindungen zu Zielen außerhalb Europas.

4.4.1 *Einsparungen von Reisezeit*

Auf Basis der zu erwartenden Veränderungen im Luftverkehrsangebot Norddeutschlands ergeben sich für das Untersuchungsgebiet Veränderungen (Kürzungen) der Reisezeit. Werden diese auf das zu erwartende Nachfragegerüst an Luftverkehrsleistungen aus dem norddeutschen Raum bezogen, ergeben sich Reisezeiteinsparungen. Diese lassen sich unter Zuhilfenahme des Simulationstools x-via der MKmetric GmbH quantifizieren. Die Berechnungen zeigen in Summe für den Ausblick 2030 im Vergleich zur Annahme eines gegenüber heute unveränderten Luftverkehrsangebotes eine Einsparung von rund 6,0 Mio. Personenstunden p.a. Für das Szenario 2030, in dem von der erfolgreichen Umsetzung der in Kapitel 4.2 beschriebenen Maßnahmen ausgegangen wird, ergibt sich sogar eine Einsparung von rund 9,6 Mio. Personenstunden. Der Anteil der Geschäftsreisen an den ausgewiesenen Reisezeiterparnissen beträgt dabei rund 40%.

In Anlehnung an die Bewertungsmethodik der BVWP kann diese Reisezeiterparnis auch monetarisiert werden. Werden z. B. 20,- Euro je eingesparter Stunde im Geschäftsreiseverkehr und 4,- Euro im privaten Reiseverkehr in Ansatz gebracht, so ergibt sich damit ein „Wert“ der Reisezeiteinsparung für den Ausblick 2030 von rund 52 Mio. Euro, während sich dieser Wert für das Szenario 2030 auf ca. 86 Mio. Euro beziffert.

Die eingesparte Reisezeit lässt sich auch als mittlere Ersparnis auf einer Flugreise (= ein Hin- und ein Rückflug) ausdrücken. Sie beträgt im Ausblick 2030 18 Minuten, während im Szenario 2030 29 Minuten Einsparung erzielt werden.

4.4.2 *Saldo von Abfluss und Zufluss von Passagieren im norddeutschen Luftverkehr*

Abschließend ein Blick auf das Verhältnis der Luftverkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet Norddeutschland und der von seinen Flughäfen abgefertigten Passagiermenge.

Wie ausgeführt, betrug der Abfluss aus von Luftverkehrsnachfrage in Norddeutschland, der an Flughäfen außerhalb Norddeutschlands abgefertigt wurde abzüglich Reisenden, die von außerhalb des Untersuchungsgebiet stammten, aber die Flughäfen im Untersuchungsgebiet nutzten rund 2 Mio. Passagiere, was rund 10% der gesamten Luftverkehrsnachfrage in Norddeutschland des Jahres 2010 entsprach.

Für das Jahr 2030 erwarten wir dagegen im Szenario 2030, also bei erfolgreicher Umsetzung des Maßnahmenpaketes, einen Abfluss von ca. 5,2 Mio. Passagieren des Untersuchungsgebietes, dem ein Zufluss aus anderen Regionen von 3,4 Mio. Passagieren gegenüber zu stellen ist. Der sich so ergebende Nettoabfluss beträgt rund 1,8 Mio. Passagiere. Damit ist er zwar nur rund 200.000 Personen geringer als der für das Jahr 2010 ermittelte Wert, wegen der gegenüber dem Jahr 2010 bis 2030 jedoch deutlich erhöhten Luftverkehrsnachfrage, verringert sich der Abfluss relativ zu diesem Aufkommen um rund die Hälfte, auf dann nur noch ca. 5% im Szenario 2030.

Für den Ausblick 2030 fällt der Saldo aus Zu- und Abflüssen jedoch stärker negativ aus: Einer Abwanderung von Luftverkehrsreisenden aus Norddeutschland in Höhe von 5,9 Mio. Passagieren, steht hier ein Zulauf von außerhalb des Untersuchungsgebietes von nur 2,8 Mio. Personen gegenüber, so dass netto rund 3,1 Mio. Personen weniger an norddeutschen Flughäfen abgefertigt werden, als die Luftverkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet umfasst. Auch wenn dies nur ca. 8% dieser Nachfrage entspricht und damit weniger als 2010, bedeutet dies dennoch gegenüber dem ‚status quo‘ eine Zunahme des Abflusses von rund 300.000 Personen. Im Kontext der Standortqualität kann Norddeutschland gegenüber konkurrierenden Regionen im Ausblick 2030 nur mit einer geringen Verbesserung rechnen während die Maßnahmen im Szenario 2030 die relative Attraktivität stärker erhöht und damit die Wettbewerbsposition zusätzlich stärkt, was sich einerseits durch die bessere Erreichbarkeit und die eingesparten Reisezeiten zeigt sowie andererseits der Saldo aus Passagierab- und -zufluss belegt.

5 WEITERE TEILFRAGESTELLUNGEN

Entsprechend der Aufgabenstellung werden nachfolgend eine Reihe von Teilfragestellungen ausführlich erläutert, die aufgrund ihres Umfanges und der nicht direkten Verbindung zur Fragestellung separat aufgeführt werden.

5.1 Diskussion der luftverkehrlichen Effekte eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen

Bereits seit den 1950er Jahren wird – mit im Zeitverlauf variierender Intensität – immer wieder über den Bau und Betrieb eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen diskutiert, der den bisherigen Flughafen Hamburg am Standort Fuhlsbüttel ersetzen könnte. Eine genügend große zusammenhängende Fläche im Eigentum der Flughafengesellschaft befindet sich bereits im Eigentum der Flughafengesellschaft. Begründet wird die angebliche Notwendigkeit dieses Objekts vor allem mit vermutet absehbaren Kapazitätsengpässen des Hamburger Flughafens insbesondere im Bereich der luftseitigen Infrastruktur (u.a. Start- und Landebahnen). Aufgrund seiner Innenstadtlage verfügt der Flughafen nur über eng begrenzte Möglichkeiten, seine Verkehrskapazität in diesem Bereich zu erhöhen. Der Neubau einer zusätzlichen Landebahn am Standort Hamburg ist aufgrund seiner Innenstadtlage und der dadurch gegebenen dichten Bebauung und Besiedelung in seiner unmittelbaren Nachbarschaft nicht realistisch.

Ein eventuell neu zu errichtender Internationaler Verkehrsflughafen bei Kaltenkirchen würde mögliche Kapazitätsengpässe auf lange Zeit beseitigen können. Fraglich ist allerdings, welche Auswirkungen dessen Errichtung auf die Versorgung der Großregion Norddeutschland mit Luftverkehrsleistungen hätte. Im Folgenden wird dieser Frage in zwei Schritten nachgegangen. Zunächst werden die wahrscheinlichen Auswirkungen einer Realisierung dieses Großprojekts auf den Luftverkehrsstandort Norddeutschland dargestellt. Die Ausführungen stützen sich dabei im Wesentlichen auf die Studie des Instituts für Weltwirtschaft aus dem Jahr 2007, in der bereits umfassend zu dieser Thematik Stellung bezogen wurde.⁵¹ Wo nötig wurden die in dieser Studie präsentierten Ergebnisse aktualisiert. In einem zweiten Schritt werden die möglichen Folgeeffekte eines Internationalen Verkehrsflughafens bei Kaltenkirchen für den Gesamttraum Norddeutschland untersucht. In beiden Schritten wird realistisch davon ausgegangen, dass der bisher genutzte Flughafen Hamburg am Standort Fuhlsbüttel zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafens Kaltenkirchen geschlossen würde. Anderenfalls wäre davon auszugehen, dass der neue

⁵¹ Klaus Schrader et al. (2007): Neue Wege der Kooperation – Schleswig-Holstein und Hamburg in einer gemeinsamen Wirtschaftsregion. Kieler Beiträge zur Wirtschaftspolitik (herausgegeben vom Institut für Weltwirtschaft), Kiel.

Flughafen in Kaltenkirchen über einen sehr langen Zeitraum stark unterausgelastet wäre und hohe Defizite verursachen würde.⁵²

Kapazitätssituation des Flughafens Hamburg

Der Flughafen Hamburg zählt zu den deutschen Großflughäfen. 2010 war er mit einer Gesamtabfertigungsleistung von gut 13,2 Mio. Work Load Unit (WLU)⁵³ der viertgrößte Flughafen Deutschlands. Mit knapp 13 Mill. Ein- und Aussteigern hatte er das größte Passagieraufkommen aller norddeutschen Flughäfen und das viertgrößte unter allen deutschen Flughäfen zu verzeichnen. Gemessen an der Anzahl der Flugbewegungen gehörte er mit knapp 139.000 An- und Abflügen (davon rund 133.000 im Linien- und Pauschalflugreiseverkehr) ebenfalls zu den vier verkehrsstärksten Flughäfen im deutschen Flughafensystem (Destatis 2010).

Der Hamburger Flughafen fungiert im Flughafensystem bisher als Sekundärflughafen.⁵⁴ Sein Luftverkehrsangebot konzentriert sich dementsprechend auf den inländischen und europäischen Kurz- und Mittelstreckenluftverkehr; der Anteil des Passagierluftverkehrs mit dem Inland betrug 2006: 43 Prozent, der mit dem europäischen Ausland 57 Prozent. Die quantitative Bedeutung des interkontinentalen Direktflugverkehrs ist dagegen mit lediglich 3 Prozent aller Ein-/Aussteiger gering (Destatis 2010). Derzeit werden von Hamburg aus fünf Strecken im Interkontverkehr angeboten (Dubai, Newark, Teheran, Shanghai-Pudong und saisonal Toronto), wovon die Verbindung nach China allerdings über den Flughafen Frankfurt/M. geführt wird.

Der Flughafen hatte bis Anfang des letzten Jahrzehnts ein nahezu ununterbrochenes Wachstum des Luftverkehrs zu verzeichnen.⁵⁵ So nahm das Passagieraufkommen in den 10-Jahreszeiträumen seit 1970 bis 2000 jahresdurchschnittlich um jeweils 3,8 Prozent bis 4,2 Prozent zu, was einem Anstieg der Passagierzahlen zum jeweiligen Ausgangsjahr um 45 bis 50 Prozent entsprach. Im Gefolge des Terroranschlags

⁵² Vgl. dazu etwa die Erfahrungen, die mit dem Flughafen Stansted gemacht wurden, der in den 1990er Jahren errichtet wurde, um die Londoner Flughäfen Gatwick und Heathrow zu entlasten. Der Flughafen war lange Zeit stark unterausgelastet und produzierte hohe Defizite, bis es die Flughafengesellschaft schaffte, durch außerordentlich günstige Gebühren Ryanair zu bewegen, in Stansted seine erste europäische Großbasis aufzubauen.

⁵³ „Work Load Unit“ ist eine im Flughafensektor allgemein akzeptierte Einheit, mit der die auf einem Flughafen erbrachte quantitative Abfertigungsleistung gemessen wird. Es gilt: 1 WLU = 1 Passagier oder 100 kg Fracht.

⁵⁴ Als „Sekundärflughafen“ wird ein Flughafen bezeichnet, der einerseits keine nationale „Gateway-Funktion“ als Drehkreuz des interkontinentalen Luftverkehrs ausübt und damit als Umsteigepunkt im Flughafensystem von relativ untergeordneter Bedeutung ist, dafür aber andererseits von den Luftverkehrsunternehmen (auch) mit Großflugzeugen ab etwa Boeing 737 (bzw. Airbus A320) im Kurz- und Mittelstreckenluftverkehr angefliegen wird.

⁵⁵ Lediglich in der Folge der Terroranschläge des 11. September 2001 in den USA kam es zu einem temporären deutlichen Verkehrseinbruch auf dem Hamburger Flughafen. Bereits 2004 war dieser Verkehrseinbruch vollständig kompensiert (Destatis).

vom 11. September 2011, der SARS-Krise und mehrerer Vulkanausbrüche auf Island brach sein Verkehrswachstum – wie auch der Weltluftverkehr insgesamt – zwar immer wieder temporär ein. Seine weitere Entwicklung schwenkte allerdings jedes Mal relativ schnell wieder auf seinen langfristigen Wachstumspfad ein. Auch der Verkehrseinbruch infolge der Finanzkrise 2008/09 war bis 2010 wieder ausgeglichen. Aufgrund der sich fast nahtlos angeschlossenen tiefen strukturellen Staatsschuldenkrise des Euroraums, die in Europa bisher ohne Beispiel ist, ist allerdings jede Prognose, ob und wann der Flughafen wieder nachhaltig auf seinen langfristigen Wachstumskurs einschwenken wird, aufgrund der besonderen Unsicherheiten, die sich aus den derzeitigen wirtschaftlichen Verwerfungen im Euro-Raum und auch anderswo ergeben, mit Unsicherheiten belastet. Im Folgenden wird davon ausgegangen, dass die Luftverkehrsnachfrage weiter zunehmen wird.

Die Abschätzung des künftigen Luftverkehrsaufkommens im norddeutschen Flughafensystem hat ergeben, dass die Kapazität des Hamburger Flughafens am Standort Fuhlsbüttel kurz- bis mittelfristig ausreichen wird, die Verkehrsnachfrage mindestens weitgehend engpassfrei zu bewältigen (Kapitel 4.3.2). Engpässe wird es allenfalls zu wenigen Spitzenlastzeiten geben. Allerdings können langfristig Kapazitätsengpässe auftreten, die geeignet sind, die weitere Entwicklung des Flugangebotes ab Hamburg ernsthaft zu gefährden. Die folgende Analyse geht daher davon aus, dass eine Entscheidungssituation dahingehend besteht, ob im Raum Kaltenkirchen ein neuer Flughafen errichtet werden soll.

Folgewirkungen eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens bei Kaltenkirchen für den Luftverkehrsstandort Hamburg

Der Flughafen Hamburg befindet sich in innerstädtischer Lage Hamburgs. Seine Entfernung vom Stadtzentrum (Mönckebergstraße) beträgt 12 km (Falk Routenplaner 2010). Angesichts der innerstädtischen Lage und besonders auch hinsichtlich des dichten Netzes von Luftverkehrsverbindungen, die vom Hamburger Flughafen aus angeboten werden, verfügt die Stadt im norddeutschen Vergleich über eine sehr gute Anbindung an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz. Es ist davon auszugehen, dass sich die im langjährigen Mittel dynamische luftverkehrliche Entwicklung des Flughafens positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt ausgewirkt hat und weiterhin auswirken wird. Beispielsweise haben die vor einigen Jahren neu aufgenommenen Flugangebote der „Low cost“-Luftverkehrsunternehmen dazu beigetragen, dass die Stadt Hamburg als bedeutendes „Inbound“-Ziel des internationalen Städtetourismus an Bedeutung gewonnen hat (UNICONCONSULT 2005; Hamburg Airport 2007b). Die innerstädtische Lage des Flughafens bedeutet aber auch, dass seine räumlichen Expansionsmöglichkeiten eng beschränkt sind. Insbesondere der Neubau einer zusätzlichen Landebahn erscheint unrealistisch.

Tabelle 33: Entfernungen ausgewählter Flughäfen von und PKW-Fahrtzeiten nach Hamburg

Flughafen	Entfernung von Hamburg- Flughafen	PKW- Fahrtzeit bis Hamburg- Flughafen	Entfernung von Hamburg- Zentrum ^a	PKW- Fahrtzeit bis Hamburg- Zentrum ^a	Entfernung nach Kalten- kirchen	PKW- Fahrtzeit nach Kalten- kirchen
	(ca. in km)	(ca. in Min.)	(ca. in km)	(ca. in Min.)	(ca. in km)	(ca. in Min.)
Hamburg	—	—	12	20	30	25
Billund	270	180	280	190	245	165
Lübeck	85	70	80	60	70	80
Parchim	80	70	135	100	175	130
Berlin ^b	310	200	310	200	345	220
Hannover	165	100	145	85	185	105
Bremen	130	90	130	85	150	90

^a Mönckebergstraße. — ^b Schönefeld.

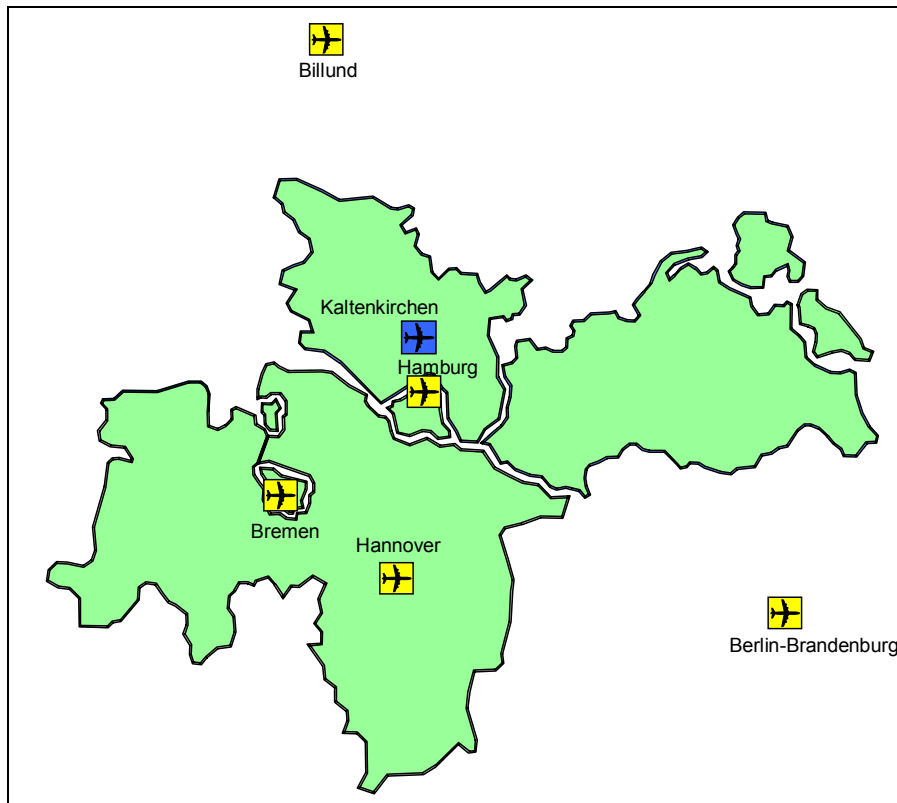
Quelle: Eigene Darstellung MKmetric 2011, auf Basis von Falk Routenplaner.

Die Realisierung des Projekts „Internationaler Verkehrsflughafen bei Kaltenkirchen“ würde dagegen bedeuten, dass die weitere luftverkehrliche Entwicklung der Flughafenregion Hamburg auch nach 2030 auf absehbare Zeit nicht durch Kapazitätsengpässe behindert würde. Allerdings würde sich die „Nordwanderung“ des Flughafens auf die Konkurrenzbeziehungen zwischen den norddeutschen Verkehrsflughäfen auswirken. Hauptkonkurrenten des Hamburger Flughafens sind die Flughäfen in Berlin, Bremen und Hannover sowie – in begrenztem Umfang – Lübeck und der dänische Flughafen Billund. Bereits in dem Gutachten des Instituts für Weltwirtschaft aus dem Jahr 2007⁵⁶ wurde detailliert herausgearbeitet, dass eine Nordwanderung seine Wettbewerbsposition gegenüber Hannover verschlechtern, gegenüber den anderen Flughäfen kaum verbessern würde. Zum einen würden sich die Anfahrtswege und notwendigen Anreisezeiten aus dem südlichen Hamburger Umland und auch aus Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und auch dem Großraum Berlin durch die Nordverschiebung des Flughafens verlängern. Zum anderen ist Schleswig-Holstein bereits heute weitgehend auf die Nutzung des Hamburger Flughafens angewiesen. Die Flughäfen Billund und Lübeck stellen für Flugreisende aufgrund ihres begrenzten Flugangebotes nur in Randbereichen eine echte Alternative zur Nutzung des Flughafens Hamburg dar. Eine Nordverschiebung würde also diesbezüglich kaum neue

⁵⁶ Klaus Schrader et. al. (2007). Potenziale und Chancen zum Aufbau einer gemeinsamen Wirtschaftsregion Schleswig-Holstein und Hamburg. Studie im Auftrag der Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein. Kiel, im Oktober.

Verkehrspotenziale eröffnen. Insgesamt würde die Nordverlagerung des Flughafens also die weitere verkehrliche Entwicklung in Hamburg eher hemmen.

Abbildung 53: Räumliche Lage des Flughafens Hamburg zu seinen Konkurrenzflughäfen vor und nach der Nordwanderung



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Weitere Nachteile könnten sich für Hamburg daraus ergeben, wenn sich die Lufthansa-Technik als einer der großen Arbeitgeber Hamburgs der Nordwanderung des Flughafens verweigert und stattdessen eventuell an einen anderen Standort außerhalb Hamburgs abwandert.

Folgewirkungen eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens bei Kaltenkirchen für Norddeutschland insgesamt

Als einziger norddeutscher Flughafen verfügt Hamburg derzeit über Interkontinentalverkehre. Der Flughafen versucht seit langem weitere Langstreckenflugverkehre anzuziehen. Bisher erscheint das am Hamburger Flughafen generierbare lokale Verkehrsaufkommen den im Fernverkehr tätigen Luftverkehrsunternehmen offensichtlich nicht attraktiv genug um weitere Interkontinentalstrecken aufzubauen. Dies könnte sich ändern, wenn erstens mit der weiteren allgemeinen Einkommensentwicklung im Großraum Hamburg zusätzliches – bisher nur latent vorhandenes – originäres Luftverkehrsaufkommen generiert wird, zweitens sich die neuen Flugzeugmuster B 787 und A 350 am Markt durchsetzen und drittens mit dem weiteren Ausbau des am Hamburger Flughafen angebotenen Luftverkehrsnetzes zusätzliches Umsteigepotenzial an den Flughafen herangeführt wird. Bezüglich der dritten Bedingung wird das Umsteigepotenzial für den Hamburger Flughafen allerdings Zusatzgeschäft bleiben. Es ist nicht zu erwarten, dass er sich als international bedeutende Drehscheibe etablieren wird.

Demgegenüber könnte sich die Verlagerung des derzeitigen Flughafenbetriebs von Fuhlsbüttel nach Kaltenkirchen hemmend auf die Anziehung weiterer Langstreckenverbindungen auswirken. Mit der Nordwanderung des Hamburger Flughafens würde nämlich auch sein südliches Hinterland nordwärts wandern. Gleichzeitig würde sich das Hinterland des Flughafens Hannover entsprechend nach Norden ausdehnen. Es bestünde also aus Hamburger Sicht die Gefahr, dass bisherige Nutzer des Hamburger Flughafens aus dem südlichen Randbereich der Hansestadt nach Hannover abwandern, ohne dass aus anderen Regionen neues originäres Verkehrsaufkommen hinzugewonnen wird. Zum einen würde sich nämlich das originäre Verkehrsaufkommen aus dem südlichen Hinterland verringern. Zum anderen würde kaum zusätzliches Verkehrsaufkommen aus dem Norden hinzugewonnen da Schleswig-Holstein bereits heute weitgehend auf die Nutzung des Hamburger Flughafens angewiesen ist. Insgesamt würde damit die weitere Entwicklung des Kurz- und Mittelstreckenflugangebotes ab Hamburg gehemmt, so dass sich auch das potenzielle Zubringernetz entsprechend langsamer entwickeln würde. Beides würde unter sonst gleichen Umständen die Chance, auf absehbare Zeit zusätzliche direkte Interkontinentalverkehre nach Hamburg anzuziehen, verschlechtern.

Die negativen Folgen würden sich zwar für ganz Norddeutschland negativ bemerkbar machen. Allerdings wären die Teilregionen in jeweils unterschiedlichem Ausmaß betroffen: Während der Großraum Hannover über das ICE-Angebot der Deutschen Bahn AG direkt an den Flughafen Frankfurt/M. angeschlossen ist und seine interkontinentale Erreichbarkeit aufgrund der kurzen Bahnreisezeit von etwa 2,5 Stunden von und nach Frankfurt/M. nur begrenzt beeinträchtigt wär, benötigen Bahnreisende sowohl ab Bremen Hbf als auch ab Hamburg Hbf jeweils 4 – 5 Stunden um den Frankfurter Flughafen zu erreichen. Noch schlechter stellt sich die aufgrund seiner räumlichen Lage die Situation für Schleswig-Holstein dar.

Insgesamt scheint damit auf den ersten Blick ein Zielkonflikt zwischen der langfristigen Entspannung der Kapazitätssituation am Hamburger Flughafen und der mittel- bis langfristigen Entwicklung zusätzlicher direkter Interkontinentalverbindungen am Hamburger Flughafen zu bestehen. Allerdings verfügen die Flughäfen Bremen, Hannover und Lübeck alle noch über zum Teil erhebliche Kapazitätsreserven. Eine Alternative zum Zubau neuer Flughafenkapazität in Kaltenkirchen könnte daher darin bestehen, die ungenutzten Kapazitäten der drei genannten Flughäfen als Entlastungsreserve für Hamburg vorzuhalten und zu gegebener Zeit zu nutzen.

Voraussetzung dafür wäre die Erschließung eines verkehrlichen Verlagerungspotenzials von Hamburg an einen oder mehrere der genannten Flughäfen. Ein instrumenteller Ansatzpunkt dafür könnte eine entsprechende Gestaltung der Struktur der Landeentgelte sein, die insbesondere nach Spitzen- und Schwachlastzeiten zu differenzieren wäre. Zwar liegen derzeit noch keine Erfahrungen vor, ob unter den derzeitigen Bedingungen der Entgeltregulierung auf deutschen Flughäfen eine ausreichend effektive Preisdifferenzierung realisierbar ist. Allerdings wäre bei einem starken Nachfragedruck nach Start-/ Landemöglichkeiten in Hamburg und gleichzeitig ungenügender Entgeltdifferenzierung zu erwarten, dass sich ein (unter der gegenwärtigen Rechtslage „grauer“) Slothandel zwischen den Luftverkehrsunternehmen entwickeln würde.

Es ist zu erwarten, dass signifikante Kostenunterschiede bei der Nutzung des Hamburger gegenüber den anderen genannten Flughäfen insbesondere zu einer Verlagerung besonders preissensibler (Ferienflug- und „Low cost“-) Verkehre führen würde. Deren Nutzer sind im Allgemeinen bereit, für billige Flüge auch längere Reisezeiten zum Flughafen in Kauf zu nehmen.⁵⁷ Während der Ferienflugverkehr ab Hamburg traditionell vor allem „Outbound“-Verkehr ist und daher ohne wesentlichen Kaufkraftverlust für die Stadt Hamburg verlagert werden kann, werden „Low cost“ Verbindungen auch von Geschäfts- und Städtereisenden im „Inbound“-Verkehr genutzt. Spürbare Verlagerungseffekte im „Low cost“-Segment wären vor allem im Markt der Städtetouristen zu erwarten. Für einen stark überlasteten Flughafen Hamburg wäre dies eher positiv zu beurteilen, da es die gewünschte Entlastung brächte. Und auch für die Stadt Hamburg wären negative Effekte für den „Inbound“-Tourismus aufgrund der Mobilität der preissensiblen Städtetouristen nur in begrenztem Maße zu erwarten. Beispielsweise fertigt der Flughafen Lübeck bereits derzeit „Inbound“-Städtetouristen ab, die nach ihrer Landung zum großen Teil direkt nach Hamburg weiterreisen. Auch die negativen Effekte im Bereich des Geschäftsreiseverkehrs wären für den Hamburger Flughafen und damit auch für den Großraum Hamburg wahrscheinlich wenig dramatisch. Zwar waren Mitte des letzten Jahrzehnts etwa 40 Prozent der Flugreisenden, die ab Hamburg ein Billigflugangebot nutzten, Geschäftsreisende. Für diese Passagiergruppe könnten sich die Kosten einer Flugreise nach einer Verlagerung

⁵⁷ In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass der Flughafen Hamburg erst vor wenigen Jahren seine Entgeltstruktur umgestaltet hat, um Low-Cost-Angebote nach Hamburg zu ziehen.

entsprechender Billigflugangebote zwar erhöhen. Allerdings reagiert Geschäftsreisennachfrage im Allgemeinen verhältnismäßig wenig preissensibel, sodass erwartet werden kann, dass entsprechende Flugangebote weiterhin genutzt werden und damit auch aufrechterhalten werden können.

Angesichts dieser Erwartungen sollte der Neubau eines Flughafens am Standort Kaltenkirchen auf absehbare Zeit nicht weiterverfolgt werden. Die sich im Eigentum des Flughafens befindliche Großfläche im Raum Kaltenkirchen stellt einen wertvollen Besitz dar, da es sich um eine zusammenhängende Flächenreserve handelt. Diesbezüglich sollten die Flughafengesellschaft und die Freie und Hansestadt Hamburg als Miteigentümer des Flughafens Überlegungen über deren weitere Verwendung anstellen.

Konsequenzen einer „Ausweichoption Lübeck“

Vor dem Hintergrund der zu Spitzenzeiten in begrenztem Umfang bereits heute bestehenden Kapazitätsengpässe des Flughafens Hamburg bietet sich neben den Flughäfen in Bremen und Hannover grundsätzlich auch der Lübecker Flughafen als Ausweichoption an. Während in Kaltenkirchen erst mit hohem Aufwand Infrastrukturanlagen für den Flughafenbetrieb und auch für den notwendigen Zugangsverkehr geschaffen werden müssten, befindet sich in Lübeck bereits ein voll funktionsfähiger Flughafen. Gegenüber der ausschließlichen Nutzung der anderen genannten Flughäfen bietet der Standort Lübeck aus luftverkehrlicher Sicht zudem den Vorteil, dass der Flughafen räumlich nahe zu Hamburg liegt und zudem als Nischenanbieter faktisch nur in Randbereichen eine ernsthafte Konkurrenz zu Hamburg darstellt. Der Flughafen kann daher von den Luftverkehrsunternehmen relativ problemlos als „Zweitflughafen“ Hamburgs vermarktet werden, wie dies Ryanair bereits mit der Werbung für den „Flughafen Hamburg (Lübeck)“ praktiziert. Eine entsprechende Vermarktung der beiden anderen möglichen Ausweichflughäfen als „Hamburg (Hannover)“ bzw. „Hamburg (Bremen)“ erscheint hingegen angesichts der Eigeninteressen dieser Flughäfen problematisch. Dennoch werden auch diese Flughäfen als Wettbewerber Hamburgs von Überlastproblemen in Hamburg profitieren.

Unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge und aus dem ausschließlichen Blickwinkel Schleswig-Holsteins ist eine finanzielle Stützung dieses Flughafens durch öffentliche Gelder allerdings nur schwer zu rechtfertigen, da dieses Land sehr gut über den Flughafen Hamburg mit Luftverkehrsleistungen versorgt wird (siehe Teilfrage „Spannungsfeld zwischen Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit“ sowie die Erreichbarkeitsanalyse). Unter dem Gesichtspunkt der Versorgung mit Luftverkehrsleistungen im Kurz- und Mittelstreckenbereich könnte sich Schleswig-Holstein nach Schließung des Flughafens Lübeck und Inbetriebnahme eines neuen Internationalen Verkehrsflughafens im Raum Kaltenkirchen eventuell sogar besser stellen als bei einem Weiterbetrieb des Flughafens Lübeck, da seine nördlichen Landesteile näher an den „Hamburger“ Flughafen heranrücken würden. Allerdings gilt dies nur unter den einschränkenden Bedingungen, dass (i) die Auswirkungen der Verschiebung des Ham-

burger Hinterlands zugunsten Hannovers auf das Hamburger Luftverkehrspotenzial und damit auch auf das dortige – von Schleswig-Holstein mitgenutzte – Luftverkehrsangebot nur gering sind und (ii) das Schleswig-Holstein bereit wäre, die Konsequenzen für die weitere Anziehung von Interkontinentalverkehren zu tragen.

Die bisher eher negative Bewertung der Aufrechterhaltung des Flugbetriebs in Lübeck ist allerdings zu revidieren, sofern davon ausgegangen werden kann, dass sich die bisher eher moderaten Kapazitätsprobleme in Hamburg nach dem Jahr 2030 zu spitzen werden und die Vorhaltung der Infrastrukturkapazität des Flughafens Lübeck vor allem dem Zweck dienen würde, künftige Überschussnachfrage der Luftverkehrsunternehmen nach Landemöglichkeiten in Hamburg aufzunehmen, um auf diese Weise Hemmnisse für die künftige Weiterentwicklung eines aus regionaler Sicht qualitativ hochwertigen Flugangebotes in Hamburg zu beseitigen. In diesem Fall würde dem künftigen Luftverkehrsbedürfnis ganz Schleswig-Holsteins und Hamburgs Genüge getan, während dies für Niedersachsen, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern nur eingeschränkt gilt (vgl. Tabelle 5). Entsprechend müssten zumindest die Hansestadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein ein hohes Interesse daran haben, die negativen Folgen künftiger Kapazitätsengpässe in Hamburg auf die künftige Entwicklung des Luftverkehrsangebotes in Norddeutschland möglichst zu begrenzen. Die Weiterführung des Lübecker Flughafens läge dann nicht nur im Interesse der Hansestadt Lübeck, sondern mindestens des gesamten Landes Schleswig-Holsteins und auch Hamburgs. Entsprechend wäre es nach dem Prinzip der Fiskaläquivalenz gerechtfertigt, die Finanzierung der „Ausweichoption“ in Abhängigkeit von dem Ausmaß der jeweiligen Betroffenheit auf die Schultern der Länder Norddeutschlands zu verteilen. Ansatzpunkte dafür könnten die eigentumsrechtliche Beteiligung dieser Länder an der Flughafengesellschaft Lübeck sein. Der Flughafen Lübeck würde dann faktisch und von seiner Verkehrsfunktion her gesehen nicht mehr als „Lübecker Flughafen“ fungieren, sondern als Außenstelle und damit als „Teil“ des Hamburger Flughafens.⁵⁸

Die positive Bewertung der „Ausweichoption Lübeck“ hängt allerdings an der Erwartung, dass sich die Spitzenlastprobleme in Hamburg tatsächlich weiter verschärfen werden. Ob und vor allem wann in Hamburg allerdings wirklich gravierende Kapazitätsprobleme auftreten werden, ist auch angesichts der derzeitigen makroökonomischen Unsicherheiten kaum sicher vorherzusagen.

Wenn Lübeck als Ausweichfunktion für Hamburg optiert wird, kann die „Option Kaltenkirchen“ entfallen und die dortigen sich bereits im Besitz der Hamburger Flughafengesellschaft befindlichen Flächen können veräußert oder einer anderen Verwendung zugeführt werden⁵⁹. Parallel ist der Flughafen Lübeck angesichts seiner hohen finanziellen Verluste und seiner verhältnismäßig geringen Bedeutung als regionaler

⁵⁸ Die Möglichkeiten und Grenzen denkbarer Verkehrsverlagerungen sind im Teilkapitel 5.9 beschrieben.

⁵⁹ Klar herauszustellen ist, dass diese Entscheidung unumkehrbar wäre.

Standortfaktor derzeit nicht weiter zu entwickeln, aber auch nicht vollständig aufzugeben sondern in einem Minimalbetriebszustand zu versetzen um ihn bei sich dauerhaft zuspitzenden Kapazitätsproblemen in Hamburg als „Überlaufventil“ für den dortigen Flughafen zum Wohle des norddeutschen Wirtschaftsraumes zu reaktivieren.

5.2 Definition Ferienflug- und Low cost-Verkehr

Bis Anfang der 1990er Jahre war der gewerbliche Personenluftverkehr in Europa durch die Parallelexistenz von Linienflug- und Ferienflugverkehr⁶⁰ und damit durch zwei unterschiedliche Betriebsformen charakterisiert. Im Linienflugverkehr stellten die Luftverkehrsunternehmen ihre Flugangebote (i) auf eigenes Risiko und (ii) unabhängig von der Auslastung einzelner Flüge (iii) auf der Grundlage eines regelmäßigen Flugplans zu festen Zeiten und auf bestimmten Strecken bereit. Außerdem konnten (iv) die Flugreisenden ihre Flugscheine direkt bei den Fluggesellschaften und (v) unabhängig von weiteren (Paket-) Angeboten kaufen. Im Ferienflugreiseverkehr vermieteten die Luftverkehrsunternehmen dagegen ihr Fluggerät in Teil- oder Vollcharter an einen oder mehrere Reiseveranstalter, die dann die gecharterte Flugkapazität im Paketangebot beispielsweise mit Unterkünften in einem Hotel und dem Transfer zwischen Flughafen und Hotel kombinierten und auf eigenes wirtschaftliches Risiko zu einem Gesamtpreis an Pauschaltouristen verkaufte(n). Die Koexistenz beider Betriebsformen war nicht allein das Resultat unterschiedlicher Nachfragebedürfnisse der Flugreisenden, sondern auch das Ergebnis der damaligen restriktiven Regulierung des europäischen Luftverkehrs: Während grenzüberschreitender Linienflugverkehr nur auf der Grundlage der Bestimmungen zwischenstaatlich ausgehandelter Luftverkehrsabkommen stattfinden konnte, in denen die zu befliegenden Strecken, die angebotenen Frequenzen und auch die angebotene Sitzplatzkapazität vorgegeben waren, war der Ferienflugverkehr von diesen Restriktionen befreit. Die Luftverkehrsabkommen sahen im Regelfall auch eine Regulierung der Flugpreise vor. Diese Regulierung wurde fast immer so umgesetzt, dass die Preisbildung dem Wettbewerb weitgehend entzogen war. Dagegen wurden die Charraten für Fluggerät im Ferienflugreisemarkt allein vom Markt bestimmt. Diese ordnungsrechtliche Dichotomie führte zu einem Parallelangebot von hochpreisigem Linienflug- und niedrigpreisigem Ferienflugverkehr, wobei sich letzterer allerdings fast ausschließlich auf den Luftverkehr zwischen Nordeuropa und den südeuropäischen Hauptferienregionen beschränkte. Aufgrund der bereits vor 1990 starken Nachfrage nach Ferienflugreisen gingen im Laufe der Zeit auch viele Charterfluggesellschaften dazu über, ihre Flüge auf Grundlage regelmäßiger Flugpläne anzubieten.

⁶⁰ Der Ferienflugverkehr wurde auch als „Charterflugverkehr“ oder als „Pauschalreiseflugverkehr“ bezeichnet.

Die Liberalisierung des innereuropäischen Luftverkehrs in den Jahren 1990 – 1997 befreite die Linienfluggesellschaften von den beschriebenen Angebotsregulierungen. Dies führte dazu, dass ehemalige Ferienfluggesellschaften in den Linienmarkt eintraten und zumindest Teilkapazitäten auf ihren Flügen im direkten Einzelplatzverkauf an die Flugreisenden verkauften. Mit zunehmender Bedeutung der durch Urlauber im Internetzeitalter in Eigenregie organisierten Urlaubsreisen hat auch die Einzelsitzplatzvermarktung im Ferienflugverkehr an Bedeutung zugenommen. Ehemalige Charterfluggesellschaften – wie z.B. Air Berlin oder Air Europa - bieten inzwischen auch Linienflüge an. Gleichzeitig haben auch einige Linienfluggesellschaften in den Urlaubsreisemarkt diversifiziert indem sie auf ihren Flügen Teil- oder Vollkapazitäten an Reiseveranstalter verchartern und auch verstärkt klassische Ziele des Massentourismus in Südeuropa bedienen.⁶¹ Infolgedessen haben sich inzwischen die Unterschiede zwischen den ursprünglichen Betriebsformen Linien- und Ferienflugverkehr weitgehend verwischt. Es erscheint daher unzweckmäßig an dieser Abgrenzung festzuhalten. Stattdessen bietet es sich an, unterschiedliche Betriebsformen im Luftverkehr nach den klassischen Kriterien sowohl der Verkehrswirtschaft als auch der Verkehrswissenschaft zu klassifizieren und entsprechend zwischen Linienflugverkehr und Charterflugverkehr zu unterscheiden.

„Linienflugverkehr“ ist entsprechend zu definieren als planmäßiger Flugverkehr zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Strecken, der unabhängig von der Auslastung einzelner Flüge stattfindet und der sowohl im Rahmen des direkten Einzelplatzverkaufs als auch durch Vermietung von Teil- oder Vollkapazität an Reisemittler oder ähnliche Nachfrager vermarktet wird. Im Linienflugverkehr „folgt die Flugnachfrage dem (Linien-) Flugangebot“. „Charterflugverkehr“ dagegen bezeichnet den nicht auf regelmäßigen Flugplänen basierenden gewerblichen Flugverkehr nach Bedarf. Die Beförderung von Personen und Sachen erfolgt bei dieser Betriebsform nur gelegentlich und zu bestimmten Anlässen und auf den konkret nachgefragten Strecken. Im Charterflugverkehr „folgt das (Charter-) Flugangebot der Nachfrage“.

Dementsprechend bezeichnet Flugreiseverkehr in der vorliegenden Studie keine bestimmte Betriebsform des Luftverkehrs. Stattdessen wird der Begriff für die Identifizierung des Reiseanlasses verwendet. Entsprechend wird in dieser Studie zwischen „Inbound“- und „Outbound“-Ferienflugreiseverkehr unterschieden. Während der „Inbound-Ferienflugverkehr“ den Empfang von Urlaubsflugreisenden in Norddeutschland bezeichnet, beschreibt der Begriff „Outbound-Ferienflugverkehr“ die Anreise von Urlaubern, die in Norddeutschland wohnen, zu anderen nationalen oder internationalen Reisezielen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass sich die regionalwirtschaftliche Bedeutung eines Flughafens im Wesentlichen aus seiner Bedeu-

⁶¹ Beispiele sind etwa die Luftverkehrsunternehmen Austrian/Lauda Air und Adria Airways, die als klassische Linienfluggesellschaften gelten, aber den Flughafen Rostock im Sommer mit einigen Flügen in Vollcharter angefliegen haben. (Vgl. Nonstop-Flüge aus Österreich für Mecklenburg-Vorpommern. Pressemeldung Flughafen Rostock vom 25.02.2011). Beispielsweise fliegen die Luftverkehrsunternehmen Austrian, Lufthansa und Swiss Palma de Mallorca an.

tung als Standortfaktor für seine Flughafenregion bestimmt. Insbesondere Urlauber, die im „Inbound“-Verkehr nach Norddeutschland einfliegen, generieren hier mit ihren Ausgaben wirtschaftliche Multiplikatoreffekte, von denen die gesamte Flughafenregion profitieren kann.

Seit und als Folge der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs haben sich in Europa verschiedene Anbieter von „Low cost“-Flugangeboten etabliert. Der „Low cost“-Flugverkehr hat sich seit seiner Entstehung zunächst verhalten, dann jedoch immer dynamischer entwickelt und auf diese Weise erheblich zu der bis etwa Mitte des letzten Jahrzehnts zu beobachtenden rasanten Ausweitung des Luftverkehrs beigetragen. Im Unterschied zur („Low cost“-) Betriebsform des „klassischen“ Flugreiseverkehrs sind die neuen „Low cost“-Anbieter von Anfang an im Linienverkehr tätig gewesen. Die charakteristischen Merkmale des „Low cost“ Luftverkehrsangebotes sind (i) die Konzentration des Angebots auf Direktflüge zu (ii) Sekundär- oder Regionalflughäfen unter Vermeidung des Anflugs von „Hub“-Flughäfen und damit (iii) der Verzicht auf den Aufbau integrierter Drehkreuz-Routenstrukturen sowie auch (iv) die Erhöhung der Produktivität durch Einschränkung des Serviceniveaus und (v) teilweise auch der Übertragung von Angebotsrisiken auf die Flugreisenden. „Low cost“-Flugangebote stellen sowohl Verbindungen zwischen europäischen Wirtschaftszentren als auch zu den klassischen Urlaubsdestinationen in Südeuropa bereit.

Die „Low cost“-Luftverkehrsunternehmen konnten in den ersten Jahren ihres Auftretens den etablierten Linienfluggesellschaften erhebliche Marktanteile streitig machen. Inzwischen haben letztere jedoch für die besonders umkämpften Teilmärkte eigene Angebotsstrategien und teilweise auch ähnliche Konzeptionen wie die „Low cost“-Anbieter entwickelt, wie beispielsweise die Auspreisung von optionalen Eigenschaften eines Fluges etwa bezüglich der Bordverpflegung. Auf diese Weise versuchen sie, den „Low cost“-Fluggesellschaften Paroli zu bieten. Umgekehrt halten inzwischen häufiger Merkmale klassischer Fluggesellschaften Einzug bei den „Low cost-Carriern“. ⁶² Auch dringen „Low cost“-Anbieter zunehmend in den Markt des klassischen Urlaubsreiseverkehrs ein, wie sich dies beispielsweise an der Bedienung der Kanarischen Inseln durch Ryanair zeigt. Dementsprechend verschwimmen teilweise die Grenzen zwischen einerseits dem klassischen Linienflug- und Flugreiseverkehr und andererseits den „Low cost“-Angeboten. ⁶³

⁶² Ein Beispiel ist die Buchbarkeit von Umsteigeverbindungen.

⁶³ So hat sich beispielsweise Air Berlin von einer klassischen Charterfluggesellschaft über eine „Low-Cost“ Fluggesellschaft zum netzwerkfähigen Hybridcarrier entwickelt.

5.3 Entwicklungsmöglichkeiten für die Allgemeine Luftfahrt

Unter der Allgemeinen Luftfahrt (oder: „General Aviation“) wird der Teil der zivilen Luftfahrt verstanden, der weder zum Linienflugverkehr noch zum gewerblichen Charterluftverkehr gezählt wird. Zu diesem sehr heterogenen Teilsegment gehören sowohl private als auch gewerbliche Flüge mit motorisierten Geschäftsreise-, Schul- und Sportflugzeugen sowie auch mit (motorisierten und nicht-motorisierten) Segelflugzeugen, Leichtflugzeugen und (Rettungs-) Hubschraubern. Als Teilsegmente lassen sich der Werk- und Taxiluftverkehr, der Rettungsluftverkehr sowie der Privatflugverkehr unterscheiden.⁶⁴ Zum Werkluftverkehr zählen Flüge, die der Beförderung von Personen und/oder Fracht im eigenen Unternehmen dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Taxiluftverkehr zählen dagegen gewerbliche Flüge im Gelegenheitsverkehr ohne Einzelsitzplatzverkauf und Einzelplatzbuchung.⁶⁵

Die Allgemeine Luftfahrt repräsentiert die Individualkomponente des Luftverkehrs. Gemessen an der Anzahl der Flugzeuge stellt sie den größten Bereich der zivilen Luftfahrt dar. Gemessen an der Anzahl der Flugpassagiere und/oder am Frachtaufkommen spielt sie allerdings eine eher geringe Rolle. Letzteres darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass ihr im konkreten Fall durchaus eine wichtige regionalwirtschaftliche Bedeutung zukommen kann. So ermöglicht Werkluftverkehr eine besonders schnelle Erreichbarkeit ferner Unternehmensstandorte und Geschäftspartner insbesondere dann, wenn der nächste Verkehrs- oder Regionalflughafen nur schwer erreichbar ist und/oder dort keine direkten Linienverbindungen zur gewünschten Destination angeboten werden. Eine ähnliche Bedeutung kann die „General Aviation“ auch im Tourismusverkehr spielen. Beispielsweise hat die Urlaubsinsel Sylt von ihrem Flughafen bereits vor dem dortigen Ausbau des saisonalen Linienflugangebotes profitiert, da er die schnelle Anreise mit dem Privatflugzeug oder mit dem Taxiluftverkehr auch aus entfernt liegenden Quellorten – insbesondere dem west- und süddeutschen Raum – ermöglichte. Damit war Sylt insbesondere für zahlungskräftige (Kurz-) Urlauber auch ohne Linienflughafenbindung schnell erreichbar. Dies dürfte mit dazu beigetragen haben, die Ferieninsel Sylt im oberen Segment des Urlaubsmarktes zu etablieren.

In den letzten Jahren ist die Anzahl der Flüge sowohl im motorisierten nicht-gewerblichen Luftverkehr insgesamt als auch insbesondere im Werkverkehr (mit Ausnahme Schleswig-Holsteins) und auch im Taxiverkehr (mit Ausnahme Bremens) in allen norddeutschen Ländern teilweise deutlich zurückgegangen.

⁶⁴ Werkluftverkehr und Taxiluftverkehr stellen oftmals auch unter dem Begriff „qualifizierter Geschäftsreiseverkehr“ zusammengefasst.

⁶⁵ Vgl. zu diesen Definitionen detailliert §§ 20 und 22 LuftVG.

Werk- und Taxiluftverkehr findet sowohl auf Flugplätzen und Sonderflughäfen als auch auf den großen Verkehrsflughäfen statt. So starteten 2010 fast ein Drittel aller Werkflüge in Niedersachsen vom Flughafen Hannover, ein Viertel vom Flughafen Braunschweig und knapp 30 Prozent in Leer/Papenburg. Im selben Jahr starteten in Hannover auch 12 Prozent aller Taxiflüge aus Niedersachsen. In Mecklenburg-Vorpommern startete noch immerhin etwa jeder 8te Werkflug und auch etwa jeder 8te Taxiflug in Rostock-Laage.

Während der Werkluftverkehr vor allem der (unternehmensinternen) luftverkehrlichen Anbindung von Produktions- und Forschungsstandorten dient, ist der Taxiluftverkehr darüber hinaus für die Allgemeine luftverkehrliche Erschließung insbesondere peripher gelegener Regionen von Bedeutung. Eine wichtige Rolle spielt er diesbezüglich insbesondere für die verkehrliche Anbindung der deutschen Küstenregionen als Urlaubsdestinationen und im Inselflugverkehr.⁶⁶ In Mecklenburg-Vorpommern starteten 2010 fast drei Viertel aller Taxiflüge in Neubrandenburg und Rechlin. Beide Orte liegen an der mecklenburgischen Seenplatte, einem bekannten Feriengebiet. Knapp ein Viertel der Taxiflüge nutzen die Flugplätze auf Rügen und bei Heringsdorf. In Niedersachsen starteten im selben Jahr fast die Hälfte aller Taxiflüge auf den drei Nordseeinseln Baltrum, Borkum und Norderney, weitere 41 Prozent nutzen den Flugplatz in Wilhelmshaven. Und auch in Schleswig-Holstein konzentrierte sich der Taxiflug auf den Anflug von zwei (Nordsee-) Inseln. Mehr als drei Viertel aller Taxiflüge starteten auf Sylt und auf Wyk/Föhr.⁶⁷

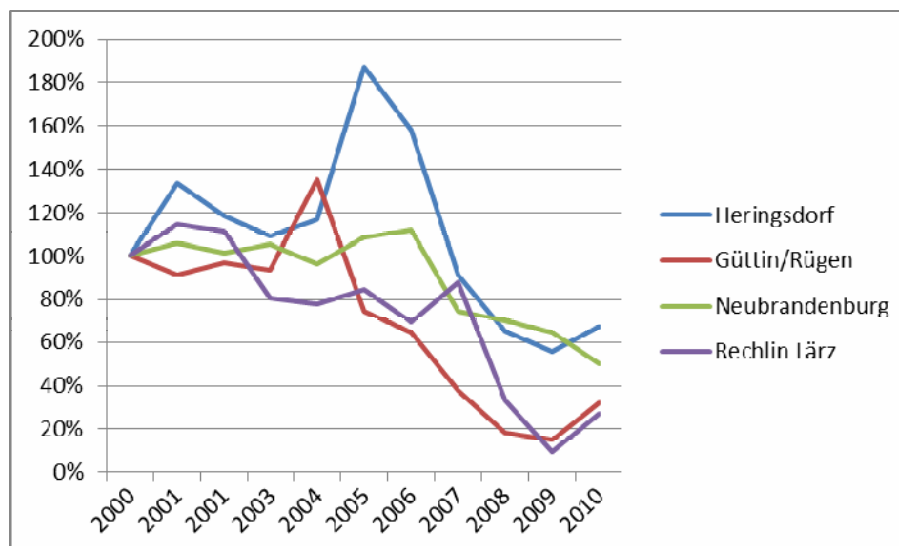
Sowohl der Werk- als auch der Taxiflugverkehr stehen in Konkurrenz zum Linienflugangebot, das auf den Flughäfen der vier Küstenländer angeboten wird. Allgemein ist zu erwarten, dass mit (i) zunehmender Verdichtung des dortigen Linienflugangebotes bei (ii) ebenfalls zunehmend besserer bodenseitigen Anbindung der bisher von der allgemeinen Luftfahrt abhängigen Regionen an die Flughäfen die Bedeutung beider Verkehrsarten tendenziell zurückgehen wird. Dies muss jedoch für die betroffenen Regionen nicht unbedingt ein Nachteil sein. Werk- und Taxiluftverkehr sind nämlich vom Grundsatz her in zu einem großen Teil Ergänzungsverkehre. Insofern sie von dem Linienflugangebot der Flughäfen verdrängt werden sollten, wäre dies nur ein Zeichen dafür, dass sich die Erreichbarkeit der bisher räumlich benachteiligten Regionen verbessert hat.

⁶⁶ Im Inselflugverkehr nimmt der Taxiflugverkehr sowohl eine allgemeine Versorgungsfunktion als auch eine besondere Funktion im Urlaubsreiseverkehr wahr.

⁶⁷ Allein auf dem Flughafen Sylt starteten 53 Prozent aller Taxiflüge in Schleswig-Holstein. Alle Angaben nach Destatis (2010).

Abbildung 54: Entwicklung des Taxiflugverkehrs auf ausgewählten Flugplätzen in Mecklenburg Vorpommern – Anzahl Starts

(Index: Jahr 2007 = 100)



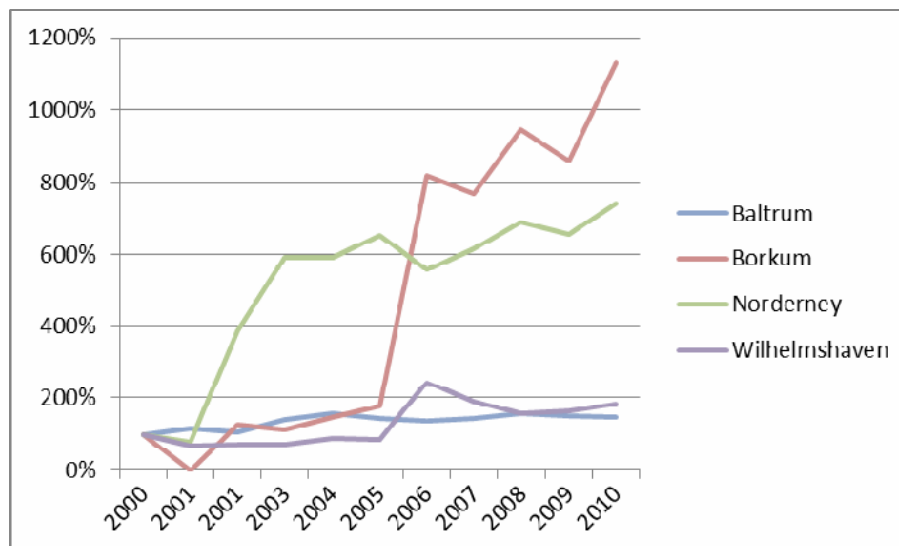
Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011, auf Basis von Destatis, verschiedene Jahrgänge.

Abbildung 54 zeigt die Entwicklung des Taxiluftverkehrs auf ausgewählten Flugplätzen in Mecklenburg-Vorpommern über den Zeitraum 2000 – 2010. Bei den ausgewählten Flugplätzen handelt es sich um solche, die in ihren jeweiligen Regionen zur Generierung von „Inbound“-Tourismus beitragen. Heringsdorf und Rügen liegen beide an der östlichen Ostseeküste, Neubrandenburg und Rechlin an der Mecklenburger Seenplatte. Beide Feriengebiete wurden in den letzten Jahren luftverkehrlich und auch intermodal vom Flughafen Rostock-Laage erschlossen und damit an die deutschen Wirtschaftszentren angeschlossen. Heringsdorf selbst hat sich zudem in – mit durchaus bemerkenswertem Erfolg – selbst als „Gateway der Urlaubsregion“ positioniert. Die Anzahl der Taxiflüge zu den mecklenburgischen und vorpommerschen Flugplätzen hat sich im Beobachtungszeitraum 2000 – 2010 deutlich verringert. Mit einiger Wahrscheinlichkeit ist dies auf die bessere verkehrliche Versorgung der entsprechenden Urlaubsregionen durch den Flughafen Rostock zurückzuführen. Bemerkenswert ist, dass die Zahl der von den Flughäfen Gütlin/Rügen und Heringsdorf abgehenden Taxiflüge Mitte des letzten Jahrzehnts zunächst deutlich zugenommen, danach aber bis 2009 wieder stark abgenommen hat, um im letzten Beobachtungsjahr erneut – wenn auch auf deutlichem niedrigeren Niveau wie wenige Jahre zuvor – zuzulegen. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass die bessere multimodale Anbindung der Feriengebiete Ostseeküste und mecklenburgische Seenplatte über den Flughafen Rostock zunächst Individualluftverkehr zu diesen Zielgebieten zurückgedrängt hat, gleichzeitig aber auch zusätzliches Tourismuspotenzial im Premium-

Segment erschlossen hat, das nun nachfragewirksam wird und sich in der wieder zunehmenden Anzahl an Taxiflügen reflektiert.

Abbildung 55: Entwicklung des Taxiflugverkehrs auf ausgewählten Flugplätzen in Niedersachsen – Anzahl Starts

(Index: Jahr 2007 = 100)

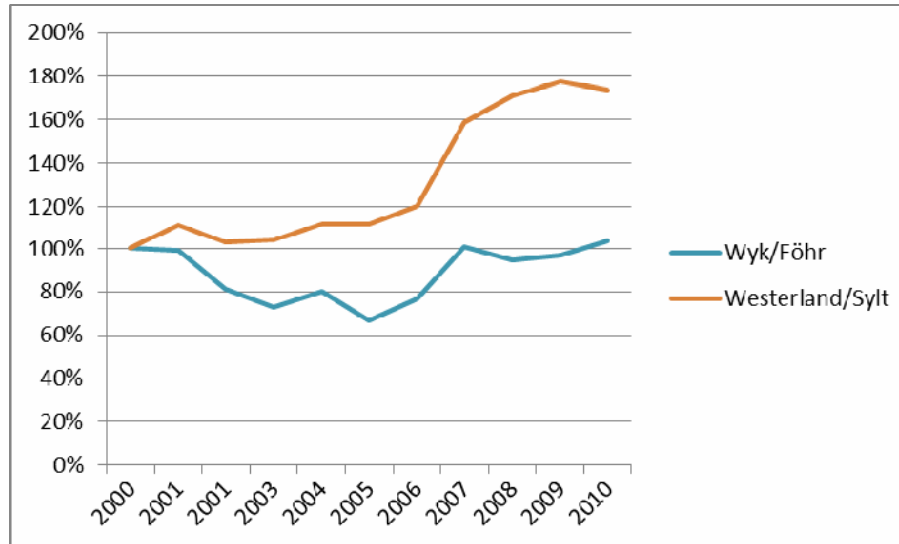


Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011, auf Basis von Destatis, verschiedene Jahrgänge.

Abbildung 55 zeigt die Entwicklung des Taxiluftverkehrs ausgewählter Flugplätze an der niedersächsischen Nordseeküste und auf den ostfriesischen Inseln; wiederum für den Zeitraum 2000 – 2010. Der Taxiluftverkehr an der Küste besitzt hier eine wichtige Funktion für die Versorgung der Nordseeinseln. Daneben kann er auch zur touristischen Entwicklung des Inseltourismus insbesondere für Kurzurlauber beitragen. Im Gegensatz zur Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern hat die Anzahl der Taxiflugbewegungen auf den niedersächsischen Flugplätzen über nahezu den gesamten Beobachtungszeitraum kontinuierlich zugenommen, mit allerdings deutlich unterschiedlicher Dynamik auf dem wichtigsten Küstenflugplatz Wilhelmshaven einerseits und den beiden Inselnflugplätzen auf Borkum und Norderney andererseits. Während die letztgenannten Inseln Anfang (bzw. Mitte) des letzten Jahrzehnts eine explosionsartige Zunahme der Taxiflüge um ein Vielfaches der Ausgangswerte im Jahr 2000 erlebten, nahm die Zahl der in Wilhelmshaven abgehenden Taxiflüge um vergleichsweise bescheidende, absolut aber immer noch bemerkenswerte 80 Prozent zu. Es kann vermutet werden, dass die extreme Zunahme der Flugbewegungen auf den Inseln auch von der dortigen touristischen Entwicklung mit geprägt wurde. Aussagefähige Untersuchungen liegen hierzu aber nicht vor.

Abbildung 56: Entwicklung des Taxiflugverkehrs auf ausgewählten Flugplätzen in Schleswig-Holstein – Anzahl Starts

(Index: Jahr 2007 = 100)



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT / MKmetric 2011, auf Basis von Destatis, verschiedene Jahrgänge.

Abbildung 56 zeigt die Entwicklung des Taxiluftverkehrs auf den beiden schleswig-holsteinischen Nordseeinseln Westerland/Sylt und Wyk/Föhr ebenfalls für den Zeitraum 2000 - 2010. Insgesamt hat die Bedeutung des Taxiluftverkehrs für Sylt (gemessen an den Flugbewegungen) über den gesamten Beobachtungszeitraum zugenommen. Dabei wurde insbesondere die 2. Hälfte des Jahrzehnts durch eine besondere dynamische Entwicklung geprägt. Dagegen verlief die Entwicklung des Taxiflugverkehrs auf Wyk/Föhr uneinheitlich: Einem zahlenmäßigen Rückgang der Flugbewegungen in der ersten Hälfte des Jahrzehnts stand eine anschließende deutliche Zunahme in der zweiten Hälfte gegenüber. Weil Versorgungsflüge einen relativ kontinuierlichen Bedarf bedienen, sind die Schwankungen der Bewegungszahlen auf Wyk/Föhr mit einiger Wahrscheinlichkeit auf die ebenfalls schwankende Dynamik der touristischen Entwicklung auf dieser Insel zurückzuführen. Auch auf der Insel Sylt, die mit dem Hindenburgdamm über eine feste Landanbindung verfügt und in den letzten Jahren auch zunehmend durch den Linienflugverkehr erschlossen wurde, spielt der Taxiflugverkehr als Ergänzungsluftverkehr nach wie vor eine bedeutende Rolle.

Insgesamt zeigt sich damit, dass Taxiluftverkehr nicht nur als Versorgungsverkehr eine wichtige Rolle für die Versorgung peripher gelegener Regionen in Norddeutschland spielt, sondern auch die touristische Entwicklung der sonst eher beschwerlich erreichbaren Urlaubsregionen fördern kann. Dabei ist davon auszugehen, dass die touristische Erschließungsfunktion zwar eine verkehrliche Nischenfunktion mit eng begrenzter quantitativer Bedeutung ausfüllt, aufgrund der vergleichsweise hohen

Anreisekosten im Individualluftverkehr aber ein besonders zahlungskräftiges und damit für die Urlaubsregionen besonders attraktives Klientel bedient.

Neben dem Werk- und Taxiflugverkehr übernimmt auch der Hubschrauberluftverkehr eine wichtige Funktion als Teil des norddeutschen Luftverkehrssystems. Er dient nicht nur allgemein dem Transport von Fracht und Personen, sondern ist zu einem erheblichen Teil auch eingebunden in die medizinische Notfallversorgung der Länder. Die meisten Helikopterstarts finden nicht auf öffentlichen Flugplätzen, sondern auf speziellen Hubschrauberlandeplätzen statt.⁶⁸ Dies ist darauf zurückzuführen, dass ein Großteil des Hubschrauberverkehrs im medizinischen Notfalleinsatz stattfindet und sich die Basen der Rettungshubschrauber bevorzugt in der Nähe von Kliniken befinden. Über die Bereitstellung von Rettungshubschraubern entscheiden die Länder und gegebenenfalls auch Hilfsorganisationen im Rahmen ihrer Notfalleinsatzplanungen. Diesbezüglich stehen keine verkehrlichen Fragen, sondern konkrete Notfallbedarfsplanungen im Mittelpunkt der Frage nach der weiteren Entwicklung dieses Luftverkehrsteilsegments.

Insgesamt hat sich die Zahl der Hubschraubertransporte – gemessen an den Hubschrauberstarts in Norddeutschland – seit dem Jahr 2007 rückläufig entwickelt. Dies gilt allgemein sowohl für Starts von Hubschrauberlandeplätzen als auch für solche von Flughäfen. Allerdings zeigen sich im Detail Unterschiede zwischen den Ländern. Während sich in Hamburg zwar die Gesamtzahl an Hubschrauberstarts seit 2007 stark verringert hat, ist die Anzahl der Starts von Flugplätzen in etwa konstant geblieben. Ähnliches ist in Niedersachsen zu beobachten. Insgesamt haben die Hubschrauberlandeplätze in Norddeutschland stärker an Bedeutung für den Hubschrauberverkehr verloren als die Flugplätze. Die Ursache dafür ist derzeit noch nicht klar erkennbar. Es könnte zum einen auf Sparanstrengungen im Gesundheitswesen und auf eine damit einhergehende rückläufige Zahl an Einsätzen von Rettungshubschraubern zurückzuführen sein. Zumindest in Hamburg und Niedersachsen könnte dies aber auch darin begründet liegen, dass der Hubschrauber in Spezialmärkten nach wie vor eine ungebrochen wichtige Funktion als Transportmittel für Fracht und Personentransporte innehat. Insbesondere angesichts des weiteren Ausbaus von Offshore-Windkraftanlagen und der damit verbundenen Notwendigkeit zur logistischen Versorgung der Baustellen sowie auch zur späteren Wartung der Anlagen könnten sich für den Hubschrauberverkehr in diesem Markt interessante Entwicklungsperspektiven ergeben.

Insgesamt kommt den beschriebenen Teilsegmenten der Allgemeinen Luftfahrt trotz rückläufiger Verkehrszahlen in ihrer Eigenschaft als ergänzendes Element zu den im Lande bestehenden Linienflugangeboten eine hohe Bedeutung zu. Insbesondere der Werkflug- und Taxiflugverkehr stehen für die luftverkehrliche Erschließung der Fläche; sie ermöglichen die schnelle Erreichbarkeit peripher gelegener Regionen und

⁶⁸ Vgl. detailliert Destatis (verschiedene Jahrgänge).

sind in der Lage, für die entsprechenden Inseln und Wirtschaftsräume nicht nur allgemeine Versorgungsfunktionen zu übernehmen, sondern eine Vorreiterrolle für die Entwicklung von „Inbound“-Tourismus im Segment des Premium-Urlaubsreisemarktes zu spielen.

5.4 Flugverkehr in Küstenferiengengebiete

Der weitaus größte Teil des Luftverkehrs der Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen wird auf den drei Großflughäfen Bremen, Hamburg und Hannover abgefertigt. Gemessen an den Flugbewegungen betrug deren kumulierter Marktanteil 2010 gut 91 Prozent und gemessen an der Zahl der Ein- und Aussteiger sogar 96 Prozent. Mit allerdings sehr weitem Abstand erreichten auch die Flughäfen Lübeck, Rostock und Sylt nennenswerte Marktanteile. Während in Lübeck 2010 knapp 2,5 Prozent aller in Norddeutschland ein- und ausgestiegenen Passagiere abgefertigt wurden, entfielen auf die Flughäfen Rostock und Sylt zusammen 1,5 Prozent. Bezüglich der Flugbewegungen lauten die entsprechenden Marktanteilszahlen für Lübeck und Rostock jeweils 5 Prozent und für Sylt 0,5 Prozent.⁶⁹ Alle anderen Flughäfen und Flugplätze spielen derzeit, gemessen an ihrem Verkehrsaufkommen, eine marginale Rolle.

Unter den kleineren Flughäfen und Flugplätzen hat in den letzten Jahren insbesondere der Flughafen Sylt einen bemerkenswerten Aufschwung genommen. Sein Verkehrsvolumen nahm, gemessen an den dort ein- und aussteigenden Passagieren allein in den vier Jahren 2007 und 2010 um 66 Prozent zu, während die Zahl der dort abgefertigten Flugbewegungen im gleichen Zeitraum um 1 Prozent zurückging. Die starke Zunahme der Passagierzahlen ist vor allem darauf zurückzuführen, dass es der Flughafengesellschaft in Zusammenarbeit mit Luftverkehrsunternehmen gelungen ist, die Nordseeinsel als touristisches Ziel für den Luftverkehr zu erschließen. Mit weit geringerem Volumen, aber dennoch bemerkenswert ist die hierzu parallele Entwicklung des Flughafens Heringsdorf, der auch auf internationalem Parkett den Küstentourismus ausbauen konnte. Auch der Flughafen Rostock, der aufgrund der räumlichen Ferne großer Teile Mecklenburg-Vorpommerns zu den Flugangeboten in Hamburg, Hannover und auch Berlin als potenziell wichtiger Standortfaktor anzusehen ist, aufgrund der heute schwachen Wirtschaftsstruktur und geringen Bevölkerungsdichte in seiner Flughafenregion allerdings nur über ein geringes Verkehrspotenzial für den Geschäftsreiseverkehr und den „Outbound“-Tourismusverkehr verfügt, um den Flughafen eigenwirtschaftlich zu betreiben, versucht sich seit einiger Zeit erfolgreich im Markt für den Küstenflugtourismus zu etablieren. Diese Flughäfen haben sich damit eine Marktnische erschlossen, mit der es ihnen gelingt, ihre betriebswirtschaftliche Rentabilität zu verbessern. Darüber hinaus generieren die einfliegen-

⁶⁹ Alle Angaben nach eigenen Berechnungen basierend auf Destatis 2010.

den Urlauber in den Zielregionen Umsatz und damit Einkommen. In dem Maße, in dem der Küstenreiseflugverkehr mit seiner Fähigkeit, auch weit entfernte Quellgebiete schnell mit den touristischen Zielgebieten zu verbinden, zusätzliches Urlauberpotenzial erschließt, tragen die Flughäfen auch unmittelbar zur Gesamtwertschöpfung in ihren Regionen bei.

Die luftverkehrliche Entwicklung des „Inbound“-Tourismus ist damit für die Küstenregionen aus mehreren Gründen von Bedeutung. Zum einen tragen die einfliegenden Urlauber zur regionalen Wertschöpfung bei. Dies ist deshalb besonders wichtig, weil große Teile der deutschen Küstenregionen zu den eher wirtschaftsschwachen Gebieten zählen und in hohem Maße auf Wertschöpfung aus touristischen oder touristiknahen Dienstleistungen angewiesen sind. Die einfliegenden Urlauber dürften in der Regel über ein überdurchschnittliches Einkommen verfügen und dementsprechend auch bereit sein, entsprechend hochpreisige Urlaubsangebote zu buchen und entsprechende touristische Ergänzungsangebote vor Ort zu nutzen. Zum anderen erleichtert die durch den Tourismus-Luftverkehr erhöhte Auslastung der angeflogenen Flughäfen die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs und damit die luftverkehrliche Anbindung auch derjenigen regionalen Wirtschaftsbereiche an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz, die nicht in erster Linie auf den Tourismus ausgerichtet sind. So verfügt der Flughafen Rostock über ganzjährige Linienflugverbindungen nach Köln/Bonn, München und Stuttgart sowie saisonal auch nach Frankfurt/M. und Zürich. Sylt ist durch den Luftverkehr – wenn auch saisonal stark variierend – direkt an Berlin, Düsseldorf Frankfurt, Hamburg, Köln/Bonn, München sowie Stuttgart angebunden und wird mit mittelgroßen Jets angeflogen. Der ebenfalls im Marktsegment des Küstenferienflugs engagierte Flughafen Heringsdorf auf der Insel Usedom verfügt in den Sommermonaten über wöchentliche Flugverbindungen nach Bern, Dortmund, Düsseldorf, Köln, Frankfurt/Main, München, Stuttgart, Wien und Zürich. Eingesetzt werden hier mit der Dash Q 400, der Fokker-100 (ab Sommer 2012) und der Saab 50 typische Flugzeugmuster des Regionalflugverkehrs.⁷⁰

Neben dem Flugverkehr von und nach Sylt und Usedom besteht nennenswerter Flugverkehr zu den Ostfriesischen Inseln sowie Helgoland. Im Gegensatz zu Sylt und Usedom haben die Linienflüge jedoch zumeist einen küstennahen Flugplatz als Ausgangspunkt. Zu nennen sind hier insbesondere Emden, Norden-Norddeich, Harle, Bremerhaven-Luneort und Heide-Büsum. Die beiden Flugplätze Harle und Norden-Norddeich hatten 2010 deutlich über 50.000 Fluggäste im gewerblichen Verkehr. Von den Inselnflugplätzen weisen Wangerooge bzw. Juist die meisten Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr auf. Im Linienflugverkehr bzw. Bedarfsflugverkehr nach festem Flugplan werden zumeist ganzjährig mehrere tägliche Flüge angeboten werden, die mit kleineren Flugzeugtypen mit bis zu 10 Sitzen geflogen werden. Die Flüge werden neben Urlaubern beispielsweise auch von der Inselbevölkerung genutzt. Neben den

⁷⁰ Die Maschinen weisen Sitzplatzkapazitäten zwischen 50 und etwa 100 Sitzen auf.

regelmäßigen Flügen werden die Flugplätze durch sonstigen gewerblichen Verkehr und die nicht gewerbliche Allgemeine Luftfahrt genutzt.

Die Marktnische Küstenflugreiseturismus erscheint angesichts der allgemeinen Urlaubsreisetrends weiter ausbaubar. So hält der bereits seit Jahren zu beobachtende Trend zu einem oder mehreren Kurzurlaub(en) im Jahr entweder als Ergänzung oder als Substitut zu einer längeren Urlaubsreise unvermindert an. Bereits 2007 entfielen etwas mehr als die Hälfte aller Urlaubsreisen auf Kurzurlaube mit maximal 3 Tagen Dauer. Im letzten Jahrzehnt hat sich zudem die Bereitschaft, mehr als 3.000 Euro für die Haupturlaubsreise auszugeben, mehr als verdoppelt. Gleichzeitig wollen immer weniger Reisende Urlaub für weniger als 500 Euro machen. Zwischen Luxus und „Low cost“ verliert die Mitte zunehmend an Bedeutung. Die Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT) sieht für die nächsten Jahre sehr gute Perspektiven für den Urlaub an der Küste. Auch die 24. Deutsche Tourismusanalyse aus dem Jahr 2007 sieht die touristische Entwicklung Norddeutschlands positiv. Sie prognostiziert, dass die Urlaubsziele an Nord- und Ostsee ihre Anteile am Deutschlandtourismus insgesamt mindestens halten oder sogar – insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern – gegenüber Süddeutschland ausbauen können. Das BAT-Forschungsinstitut sieht die Ferienqualität als entscheidenden Faktor für den Erfolg einer Urlaubsregion an. Gerade hier biete Norddeutschland in den Augen der Urlauber ein vielfältiges Angebot von Sport und Fitness, Wandern und Radfahren sowie Gesundheit und Wellness.⁷¹

Um die vollen Potenziale des Küstentourismus sowohl für die Ferienregionen insgesamt als auch insbesondere für die entsprechend engagierten Flughäfen zu erschließen, müssen die Flughafengesellschaften und die regionalen Tourismuszentralen erkennen, dass sie dergleichen Wertschöpfungskette angehören und daher aufeinander angewiesen sind. Sie müssen gemeinsame Angebote entwickeln und entsprechende Werbemaßnahmen durchführen. Dazu gehört das Grundverständnis, dass bereits die Anreise ein Qualitätsmerkmal der Urlaubsreise ist und dass auch bei der An- und späteren Abreise der Flug nur Teil einer multimodalen Transportkette darstellt, die eine schnelle Erreichbarkeit des Urlaubsziels gewährleisten muss. Zumindest der Flughafen Rostock hat dies bereits vor Jahren erkannt. Ausgehend von der Überlegung, dass der Flughafen Zugang zu Deutschlands entwicklungsstärkster Ferienregion bietet, die auch in Bezug auf die touristische Infrastrukturausstattung international bestehen kann, und angesichts des erwarteten Wachstumspotenzials des innerdeutschen „Inbound“-Tourismus wurden nicht nur zielgerichtet Flugverbindungen zu potenten deutschen Wirtschaftsregionen hergestellt, sondern in Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern auch Shuttle-Dienste aufgebaut, die die ankommenden Urlauber bequem zu ihren Urlaubszielen bringen.

⁷¹ Alle Angaben nach Focus Medialine (2008). Der Markt für Urlaubsreisen. Daten, Fakten, Trends. O.O.

Entscheidend für den Erfolg jeder Strategie zur Entwicklung des Küstenflugverkehrs ist ein gesamtheitlich abgestimmtes Angebotskonzept, dass den Wünschen der Urlauber Rechnung trägt. Von besonderer Bedeutung sind der Ruf der Urlaubsregion und sowie die Bedingungen, die dort vorgefunden werden. Zwar ist der Badeurlaub nach wie vor die beliebteste Urlaubsform. Aber er muss um Aktiv- und Wellness-Angebote aufgewertet werden. Beliebt sind bei den Urlaubern auch Städtebesichtigungen.⁷² Das Potenzial, dass der Küstenferienflug den küstennah gelegenen Flughäfen bietet, werden daher vor allem diejenigen Flughäfen erschließen können, deren Regionen in der Lage sind, entsprechende touristische Angebote zu machen. Das bereits vorhandene Potenzial könnte zudem gesteigert werden, wenn die in diesem Marktsegment engagierten Luftverkehrsunternehmen, Flughafengesellschaften und auch Anbieter originär touristischer Leistungen nicht nur ihre Leistungen aufeinander abstimmen, sondern auch in preislicher Sicht zusammenarbeiten würden. Indem den Urlaubern Pauschalangebote angeboten würden, könnte das Problem der „doppelten Gewinnaufschläge“ vermieden werden. Davon würden die Touristen in Form geringerer Urlaubsgesamtpreise⁷³ und die Anbieter in Form höherer Gewinne profitieren.⁷⁴ Insgesamt erscheint es unter dem Ziel der Hebung des maximalen Küstenferienflugpotenzials daher angeraten, die regionalen Touristenzentralen zur Wahrnehmung einer aktiv koordinierenden Rolle zu ermutigen. Dies umfasst neben einer abgestimmten Angebotspalette auch eine gemeinsame Außendarstellung und Zielmarktwerbung, die länderübergreifend ihren Niederschlag findet.

Exkurs: Kreuzfahrttourismus und Flugverkehr

Reisen mit Kreuzfahrtschiffen erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Die norddeutschen Häfen, die von Kreuzfahrtschiffen angelaufen werden, erwarten im Jahr 2012 Rekordzahlen bei der Anzahl Schiffsanläufe. Für den Luftverkehr ergeben sich Chancen am wachsenden Kreuzfahrttourismus zu profitieren, wenn in norddeutschen Häfen Kreuzfahrten beginnen und enden, d.h. die Schiffe einen norddeutschen Hafen

⁷² Vgl. auch Focus Medialine (2008). Der Markt für Urlaubsreisen. Daten, Fakten, Trends. O.O.

⁷³ Als „Urlaubsgesamtpreis“ wird das Gesamtpaket der Preise für Flug, Flughafenabfertigung, Transport zum (und später vom) Urlaubsort sowie die für die kostenpflichtigen touristischen Leistungen am Urlaubsort verstanden.

⁷⁴ Das „Problem des doppelten Gewinnaufschlags“ ist ein aus der industrieökonomischen Literatur bekanntes Theorem. Es besagt, dass unkoordiniertes Preissetzungsverhalten zweier (oder mehrerer) über eine gemeinsame Wertschöpfungskette vertikal verbundener Anbieter dazu führt, dass jeder Anbieter auf seiner Stufe des gemeinsamen Wertschöpfungsprozesses für seine Leistungen einen Gewinnaufschlag auf die Kosten verlangt. Jeder Gewinnaufschlag führt zu einer Verringerung der Nachfrage. Bei n Anbietern kommt es zu n Gewinnaufschlägen und einer n -fachen Verringerung der Nachfrage. Würden die Anbieter hingegen ihre Preissetzungsstrategien untereinander koordinieren, würden sie erkennen, dass sie sich besser stünden, wenn in der gesamten Wertschöpfungskette nur ein Gewinnaufschlag erhoben würde. Die Nachfrage würde sich dann nur 1-mal verringern. Sofern in diesem Fall der optimale Gewinnaufschlag realisiert wird, erzielt die gesamte Wertschöpfungskette aufgrund der nun größeren Nachfrage einen höheren Gesamtgewinn, der dann unter allen Anbietern der Teilleistungen dieser Wertschöpfungskette aufgeteilt werden kann. Insgesamt führt die vertikale Preiskoordination zu einer Win-Win-Situation für Anbieter und Nachfrager: Der Gewinn der Anbieter erhöht sich und der Preis, den die Nachfrager zu zahlen haben, sinkt.

nicht nur im Rahmen der Kreuzfahrt zwecks Besuch der Stadt anlaufen, sondern Reisegäste dort an Bord bzw. von Bord gehen. Die Kreuzfahrtreisenden können mit dem Flugzeug nach Norddeutschland anreisen.

Es können dazu Linienflüge genutzt werden. Für größere Gruppen von Reisenden werden in der Kreuzfahrtbranche aber auch Sonderflüge durchgeführt, die teilweise wöchentlich stattfinden. In der Vergangenheit gab es bereits wöchentliche Kreuzfahrterzubringer Flüge von verschiedenen Flughäfen aus nach Rostock-Laage.

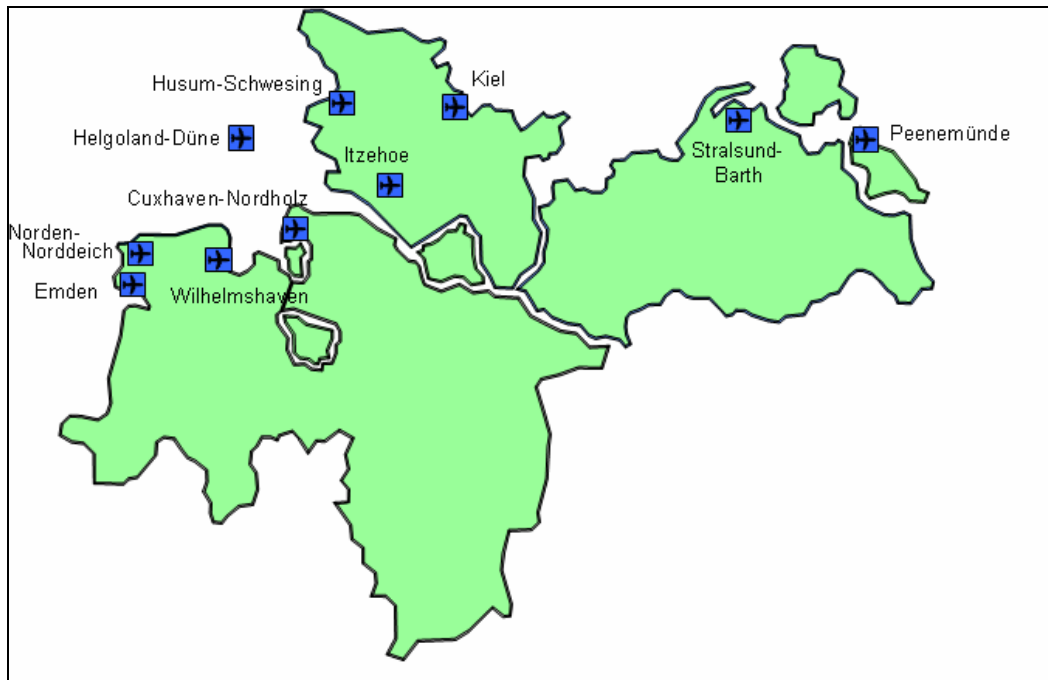
Voraussetzung für die Generierung von Luftverkehrsaufkommen in diesem Segment ist die Positionierung eines Hafens als Ausgangsort für Kreuzfahrten. Städte, die sowohl einen Flughafen als auch einen Hafen besitzen, die bestenfalls nicht sehr weit entfernt sind, besitzen dabei Vorteile. Vor diesem Hintergrund bestehen für Hamburg, Lübeck und Rostock tendenziell die besten Chancen.

5.5 Potenziale für küstennahe Flugplätze durch die Offshore-Windenergie

Ein potenzielles Geschäftsfeld für küstennahe Flugplätze ist die Funktion als Service-Standort für die vor der deutschen Nord- und Ostseeküste entstehenden Offshore-Windparks (OWP). Für den Crew-Transfer, den Transport von kleineren Ersatzteilen sowie im Rahmen eines Notfall-Rettungssystems übernimmt der Einsatz von Hubschraubern im Logistikkonzept von OWP-Betreibern eine tragende Rolle.

Es bestehen vorrangig zwei wesentliche Anforderungen an einen Flugplatz, um der Funktion als Servicestandort gerecht zu werden. Zum einen sollte dieser in unmittelbarer Küstennähe liegen, da ein Transport auf dem Landweg als deutlich kostengünstiger gegenüber dem Luftweg angenommen werden kann. Zum anderen müssen Konflikte mit dem Tourismus vermieden werden. Flugplätze in unmittelbarer Nähe von Feriengebieten sind aufgrund der durch den Hubschrauberverkehr entstehenden Lärmbelästigung eher ungeeignet. Basierend auf diesen zwei Kriterien sind in der Abbildung 57 in Frage kommenden Flugplätze dargestellt.

Abbildung 57: Potenziell für die Offshore-Windindustrie relevante Flugplätze



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011.

Welches Potenzial die Offshore-Windindustrie für einen Flugplatz bedeuten kann, lässt sich beispielhaft am Flugplatz Emden verdeutlichen. Seit 2008 wurde in einer Distanz von 80 km (Luftlinie) der Forschungspark Alpha Ventus mit insgesamt zwölf Offshore-Windenergieanlagen (OWEA) errichtet und im April 2010 in Betrieb genommen. Im Zusammenhang mit dem Bau und der Versorgung von Alpha Ventus wurden bis Ende Juli 2011 (31. Juli 2011) mehr als 2.800 Flugbewegungen registriert. Der Emdener Flugplatz, der als Servicestandort für die Versorgung von Alpha Ventus dient, konnte hiervon stark profitieren. Die gewerblichen Flüge stiegen in Emden 2009 um 16,4% an, der Hubschrauber-Verkehr wurde im gleichen Zeitraum verdreifacht. 2010 betrug die Anzahl Starts- und Landungen von Hubschraubern am Flugplatz Emden knapp 3.300. Dies ist eine Verdoppelung ggü. dem Vorjahr. Auch für die Errichtung von BARD Offshore I, einem der ersten kommerziell betriebenen Windparks, dient Emden als Versorgungsstandort.

Diese Chancen haben auch bereits andere Standorte entdeckt. So siedelte sich im Februar 2011 das Unternehmen DL Helikopter in Cuxhaven-Nordholz an. Der Flugplatz Husum-Schwesing soll als Servicestandort positioniert werden.

Die Nutzung der Offshore-Windenergie birgt für die Zukunft ein erhebliches Wachstumspotenzial. Wesentliche Vorteile der Offshore-Windenergie sind die stetiger und stärker als an Land wehenden Winde auf See, die zu einer deutlich besseren Ener-

gieausbeute der OWEA führen. Zudem ist die Akzeptanz küstenferner OWP in der Bevölkerung höher.

Insgesamt sind bis 2030 Offshore Vorhaben mit einer Windleistung über 150 GW in Europa in Bau, genehmigt und von Projektentwicklern geplant. Bis zum Jahr 2020 sollen zwischen 40 GW und 55 GW Offshore-Leistung in europäischen Gewässern errichtet sein. Werden die gesetzten Ziele erreicht, werden mit der Offshore-Windkraft ab 2030 jährlich 563 Terawattstunden Strom produziert, womit 12,8% bis 16,7% des gesamten Strombedarfs der EU gedeckt werden kann. Um das Energiepotenzial auf See zu aktivieren, ist in Europa von 2011 bis 2020 eine Intensivierung der jährlichen Investitionen in OWP von ca. 3 Mrd. EUR auf bis zu 9 Mrd. EUR geplant. Von 2020 bis 2030 wird die Offshore-Windindustrie durchschnittlich jährlich 13,6 Mrd. EUR in die OWP investieren. Die Zahl der in der europäischen Windenergiebranche Beschäftigten wird von rund 160.000 Menschen 2008 auf fast 400.000 bis zum Jahr 2030 ansteigen.

Der Neubau konzentriert sich auf die Gewässer vor Großbritannien und Deutschland. In Deutschland wird bis 2030 die Errichtung von 30 bis 45 Gigawatt Windkraftleistung erwartet. In der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) ist z. B. in der Nordsee bis 2030 die Errichtung von mehr als 9.000 Anlagen geplant. Die Installation, der Rückbau bzw. die Ausstattung dieser Anlagen mit neuen Generatoren und insbesondere die Wartung und Instandhaltung bilden das Marktpotenzial für die küstennahen norddeutschen Flugplätze in der OWP-Logistik.

Aktuell wird davon ausgegangen, dass je OWEA ca. 6-7 Entstörungen pro Jahr (eintägiger Einsatz) und zusätzlich eine jährliche Inspektion aller Anlagen sowie jährlich eine wiederkehrende Prüfung an 25% der Anlagen eines OWP durchgeführt werden müssen (zwei- bis dreitägiger Einsatz). Zusätzlich werden Arbeiten im Rahmen von Korrosions- und Kolkschutz anfallen. Bei einer Zahl von ca. 80 Anlagen je OWP resultiert daraus ein erheblicher Personal- sowie auch Ersatzteilbedarf im OWP.

Genaue Potenziale sind nicht prognostizierbar, da es keine Einheitslösung für alle OWP geben wird, sondern die Service- und Wartungskonzepte immer an die jeweiligen Bedingungen angepasst werden müssen. Ebenso unbekannt ist, welche OWP seebasiert und welche landseitig versorgt werden. Beim seebasierten Konzept werden die Servicearbeiter voraussichtlich 14-tägig auf einer Wohnplattform bzw. einem Wohnschiff direkt im Einsatzgebiet untergebracht. Das landseitige Versorgungskonzept sieht eine Unterbringung des Personals an Land und einen entsprechenden Transfer ins Einsatzgebiet vor. Bei beiden Konzepten ist ein kombinierter Einsatz von SWATH-Tendern, Helikoptern und z. T. auch größeren Versorgungsschiffen (Jack-Up-Bargen, Errichterschiffe, etc.) wahrscheinlich. Die hohen Kosten eines Helikoptereinsatzes werden durch seine Vorteile (schnellerer Transport, Einsetzbarkeit auch bei stärkeren Winden, Vermeidung von Seekrankheit) ausgeglichen.

Für Flugplätze und dort angesiedelte Helikopter-Dienste bestehen drei Haupteinsatzgebiete im Bereich der Offshore-Windindustrie:

- Personen- und Ersatzteiltransport
- Schulung von Offshore-Personal
- Einbindung in ein Notfall-Rettungssystem

Für den Personentransfer und den Transport von Ersatzteilen in das Einsatzgebiet müssen Kapazitäten in Form von Abfertigungsräumen für die Hubschrauberflüge sowie Räume für Vorbereitungen der Helikoptercrew und der Servicetechniker vorhanden sein. Auch eine gute Verkehrsanbindung ist als vorteilhaft zu bewerten. So konnte sich der Flugplatz Emden im Wettbewerb mit Norddeich als Servicestandort für die OWP Alpha Ventus und BARD Offshore I aufgrund der besseren Verkehrsanbindung etablieren, obwohl er eine größere Distanz zu den OWP aufweist.

Der Einsatz von Helikoptern im Personen- und Ersatzteiltransport ist stark abhängig von dem jeweiligen Versorgungskonzept eines OWP. Wird der Service und die Wartung durch ein seebasiertes Konzept durchgeführt, so werden der vermutlich 14-tägig stattfindende Personentransfer und die Ersatzteillieferung in aller Regel per Schiff durchgeführt. Helikopter werden lediglich in Einzelfällen zur schnellen Reaktion eingesetzt. Bei der landseitigen Versorgungsvariante wird es wahrscheinlich zum oben erwähnten kombinierten Einsatz von Schiffen und Hubschraubern kommen. Im OWP Alpha Ventus – bei dem ein landseitiges Versorgungskonzept angewendet wird – werden in den Sommermonaten verstärkt Schiffe für Service und Wartungsarbeiten eingesetzt, weil dies die Wetterbedingungen (Windstärke, Wellengang) zulassen und das Umsetzen von Schiff auf die OWEA relativ gefahrlos durchgeführt werden kann. In den wetterungünstigeren Jahreszeiten kommt es vermehrt zum Helikoptereinsatz, da das Abseilen vom Helikopter auf die OWEA auch bei stärkeren Winden und höherem Wellengang realisiert werden kann.

Da es im landseitigen Versorgungskonzept in der Regel nicht zu einer Beschränkung auf ausschließlichen Helikopter- oder auf ausschließlichen Schiffseinsatz kommen wird, sind Standorte sowohl mit Flugplatz als auch mit Hafen hinsichtlich einer gemeinsamen Ersatzteillagerung als vorteilhaft zu erachten. Inwiefern auch eine regionale Trennung von Flugplatz und Hafen in einem Versorgungskonzept möglich ist, ist nicht bekannt und als eher unrealistisch bzw. zumindest als ungünstig anzusehen. Wie weiter oben bereits beschrieben wird es keine Einheitslösung für alle OWP geben. Die Entscheidungen über das jeweilige Service- und Wartungskonzept werden voraussichtlich vom OWP-Betreiber im Zusammenspiel mit dem Gondelhersteller getroffen, da Zweitgenannter in der Regel den Service und die Wartungsarbeiten durchführen wird. Da bis auf den Forschungspark Alpha Ventus in der Nordsee und den OWP EnBW Baltic 1 in der Ostsee, welche beide auf ein landseitiges Versorgungskonzept aufbauen, noch keine weiteren OWP fertig gestellt sind, gibt es bisher

kaum Erfahrungswerte zu den einzelnen Konzepten. Aufgrund dessen sind zu diesem Zeitpunkt keine Aussagen zu Potenzialen der einzelnen Standorte resultierend aus dem Service und der Wartung von OWP möglich.

Auch der Bereich der Schulung von Offshore-Personal ist eine Möglichkeit, als Flugplatz von der Offshore-Windenergie zu profitieren. Vor einem Einsatz im OWP muss ein vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vorgeschriebenes Sicherheitstraining absolviert werden. Erst nach dem fünftägigen Kurs, der alle vier Jahre wiederholt werden muss, darf ein Einsatz im OWP erfolgen. Inhalt dieses Kurses sind neben Unterwassertraining auch Abseilübungen aus dem Helikopter, wodurch folglich auch Flugverkehr entsteht. Beispielsweise hat die WIKING Helikopter Service GmbH, die auch in der Versorgung von Alpha Ventus und BARD Offshore I tätig ist, hierfür 2009 in Emden in einem Joint-Venture die Offshore Windakademie Emden gegründet.

Eine dritte mögliche Einbindung in die Offshore-Windenergie ist die Funktion eines Flugplatzes als Rettungsstandort in einem Notfall-Rettungssystem. So können die stationierten Hubschrauber in Kooperation mit regionalen Krankenhäusern in Notfällen schnell entsprechende Hilfskräfte in das jeweilige Einsatzgebiet bringen. So hat zum Beispiel die Northern HeliCopter GmbH in Zusammenarbeit mit dem Unternehmen BARD und dem Deutschen Roten Kreuz ein entsprechendes Rettungskonzept für den OWP BARD Offshore I am Standort Emden entwickelt.

Aufgrund des sich deutlich abzeichnenden Trends des Helikoptereinsatzes in den geschilderten Logistik-, Schulungs- sowie Rettungskonzepten von Offshore-Windparks und des daraus resultierenden – wenn auch noch nicht genau prognostizierbaren – Potenzials für küstennahe Flugplätze sollten ausgewählte Flughäfen auf die Anforderungen der Offshore-Windindustrie vorbereitet werden. Vorteile könnten Standorte wie Emden und Cuxhaven haben, die bereits in der Offshore-Windindustrie etabliert sind, oder solche, die in die Versorgungskonzepte von OWP eingebunden sind bzw. in den Planungen eine elementare Rolle spielen (Helgoland). Inwieweit sich für die einzelnen Standorte Potenziale aus der Offshore-Windenergie ergeben oder welcher Bedarf seitens der Offshore-Windindustrie besteht könnte zum Gegenstand weiterer Untersuchungen werden.

5.6 Entwicklung der technischen und umweltrechtlichen Rahmenbedingungen

Die verkehrlichen Entwicklungschancen eines Flughafens hängen im Wesentlichen von vier Einflussgrößen ab, nämlich (i) von seiner räumlichen Lage im nationalen und internationalen Flughafensystem und zu den wichtigen luftverkehrlichen Quellgebieten, (ii) von dem Luftverkehrspotenzial des von ihm bedienten Hinterlandes, (iii) von der Qualität der von ihm lokal bereit gestellten Flughafenleistungen sowie auch von der Höhe der dafür von den Nutzern zu zahlenden Leistungsentgelte, und schließlich auch (iv) von der spezifischen Funktion, die er im nationalen und internationalen Luftverkehrssystem übernimmt. Hinsichtlich des letztgenannten Kriteriums ist zwischen so genannten Drehkreuz- („Hub-“), Sekundär-, Regionalflughäfen und Flugplätzen zu unterscheiden.

Drehkreuzflughäfen dienen der Bündelung und Auflösung von Verkehrsströmen, die von verschiedenen anderen Flughäfen an den Hub Airport herangeführt bzw. zu diesen Flughäfen weitertransportiert werden. Die Bündelung von Verkehrsströmen ermöglicht es den Luftverkehrsunternehmen, die Auslastung ihrer Flugzeuge zu erhöhen und auf diese Weise Kostendegressionseffekte zu erzielen („Economies of Aircraft Size“). Die Kostendegressionseffekte können von den Fluggesellschaften genutzt werden, um die angebotenen Flugfrequenzen zu erhöhen und/oder Destinationen anzufliegen, die ohne den Verkehrsbündelungseffekt wirtschaftlich nicht tragfähig zu bedienen wären. Viele Interkontinentalflugverbindungen wären ohne eine ausreichende Verkehrsbündelung nicht denkbar. Daher werden sie bisher weit überwiegend über jene Flughäfen geleitet, die ein dichtes Netz an Zubringerverbindungen aufweisen. Entsprechend erstreckt sich das verkehrliche Einzugsgebiet großer Drehkreuzflughäfen weit über die jeweilige eigentliche Flughafenregion hinaus. Es umfasst im Regelfall das gesamte nationale Flughafenhinterland sondern mindestens auch das nahe Ausland. Große Hub Airports sind in Deutschland München und insbesondere auch der Flughafen Frankfurt/M. Im norddeutschen Luftverkehrssystem übernimmt derzeit kein Flughafen eine wesentliche Funktion als Hub.

Die Sekundärflughäfen sind über Zubringerverbindungen direkt an die Drehkreuzflughäfen angeschlossen und generieren für diese (Umsteiger-) Luftverkehrsaufkommen. Außerdem stellen sie für die Luftverkehrsnutzer Direktverbindungen vornehmlich über Kurz- und Mittelstreckendistanzen bereit. Ihr Einzugsgebiet kann sich – je nach der Qualität des im konkreten Fall lokal angebotenen Luftverkehrsangebotes – über ihr unmittelbares Flughafenumland hinaus erstrecken. Es findet seine Abgrenzung im (i.d.R. teilweise überlappenden) Hinterland konkurrierender Sekundär- und auch Regionalflughäfen, wobei sich die räumliche Abgrenzung nicht allein an räumlichen und wirtschaftlichen Distanzkriterien, sondern vor allem auch an den an verschiedenen Flughäfen vorhandenen Luftverkehrsangeboten definiert. Das originäre Einzugsgebiet eines Sekundärflughafens kann unter Umständen auch das gesamte Hinterland eines Regionalflughafens abdecken. Im norddeutschen Luftverkehrssystem fungieren insbesondere die Flughäfen Bremen, Hamburg, Hannover und – mit Einschränkungen – auch Rostock als Sekundärflughäfen.

Regionalflughäfen schließlich übernehmen für das sie umgebende Flughafenumland die Funktion der Nahversorgung mit gewerblichem Linienluftverkehr. In Norddeutschland zählt dazu insbesondere der Flughafen Sylt.

Traditionell war und ist das deutsche Luftverkehrssystem in starkem Maße auf die Nutzung des Hub-Flughafens Frankfurt/M. und in jüngerer Zeit auch auf die Nutzung des Flughafens München als internationales Drehkreuz ausgerichtet. Ursache dafür war und ist neben der Wirtschaftsstärke dieser Regionen und dem daraus resultierenden originärem Verkehrspotenzial nicht zuletzt auch die rechtliche Ordnung des internationalen Luftverkehrssystems, das in weiten Teilen auf der zwischenstaatlichen Gewährung von bilateralen Luftverkehrsrechten beruht und die Entwicklung von Direktflugverbindungen von Sekundärflughäfen auch von rechtlicher Seite her einschränkt. Seit der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs sowie der Einrichtung des zugangsoffenen „Single Sky“ zwischen Europa und den USA in den 1990er Jahren haben sich nicht nur die rechtlichen, sondern – aufgrund des weitgehend ununterbrochen dynamischen Wachstums der Luftverkehrsnachfrage – auch die ökonomisch-technischen Möglichkeiten der Sekundärflughäfen, direkte internationale Luftverkehrsverbindungen zu entwickeln, erheblich verbessert. Sie würden sich weiter verbessern, wenn weitere bisher restriktiv gehaltene Luftverkehrsabkommen liberalisiert würden. Insbesondere für den Flughafen Hamburg könnten sich diesbezüglich Chancen ergeben, weitere direkte Interkontinentalflugverbindungen anzuziehen.

Die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs hat dazu geführt, dass insbesondere die Flughäfen Hamburg und Hannover ihr Angebot an direkten Luftverkehrsverbindungen nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern insbesondere auch mit dem europäischen Ausland deutlich ausweiten konnten. Mit dem im Gefolge der Liberalisierung in Europa neu aufgekommenen „Low cost“-Flugverkehr konnte zudem der Flughafen Lübeck erstmals internationale Luftverkehrsverbindungen als Direktverkehre anziehen. Gleichzeitig sind jedoch infolge dieser marktstrukturellen Entwicklungen die Regionalflughäfen zunehmend in den Schatten der großen Sekundärflughäfen geraten. Ihre Verkehrsanziehungsfähigkeit hat dadurch deutlich gelitten. Infolgedessen wird auf dem ehemaligen Regionalflughafen Kiel inzwischen kein Linienflugverkehr mehr angeboten.

Trotz der Liberalisierungstendenzen im internationalen Luftverkehr ist es den norddeutschen Sekundärflughäfen bisher nicht gelungen, in größerer Zahl interkontinentale Luftverkehrsverbindungen einzurichten. Derzeit werden lediglich ab Hamburg Interkontinentalflüge angeboten. Ursache für die geringe Verkehrsanziehungskraft der norddeutschen Flughäfen im Interkontinentalbereich ist der Umstand, dass keiner dieser Flughäfen über ein lokales (= originäres und Umsteiger-) Verkehrsaufkommen verfügt, das ausreicht, um die im Interkontinentalverkehr derzeit eingesetzten Großraumflugzeuge wirtschaftlich auszulasten. Im Gegenteil haben sich die Chancen der norddeutschen Flughäfen zur Anziehung von Interkontinentalverbindungen mit der Markteinführung des Flugzeugs Airbus A 380 weiter verschlechtert. Mit einer Basis-Sitzplatzkapazität von etwa 555 Sitzen werden die mit diesem Flugzeug möglichen Kostendegressionseffekte („Economies of Aircraft Size“) erst bei einer zu befördern-

den Verkehrsmenge erreicht, die allein in Norddeutschland auf absehbare Zeit nicht generierbar erscheint. Stattdessen hat die Einführung der A 380 die nationale und europäische Drehkreuzstruktur weiter gestärkt.

Dies kann sich jedoch ändern, wenn der erst Mitte 2011 neu in den Markt eingeführte Flugzeugtyp Boeing 787 ein wirtschaftlicher Erfolg würde und von den im Interkontinentalverkehr tätigen Luftverkehrsunternehmen in größerer Stückzahl auf Fernverkehrstrecken eingesetzt würde. Die B 787 ist ein für den Fernstreckenverkehr konstruiertes Flugzeug, das im Vergleich zu herkömmlichen Flugzeugtypen einen um etwa 20 Prozent verringerten Treibstoffverbrauch aufweist. Ferner ist die Reichweite deutlich größer als die von heute verfügbaren Flugzeugen vergleichbarer Größenordnung. Damit soll dieses Flugzeug trotz seiner im Vergleich zur A 380 deutlich geringeren Passagierkapazität von etwa 200 – 300 Sitzplätzen nach Angaben des Herstellers auch auf Fernstrecken wirtschaftlich zu betreiben sein. Es soll den wirtschaftlichen Betrieb direkter Interkontinentalverbindungen auch auf solchen Strecken ermöglichen, die bisher wirtschaftlich nicht tragfähig waren. Auch Airbus ist in diesem Flugzeugbereich aktiv und entwickelt ebenfalls eine Langstreckenmaschine, die im Jahr 2013 mit dem Namen A350 einsatzbereit sein soll. Mit der Entwicklung der B 787 stellt Boeing und mit der A350 Airbus jeweils ein Flugzeug bereit, das grundsätzlich in der Lage sein könnte, die Dominanz von Drehscheibenverkehren im Interkontinentalbereich aufzubrechen und auch die interkontinentale Direktbedienung von verkehrsstarker Sekundärflughäfen ermöglichen könnte.

Aufgrund der im Vergleich zur A 380 geringeren Ladekapazität der B 787 und A 350 sind die realisierbaren Betriebskostendegressionseffekte zwar deutlich geringer als bei Einsatz einer A 380. Allerdings kann der Einsatz der B 787 und A 350 von bisher ausschließlich oder zumindest vornehmlich als Sekundärflughäfen genutzten Flughäfen für die Luftverkehrsunternehmen aus zwei Gründen von Interesse sein: Zum einen ist der Betrieb einer komplexen Drehkreuzstruktur für die Fluggesellschaften mit hohen Kosten verbunden. Diese resultieren nicht nur aus den oftmals vergleichsweise hohen Flughafenentgelten, die von den Luftverkehrsunternehmen für die Nutzung der Hub-Flughäfen zu zahlen sind, sondern vor allem auch aus den hohen Kosten, die der Betrieb einer internationalen Drehkreuzstruktur für die Fluggesellschaften mit sich bringt. So ergeben sich teils lange Standzeiten für die auf den Verbindungen des Drehkreuznetzes eingesetzten Flugzeuge. Eine im Vergleich zu Direktverbindungen tendenziell geringe Kapitalnutzung ist die Folge. Hinzu kommen die im Vergleich zu Direktverbindungen höheren Kosten des Zubringerverkehrs, die ihrerseits aus der längeren Gesamtstrecke resultieren. Zum anderen verringern Direktflüge die Reisezeiten und damit (insbesondere für Geschäftsreisende) auch die Reisekosten. Insbesondere zeitkostensensible Geschäftsreisende werden wahrscheinlich bereit sein, dafür einen im Vergleich zu Umsteigeverbindungen höheren (Direkt-) Flugpreis zu zahlen. Letztlich hängt damit die wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Einsatzes der B 787 und damit die Bereitschaft der Luftverkehrsunternehmen, vermehrt interkontinentale Direktverbindungen einzurichten, davon ab, ob (i) die absoluten Betriebskostenvorteile, die die B 787 gegenüber vergleichbaren Flugzeugen besitzt, (ii) in Zusammenspiel mit den auf Direktverbindungen potenziell generierbaren Erlösvorteilen aus-

reichen, um (iii) die kostenmäßigen Verkehrsbündelungsvorteile („Economies of Aircraft Size“) im herkömmlichen Drehkreuzsystem mindestens auszugleichen. Aufgrund der erst kürzlich erfolgten Markteinführung der B 787 liegen hierzu noch keine Erfahrungen vor. Eine belastbare Aussage über die Wettbewerbsfähigkeit des neuen Flugzeugtyps ist daher noch nicht möglich. Entsprechend sind derzeit noch keine tragfähigen Aussagen darüber möglich, inwieweit die Markteinführung der B 787 tatsächlich die Fähigkeit der beiden großen norddeutschen Verkehrsflughäfen, interkontinentalen Direktflugverkehr anzuziehen, verbessert hat. In diesem Kontext sei jedoch auch auf die Bedeutung der Luftverkehrspolitik verwiesen, denn nur offene oder zumindest flexible Luftverkehrsabkommen erlauben auch den Einsatz der neuen Flugzeugtypen. Ohne die Rahmen gebenden Verkehrsrechte können die interkontinentalen Zielgebiete für Norddeutschland nicht erschlossen werden. Ergänzend sei ebenfalls angemerkt, dass Europa mit dem „Single Sky“ Projekt nun eine Umstrukturierung des Luftraummanagements in die Wege geleitet hat, um auch zukünftig ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stellen zu können. Allerdings bestehen nach wie vor eine Reihe von Engpässen technischer und politischer Natur im Hinblick auf Überflugrechte sowie den Slots an ausländischen Flughäfen.

Die Entwicklung zusätzlicher Interkontinentalverbindungen auf einem oder mehreren norddeutschen Großflughäfen hätte unmittelbare Auswirkungen auf die Regionalflughäfen und auch auf jene Großflughäfen, die nicht in der Lage sind, neue Interkontinentalverbindungen anzuziehen. Sofern die neuen Direktflugverbindungen im Langstreckenbereich aus Sicht der potenziellen Passagiere und Verloader hinreichend attraktiv wären, würde zumindest ein Teil der Nachfrage von bisherigen Umsteige- auf die neuen Direktflugverbindungen abwandern. Weil dies aus den beschriebenen Gründen vor allem reisezeitsensible Nachfrage sein würde, die in der Regel auch bereit ist, für eine kürzere Reisezeit eine Preisprämie zu zahlen, würde sich dies negativ auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit der von anderen Flughäfen startenden Zubringerflüge auswirken. Deren Existenz würde zumindest gefährdet, wenn nicht sogar unhaltbar. Letztlich käme es zu einer weiteren Konzentration des Flugangebotes im Kurz- und Mittelstreckenbereich auf wenige Flughäfen (Hubs und ausgewählte Sekundärflughäfen). Dies ginge zu Lasten der Anbindung aus der Fläche von Regionalflughäfen. Allerdings ist mit dieser Entwicklung nur kurzfristig oder im Falle einer „ceteris paribus“ Betrachtung einer konstanten Marktsituation zu rechnen. Der Markt bewegt sich jedoch und entwickelt sich auch hinsichtlich des Aufkommens weiter, so dass eine wachsende Verkehrsnachfrage die vorgenannten Verkehrsabflüsse mittelfristig überkompensiert.

Selbst eine solche räumliche Konzentration würde allerdings nicht automatisch andere Flughafenstandorte wirtschaftlich benachteiligen. Zwar würde sich die allgemeine Qualität der luftverkehrlichen Anbindung dieser Standorte an das internationale Luftverkehrsnetz verringern. Gleichzeitig würde sich die spezielle Qualität der direkten Anbindung an die von Norddeutschland aus direkt angeflogenen Ferndestinationen verbessern. Welcher der beiden gegenläufigen Effekt überwiegt, lässt sich nur für den konkreten Fall beantworten. Die Antwort hängt im konkreten Fall davon ab, wie

die luftverkehrlichen Bedürfnisse der verschiedenen Flughafenregionen jeweils im Einzelfall aussehen.

Die technologische Entwicklung kann auch die gesellschaftliche Akzeptanz des Luftverkehrs beeinflussen. In diesem Zusammenhang sind besonders die Schadstoffemissionen von Bedeutung, die vom Flughafengelände ausgehen.

Von besonderer Bedeutung sind die Lärmbelästigungen durch an- und abfliegende Flugzeuge sowie durch den bodengebundenen Zugangsverkehr, die insbesondere von der in der näheren Flughafenumgebung angesiedelten Bevölkerung negativ wahrgenommen werden. Eine in den vergangenen Jahrzehnten zunehmende Umweltsensibilität hat in Verbindung mit erheblichen institutionellen Mängeln im System des Flughafenplanungs- und Genehmigungsrechts dazu geführt, dass Flughafenbaumaßnahmen heute regelmäßig auf Widerstand in der Bevölkerung stoßen. Dieses Problem hat sich im Zeitverlauf deutlich verschärft, obwohl die Lärmbelastung je Flugzeugbewegung aufgrund technologischer Entwicklungen im Flugzeugbau und der Einführung lärmmindernder Start-/Landeverfahren objektiv abgenommen hat. So haben entsprechende Fortschritte in der Triebwerkstechnologie dazu geführt, dass Fluglärm heute im Regelfall weitgehend auf das Flughafengelände beschränkt bleibt.

Die Weiterentwicklung umweltfreundlicher Technologiestandards wird auch in Zukunft dazu beitragen, dass sich die mit dem Luftverkehr einhergehenden ökologischen Belastungen je Flugbewegung verringern werden. Auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit werden die Fluggesellschaften größere Fluggeräte einsetzen und das Nachfragewachstum damit teilweise auffangen. Fraglich ist allerdings, ob diese Entwicklung nicht nur durch eine steigende Anzahl Flugbewegungen überkompensiert wird. Aber auch wenn dies der Fall sein würde, wäre nicht zu erwarten, dass damit Widerständen in der Bevölkerung gegen zunehmenden Flugverkehr effektiv begegnet werden könnte. Fluglärm ist nämlich zum einen auch ein subjektiv empfundenes Problem, dass nicht unbedingt in Korrelation mit der tatsächlichen Lärmentwicklung steht. Zum andern provoziert das bestehende Flughafenplanungs- und Genehmigungsrecht entsprechende Widerstände in der Bevölkerung geradezu. Lärmbetroffene können nämlich nicht ohne weiteres darauf vertrauen, für die von ihnen empfundenen Belastungen hinreichend entschädigt zu werden. Daher erscheint es für diese oftmals attraktiver, die staatlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren entsprechend zu beeinflussen. Dies setzt einem rationalen Umweltdialog mit der flughafenansässigen Bevölkerung Grenzen.

Seit dem 1. Januar 2011 wird in Deutschland bei jedem Abflug von einem deutschen Flughafen je Passagier eine so genannte „Luftverkehrsabgabe“ erhoben, die für einen Kurzstreckenflug 8 Euro pro Passagier, bei einem Mittelstreckenflug 25 Euro und für einen Langstreckenflug 45 Euro beträgt. Ausgenommen von der Entrichtung der Luftverkehrsabgabe sind Sport- und Privatflieger, Kinder unter 2 Jahren, Flüge zu rein hoheitlichen, militärischen und medizinischen Zwecken. Nicht besteuert werden Flüge im Inselversorgungsverkehr sofern die beförderten Passagiere ihren Hauptwohnsitz auf der Insel haben sowie inländische Zubringerflüge, Transferflüge (Ausland-Ausland Umsteigeverkehr) und Frachtflüge.

Für die Luftverkehrsunternehmen bedeutet die Einführung der Luftverkehrsabgabe eine Erhöhung der Kosten (bzw. eine Minderung des Erlöses) auf den Strecken, die von der Luftverkehrsabgabe betroffen sind. Sofern die Luftverkehrsabgabe dazu führt, dass bestimmte Strecken unrentabel werden, werden die Fluggesellschaften diese Verbindungen aufgeben. Davon dürften besonders Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen und mit einem vergleichsweise geringen Anteil Geschäftsreisender betroffen sein. Die Luftverkehrsunternehmen Ryanair und auch Germanwings haben in den letzten Monaten verschiedene Luftverkehrsverbindungen innerhalb und ab Deutschland eingestellt. Davon war unter anderem auch der Flughafen Lübeck betroffen, der seine Verbindung nach London-Stansted verlor. Nach Angaben beider Fluggesellschaften standen die Streckeneinstellungen in ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung der Luftverkehrsabgabe.

Am 1. Januar 2012 wird das seit dem Jahr 2005 in der EU für ausgesuchte Industrien geltende System handelbarer Umweltzertifikate („European Union Emissions Trading System“ – EU ETS) auch auf den Luftverkehr ausgedehnt werden. Das EU-ETS ist ein umweltpolitisches Instrument zur Steuerung der CO₂-Umweltbelastung. Es basiert auf der politischen Vorgabe einer maximalen CO₂-Emissionsmenge, die alle in das EU-ETS-System einbezogene Unternehmen insgesamt ausstoßen dürfen. In Höhe dieser Maximalmenge werden Umweltzertifikate in Verkehr gebracht, die den Inhabern das Recht geben, die Umwelt mit derjenigen Menge CO₂ zu belasten, für die er jeweils Zertifikate besitzt. Die Zertifikate sind frei handelbar. So entsteht ein Marktpreis für Emissionen. Jeder Emittent kann dann frei entscheiden, ob er seine Emissionen senkt und Zertifikate verkauft oder seine Emissionen erhöht und entsprechend Zertifikate kauft. Damit werden die im theoretischen Idealfall die sozialen Kosten der CO₂-Schadstoffbelastungen als Marktpreis für Zertifikate sichtbar. Weil der individuellen Umweltnutzung nun individuell zu tragende Opportunitätskosten gegenüberstehen, setzen die Zertifikate den am Handel teilnehmenden Unternehmen einen Anreiz, ihre Schadstoffmenge zu reduzieren.

Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den CO₂-Zertifikatehandel betrifft alle Flüge, die in der EU starten und/oder landen. Dies umfasst neben den Flügen der europäischen Luftverkehrsunternehmen auch alle Flüge von Fluggesellschaften mit Unternehmenssitzen außerhalb der EU sofern diese EU-Flughäfen anfliegen. Ab dem 01.01.2012 werden Zertifikate in den Verkehr gebracht, deren Gesamtvolumen sich auf 97 Prozent des durchschnittlichen CO₂-Schadstoffausstosses der Jahre 2004 – 2006 beträgt. Dieses Gesamtvolumen soll bis zum Jahr 2020 auf 95 Prozent reduziert werden. 85 Prozent der Zertifikate werden am 01.01.2012 nach einem vorgegebenen Verteilungsschlüssel kostenlos an die Fluggesellschaften abgegeben. Weitere 15 Prozent werden versteigert. Nach Angaben des Industrieverbands BDI müssen die Luftverkehrsunternehmen durchschnittlich zwischen 25 und 35 Prozent der von ihnen benötigten Zertifikate zukaufen. Nach Berechnungen der Deutsche Bank Research kommen auf die Branche allein im Jahr 2012 Kosten von 1,1 Mrd. Euro zu.

Für die Luftverkehrsunternehmen bedeutet die Einführung des CO₂-Handels auch in diesem Verkehrssektor dass sich – analog zur Einführung der Luftverkehrsabgabe –

die Kosten der Flugangebote erhöhen werden. Sie werden sich für ein Luftverkehrsunternehmen unmittelbar erhöhen, wenn dieses Umweltzertifikate am Markt kaufen muss. Sie werden sich mittelbar erhöhen, wenn das Unternehmen im Rahmen einer Opportunitätskostenbetrachtung darüber nachdenkt, ob es von ihm bereits gehaltene Zertifikate dafür nutzt, sein Flugangebot auszubauen (oder wenigstens zu erhalten) oder aber aus Erlösmotiven an ein anderes Unternehmen zu verkaufen. Letzteres ist aus eigenwirtschaftlicher Sicht dann vorteilhaft, wenn der erzielbare Zertifikatspreis über dem erzielbaren Grenzerlös bei Aufrechterhaltung des eigenen Flugangebotes liegt. Es liegt in der Wirkungsart dieses umweltpolitischen Instruments, dass im Fall eines Zertifikatsverkaufs zuerst diejenigen Flugangebote abgebaut oder zumindest reduziert werden, die aus Sicht des Luftverkehrsunternehmens den geringsten Gewinn abwerfen. Daher ist davon auszugehen, dass mit Einführung der CO₂-Zertifikate insbesondere Strecken des Regionalluftverkehrs und des „Low cost“-Flugverkehrs unter verstärktem Druck geraten. Nach den vorhandenen Erfahrungen weisen viele dieser Strecken eine im Industrievergleich unterdurchschnittliche Rentabilität auf. Weil die Fluggesellschaften bestrebt sind, unrentable Angebote abzubauen, und weil sie dies aufgrund der im Luftverkehr vergleichsweise geringen Bedeutung irreversibler und damit standortbindender Investitionskosten auch können, ist für das norddeutsche Luftverkehrssystem zu erwarten, dass insbesondere schwach ausgelastete Regionalflugverbindungen und „Low cost“-Angebote abgebaut werden.

5.7 Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Luftverkehrsbehörden

Aktuell besteht in verschiedenen Wirtschafts- und Verwaltungsbereichen ein Trend zu Kooperationen bis hin zu Fusionsbestrebungen. Ziel ist dabei die Nutzung von qualitativen und quantitativen Synergieeffekten, bspw. durch die Stärkung der eigenen Position im Wettbewerb, die Erschließung von Optimierungspotenzialen durch gesamtheitliche Betrachtungen und Strategien oder durch Wissenstransfer. Synergieeffekte können z. B. in Form von Skaleneffekten bestehen. Die Zusammenlegung kleinteiliger Verwaltungsstrukturen zu einer größeren, zentralen Verwaltung kann Effizienzvorteile und eine höhere Leistungsfähigkeit erzielen, da eine bessere Bündelung von Kompetenzen ermöglicht wird, gleichzeitig wird Doppelarbeit vermieden und Abstimmungsprozesse zwischen kleinteiligen Verwaltungsstrukturen werden vermieden. Dies führt automatisch auch zu Kosten- und Zeitvorteilen.

Im Bereich der Seehäfen wurden beispielsweise bereits Kooperationsvereinbarungen auf verschiedenen Ebenen erzielt. Exemplarisch steht hierfür die Kooperation der Hamburg Port Authority (HPA) und bremenports (Bremische Häfen), deren Kooperationsziele primär in der Festigung der Wettbewerbsposition der beiden Häfen sowie in der Entlastung der öffentlichen Haushalte der Länder bestehen.⁷⁵ Weitere Kooperationsansätze im Bereich Seeverkehr bestehen durch die „Hafenkooperation Unterelbe“, in deren Rahmen sich die Hafenstandorte Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Hamburg und Stade⁷⁶ sowie durch die „Kooperation Offshore-Häfen Nordsee SH“, in der insgesamt neun schleswig-holsteinische Hafenstandorte eine enge Zusammenarbeit mit dem Schwerpunkt Offshore Windpark Logistik vereinbart haben.⁷⁷ Im Vergleich zum Luftverkehr ist festzustellen, dass Port Authorities bzw. Hafenbehörden in der Regel weitreichendere operative Aufgaben⁷⁸ begleiten als Luftverkehrsbehörden, eine Vergleichbarkeit der beiden Bereiche ist daher nur begrenzt möglich. Es ist folglich davon auszugehen, dass im Bereich Luftverkehr ein geringeres Potenzial an Kooperationsansätzen besteht als im Bereich des Seeverkehrs.

⁷⁵ Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft Verkehr und Innovation (BWVI); Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft und Häfen: Chancen und Risiken für Kooperationen der Port Authorities HPA (Hamburg) und bremenports (Bremen) – Ergebnispräsentation beim Ausschuss für Angelegenheiten der Häfen im Land Bremen, 12.10.2011.

⁷⁶ Quelle: www.nautischerverein.de/images/Hafenkooperation.pdf.

⁷⁷ Quelle: www.offshore-haefen-sh.de.

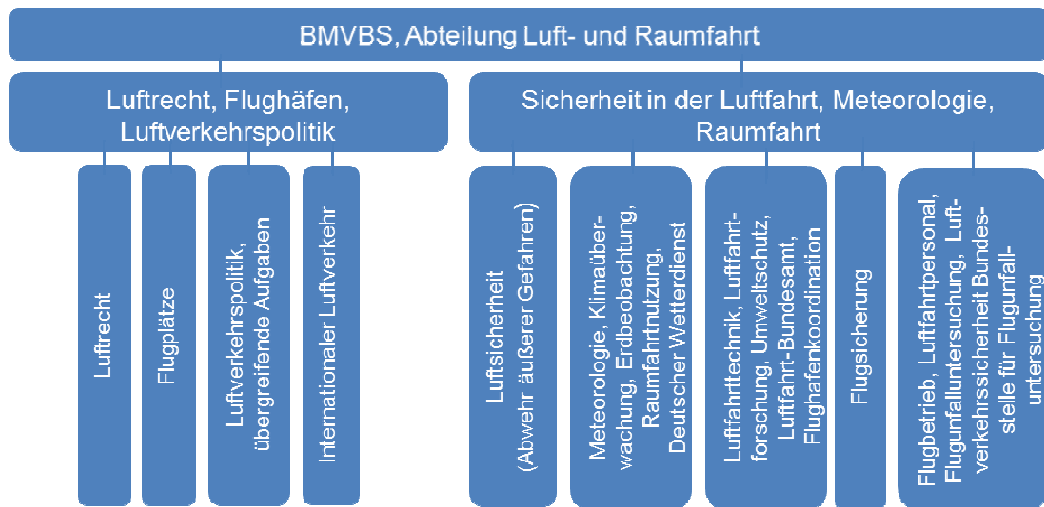
⁷⁸ Hierzu zählen bspw. die Ausführung von Bautätigkeiten, der Betrieb und die Instandhaltung von wasser- und landseitiger Infrastruktur, der Betrieb von Hafenbahnen etc.

Bestehende Behörden und Ämter im Aufgabenbereich Luftverkehr

Bundesverkehrsministerium und Luftfahrt-Bundesamt

Das in Deutschland zuständige Ministerium für den Aufgabenbereich Luftverkehr ist auf Bundesebene das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Abteilung Luft- und Raumfahrt mit Sitz in Bonn. Mit den beiden Unterabteilungen „Luftrecht, Flughäfen, Luftverkehrspolitik“ sowie „Sicherheit in der Luftfahrt, Meteorologie, Raumfahrt“ werden die im folgenden Organigramm aufgeführten Aufgabenbereiche abgedeckt.

Abbildung 58: Organigramm Abteilung Luft- und Raumfahrt des BMVBS



Quelle: Eigene Darstellung UNICONSLT 2011, auf Basis von www.bmvbs.de.

Dem BMVBS unterstellt ist das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) mit Sitz in Braunschweig. . Entsprechend nimmt das BMVBS (Referat LR 22) die Dienst- und Fachaufsicht über das LBA wahr. Organisatorisch ist das LBA gegliedert in die Abteilungen Betrieb, Technik, Personal, Luftsicherheit, Zentrale Dienste und Flugsicherung.⁷⁹ Zentrale Aufgaben des LBA bestehen in vielfältigen Zulassungs-, Genehmigungs- und Aufsichtsfunktionen.⁸⁰

⁷⁹ Die Abteilung Flugsicherung ist eine eigenständige Dienststelle mit Sitz in Langen.

⁸⁰ Vgl. www.lba.de.

Luftverkehrsbehörden der Länder

Auf Länderebene bestehen jeweils eigene Luftverkehrsreferate in den zuständigen Landesbehörden. Diese sind für die Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen und genehmigungsrechtlicher Verfahren auf Landesebene zuständig. Die Verwaltungsstrukturen der Luftverkehrsbehörden der norddeutschen Länder werden in der folgenden Tabelle genannt. Die Landesluftfahrt- und die jeweiligen Luftsicherheitsbehörden arbeiten in Bundesauftragsverwaltung und haben daher hohen Qualitätsanforderungen an die Abarbeitung der Anforderungen zu entsprechen.

Tabelle 34: Luftverkehrsbehörden der Länder

Land	Behörde/ Ministerium	Abteilung/ Amt	Unterabteilung/ Referat
Freie Hansestadt Bremen	Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen	Häfen und Logistik	Luftverkehr, Flughäfen
Freie und Hansestadt Hamburg	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	Hafen, Logistik, Luftverkehr	Luftverkehrspolitik, Luftfahrtverwaltung, Luftsicherheitsbehörde, luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsbehörde
Mecklenburg-Vorpommern	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung	Verkehr	Straßenverkehr, Verkehrsrecht, Straßenrecht und Luftverkehr
Niedersachsen ⁸¹	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Verkehr	Luftverkehr, Schifffahrt und Hafenbehörde
Schleswig-Holstein	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr	Verkehr und Straßenbau	Verkehrspolitik, Verkehrsrecht, Luftfahrt

Quelle: Eigene Darstellung UNICONCONSULT 2011, auf Basis von www.wirtschaft.bremen.de, www.hamburg.de/bwvi, www.regierung-mv.de, www.niedersachsen.de, www.schleswig-holstein.de/MWV.

⁸¹ In Niedersachsen und Schleswig-Holstein werden ferner Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung in den jeweiligen Landesbehörden bzw. Landesbetrieben wahrgenommen.

Die Aufgaben der Landesbehörden schließen dabei in der Regel folgende Bereiche ein:

- Fachaufsicht (Genehmigung und Überwachung) von Flughäfen und -plätzen
- Luftsicherheit, Zuverlässigkeitsprüfungen
- Lizenzierung von Privatpiloten (Privatpilotenlizenzverwaltung)
- Genehmigung und Überwachung des Betriebs von Luftfahrtunternehmen und von Flugschulen für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln
- Sondernutzung des Luftraums, Genehmigung von Luftverkehrshindernissen
- Luftverkehrswirtschaft und –politik
- Vertretung der Landesinteressen auf dem Gebiet des Luftverkehrs sowie der luftfahrtrelevanten Belange bei Planung und beim Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen

In einzelnen Ländern sind die Verwaltungen aufgrund ihres Status‘ als Flächenland in obere und oberste Landesluftfahrt- und Sicherheitsbehörden gegliedert (z. B. Schleswig-Holstein und Niedersachsen).

Insgesamt ist das Aufgabenspektrum der zuständigen Landesbehörden im Luftverkehrsbereich vergleichbar. Aus diesem Grund kann davon ausgegangen werden, dass es Synergiepotenziale gibt, die durch Kooperationen der Luftverkehrsbehörden der Länder gehoben werden können. Kooperationen sind sowohl in Bezug auf verwaltungsbezogene Tätigkeiten, gutachterliche Tätigkeiten als auch politische/ gesetzgeberische Tätigkeiten denkbar.

Vertikale Kooperationsmöglichkeiten

Unter vertikaler Kooperation ist die Zusammenarbeit und Vernetzung von Einheiten unterschiedlicher hierarchischer Ebenen zu verstehen. Im Sinne der Kooperation von Luftverkehrsbehörden wird hierunter die Zusammenarbeit zwischen Referaten der Länder mit Referaten und Ämtern des Bundes verstanden.

Da die Zuständigkeitsbereiche der Bundesbehörden und der Behörden auf Landesebene in der Regel einer strikten gesetzgeberischen Trennung zwischen Landes- und Bundeskompetenzen und –aufgaben unterliegen und unterschiedlicher Natur sind, werden hier nur untergeordnete thematische Schnittmengen gesehen, die Potenziale für eine Kooperation in Bezug auf Effizienzvorteile und/ oder qualitative Synergieeffekte bieten. Als sinnvoll erachtet wird jedoch eine Kooperation im Sinne von Wissensmanagement und Wissenstransfer. Genehmigungsrechtliche und verwaltungsbezogene Kompetenzen und Fachwissen können ausgetauscht werden, wodurch sowohl Bundes- als auch Landesbehörden profitieren. Eine Zusammenarbeit

existiert bereits in Form von Gremien wie dem Bund-Länder-Fachausschuss. Einen kooperativen Ansatz des Wissensmanagements stellt dies allerdings noch nicht dar. Dies ist durch die Einrichtung regelmäßiger Fachkonferenzen oder bspw. durch eine behördenübergreifende „Wissensdatenbank“, im Sinne einer informationstechnischen Unterstützung des betrieblichen/ behördlichen Wissensmanagements, etablierbar.

Horizontale Kooperationsmöglichkeiten

Unter horizontaler Kooperation ist die Zusammenarbeit und Vernetzung von gleichberechtigten Einheiten auf einer Ebene zu verstehen. Im Sinne der Kooperation von Luftverkehrsbehörden wird hierunter die Zusammenarbeit zwischen Referaten der Länder untereinander verstanden. Wie festgestellt wurde, umfasst das Aufgabenspektrum der 5 relevanten Luftverkehrsreferate der norddeutschen Länder ähnliche Zuständigkeiten, die jedoch teilweise mittels unterschiedlicher Organisationsstrukturen bearbeitet werden. Diese große Schnittmenge an inhaltlichen Aufgaben bietet ein erhöhtes Potenzial für Kooperationen horizontaler Art in Bezug auf Effizienzvorteile und/ oder qualitative Synergieeffekte.

Für die Etablierung von Kooperationen auf Länderebene wird als Vorgehensweise ein mehrstufiges Modell vorgeschlagen. In einer ersten Stufe ist es sinnvoll, Einzelthemen, die sich durch ihren Bezug zu jedem der norddeutschen Länder und durch vergleichbare Anforderungen an die Länder in Bezug auf Aufwand und Inhalt der Aufgabe, kooperativ zu bearbeiten. Es wird empfohlen, einen regelmäßigen Austausch der Landesreferate zu etablieren, indem eine 4 bis 6 Mal jährlich stattfindende Luftverkehrskonferenz der norddeutschen Länder auf Arbeitsebene eingerichtet wird. Diese sollte dem Austausch aktueller Themen und Anforderungen dienen, um geeignete Einzelthemen, die sich für eine kooperative Bearbeitung eignen, zu identifizieren. Dies dient dem Wissenstransfer, gleichzeitig kann Doppelarbeit vermieden werden; folglich entstehen Effizienzvorteile.

Als aktuell geeignete Einzelthemen für eine kooperative Zusammenarbeit können exemplarisch die Themen zukünftige Anforderungen durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) sowie die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftkostV) genannt werden. Die EASA entwickelt gemeinsame Sicherheits- und Umweltstandards mit dem Ziel der Einführung harmonisierter europaweiter Standards. Diese Standards werden künftig die an die Luftverkehrsbehörden der Länder gestellten Anforderungen in Bezug auf Kompetenzen und Arbeitsaufwand signifikant erhöhen. In Bezug auf die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung erweitert sich der Aufgabenbereich der Landesbehörden, da dies bislang durch das LBA abgedeckt war. Durch eine Auflösung der LuftkosV auf Bundesebene fällt dies zukünftig allerdings in den Zuständigkeitsbereich der Länder. Die Etablierung eines Wissensmanagement-Tools, wie im Rahmen der vertikalen Kooperationsmöglichkeiten beschrieben, wird ebenfalls als sinnvoll erachtet.

Als zweite Kooperationsstufe wird die Etablierung so genannter „Kompetenzzentren“ empfohlen. Hiermit ist die Bündelung von Kompetenzen bestimmter Einzelthemen und –bereiche an einem oder zwei Standorten im norddeutschen Raum gemeint. Die Schaffung solcher Kompetenzzentren erhöht die Qualität und Effizienz der Themenbearbeitung, kurze Wege bei Abstimmungsbedarf verringert Doppelarbeit und Zeitverluste. Bei gleichzeitiger Beibehaltung von kleinen Außenstellen an allen bisherigen Standorten der Landesluftverkehrsreferate, kann die Erreichbarkeit von Luftverkehrsbehörden zu allen Themen in der Fläche gewährleistet werden, da durch die Außenstellen lokale Ansprechpartner in jedem Land zur Verfügung stehen. Für die Schaffung von Kompetenzzentren eignen sich insbesondere verwaltungsbezogene und gutachterliche Tätigkeitsfelder, für die lokales „Know-How“ von nachrangiger Bedeutung ist. Exemplarisch wird die Etablierung eines Kompetenzzentrums für die Privatpilotenlizenzverwaltung (PPL), für Zuverlässigkeitsprüfungen und für so genannte gutachterliche „Supervisor“-Tätigkeiten im Rahmen der EASA-Standards und ähnlichem empfohlen. Die Einrichtung zentraler Kompetenzzentren wäre jeweils über entsprechende Staatsverträge zu regeln. Für Aufgabengebiete, die ein hohes Maß an lokalem „Know-How“ (Ortskundigkeit, lokale Rahmenbedingungen) erfordern, ist die Einrichtung von Kompetenzzentren nicht empfehlenswert.

Als dritte Stufe wäre eine gesamtheitliche Zusammenlegung der Landesluftverkehrsbehörden denkbar. Aufgrund der enormen Flächenausdehnung der fünf norddeutschen Länder wird dies jedoch nicht empfohlen. Die Zentralisierung der gesamten Luftverkehrsbehörden der Länder wird dann denjenigen Aufgabenbereichen nicht gerecht, die, wie oben genannt, ein hohes Maß an Ortskenntnis und oder Kenntnisse über lokale Rahmenbedingungen erfordern. Als sinnvoll erachtet wird jedoch eine Zusammenlegung von Luftverkehrsbehörden einzelner Länder, die aufgrund ihrer Nähe zueinander und aufgrund der länderübergreifenden Bedeutung von Flughafenstandorten für die Erreichbarkeit des jeweils anderen Landes eine enge Verknüpfung sinnvoll erscheinen lassen. Denkbar wäre beispielsweise die Schaffung einer gemeinsamen Luftverkehrsbehörde für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein sowie ggf. Mecklenburg-Vorpommern und eine gemeinsame Luftverkehrsbehörde der Länder Niedersachsen und Bremen. Eine Ausgründung in eine Landesgesellschaft mit jeweiligen Anteilen der Länder (z. B. GmbH oder AöR), ähnlich wie im Bereich der „Port Authorities“ geschehen, wird aufgrund der geringen Größe der einzelnen Luftverkehrsreferate und aufgrund der mit einer Ausgründung entstehenden Kosten nicht empfohlen. Stattdessen sollten die Luftverkehrsreferate auch nach Zusammenlegung wie bisher in eine Landesbehörde integriert bleiben. Die Regelungen wären äquivalent zu den Regelungen der zweiten Stufe durch entsprechende Staatsverträge zu regeln.

Neben der Kooperation der Länder mit dem Ziel der Schaffung von Effizientvorteilen und qualitativen Synergieeffekten, ist eine enge Abstimmung in Bezug auf die Kommunikation auf Bundes- und EU-Ebene von großer Bedeutung. Sowohl in Bezug auf Ausbauvorhaben, Infrastrukturplanungen im Sinne der BVWP als auch gesetzgeberischer Aktivitäten sollte der Luftverkehrsstandort Norddeutschland durch eine enge Abstimmung zukünftig mit einer Stimme die gemeinsamen Interessen Norddeutsch-

lands vertreten und diesen so mehr Gewicht verleihen als es beim Einbringen einzelner Landesinteressen auf Bundesebene der Fall wäre. Hierzu zählen auch gemeinsame Lobbyarbeit und gemeinsame bzw. abgestimmte Marketingaktivitäten, die den Luftverkehrsstandort Norddeutschland gesamtheitlich wirtschaftlich und touristisch vermarkten. Hierzu sollte ebenfalls das im Rahmen der ersten Kooperationsstufe vorgeschlagene Instrument einer regelmäßigen Luftverkehrskonferenz auf Arbeitsebene genutzt werden.

Zusammenfassend lassen sich folgende Kernaspekte als besonders geeignet für eine Kooperation horizontaler Art identifizieren:

- Gemeinsame Lobbyarbeit und Marketingaktivitäten auf Bundesebene sowie gegenüber der EU
- Regelmäßige Arbeitstreffen von Mitarbeitern der obersten Verkehrsbehörden der Länder auf Arbeitsebene
- Wissensmanagement-Tool bzw. Wissenstransfer
- Schaffung von Kompetenzzentren, bspw. für verwaltungsbezogene und gutachterliche Aufgabenbereiche
- Zusammenlegung einzelner Luftverkehrsreferate von Ländern zu 2-3 zentralen norddeutschen Luftverkehrsreferaten (z. B. Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg- Vorpommern sowie Bremen, Niedersachsen).

Im Rahmen der zu etablierenden Luftverkehrskonferenz der Länder sollte auch die gemeinsame Umsetzung eines norddeutschen Luftverkehrskonzeptes erfolgen.

5.8 Spannungsfeld zwischen Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit

„Öffentliche Daseinsvorsorge“ ist ein besonders aus dem Verwaltungsrecht bekannter Begriff. Er steht für die staatliche Bereitstellung oder zumindest Finanzierung von Gütern der Grundversorgung, die der Markt sonst entweder gar nicht oder zumindest nicht in der gesellschaftlich gewünschten Menge und/oder Qualität bereitstellen würde. Die staatliche Daseinsvorsorge wird also mit Marktversagen begründet.⁸² Allerdings reicht Marktversagen allein nicht aus, um staatliche Interventionen in das Marktgeschehen ordnungspolitisch zu rechtfertigen. Staatliche Markteingriffe generieren nämlich oftmals unerwünschte Nebeneffekte. Diese können die erhofften positiven Effekte konterkarieren oder sogar negativ überkompensieren.⁸³ Die staatliche Bereitstellung (bzw. Finanzierung) von Gütern oder Dienstleistungen aus Gründen der Daseinsvorsorge ist daher nur dann gerechtfertigt, wenn die positiven Effekte die negativen überwiegen; mithin also ein positiver gesellschaftlicher Nettonutzen generiert wird.

Übertragen auf den Flughafenektor bedeutet diese Überlegung, dass der dauerhafte Verzicht auf Eigenwirtschaftlichkeit von Flughafengesellschaften und damit die zwangsläufige (Mit-) Finanzierung von Flughafenleistungen durch die öffentliche Hand nur gerechtfertigt werden kann, wenn (i) die Flughäfen gesellschaftlich wichtige Leistungen bereitstellen, die bei rein eigenwirtschaftlicher Handlungsweise der Flughafenbetreiber nicht – oder zumindest nicht in ausreichendem Umfang – angeboten würden und wenn (ii) die staatliche Finanzierung entsprechender Angebote nicht den Wettbewerb mit anderen (potenziellen) Anbietern derartiger Leistungen behindert so dass sich daraus (iii) keine negativen Effekte für die Versorgung der Bevölkerung mit derartigen Leistungen ergeben.

Was die Bereitstellung gesellschaftlich wichtiger, aber auf rein eigenwirtschaftlicher Basis nicht immer finanzierbarer Flughafenleistungen anbelangt, so ist vor allem an die mögliche Bedeutung leistungsfähiger Luftverkehrsverbindungen für die wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven der Flughafenregionen zu denken. Ein leistungsfähiger Anschluss an das nationale und/oder internationale Luftverkehrsnetz verbessert die Erreichbarkeit der Flughafenregion und beeinflusst so deren Wettbewerbschancen im Standortwettbewerb. Die Möglichkeiten heimischer Unternehmen, entfernte Märkte zu erschließen verbessern sich. Mit der gestiegenen Standortgunst wird es vielleicht für bisher nicht in der Flughafenregion angesiedelte luftverkehrsaffine Un-

⁸² Die einschlägige wirtschaftswissenschaftliche Literatur hat folgende Tatbestände identifiziert, die ein Marktversagen auslösen: (i) Die Existenz eines durch potenzielle Konkurrenten nicht angreifbaren natürlichen Monopols, (ii) eine asymmetrische Informationsverteilung zwischen Vertragsparteien, (iii) externe Effekte, die von demjenigen, der sie generiert, nicht in seiner eigenen Wirtschaftlichkeitsrechnung berücksichtigt werden und (iv) öffentliche Güter, von deren Konsum niemand zu vertretbaren Kosten ausgeschlossen werden kann und um den die Nutzer nicht miteinander konkurrieren, weil der Konsum durch ein Wirtschaftssubjekt andere Wirtschaftssubjekte nicht an uneingeschränktem Konsum hindert (Beispiel: Landesverteidigung).

ternehmen attraktiver, sich hier anzusiedeln. Über wirtschaftliche Multiplikatoreffekte würden davon weitere Unternehmen in der Region und – aufgrund verbesserter Einkommensperspektiven – schließlich auch die in der Flughafenregion angesiedelte ansässige Bevölkerung profitieren. Eine leistungsfähige Anbindung an das Luftverkehrsnetz schafft also ein räumliches Entwicklungspotenzial, von dem die gesamte Region profitieren kann. Flughäfen, die in der Lage sind, qualitativ hochwertige Luftverkehrsverbindungen anzuziehen, produzieren damit über die Bereitstellung von klassischen Flughafenleistungen hinaus auch regionalwirtschaftlich positive externe Effekte, die in Form einer verbesserten Standortgunst auf die gesamte Flughafenregion ausstrahlen.

Allerdings stellt die Bereitstellung von Flughafenleistungen zwar eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung dafür dar, dass die beschriebenen raumwirtschaftlichen Effekte tatsächlich realisiert werden. Die Qualität der regionalen Luftverkehrsanbindung ergibt sich nämlich aus den Entscheidungen der Luftverkehrsunternehmen, welche Flughäfen sie mit welchen Frequenzen und mit welchen Destinationen verbinden. Die raumwirtschaftliche Bedeutung eines Flughafens hängt also davon ab, inwieweit er in der Lage ist, hochwertige – d.h. den Bedürfnissen der potenziellen Nachfrager entsprechende – Luftverkehrsverbindungen anzuziehen.

Die positiven regionalwirtschaftlichen Effekte, die von einem in dieser Hinsicht erfolgreichen Flughafen auf die Flughafenregion ausstrahlen, sind also im Allgemeinen bedeutend höher als der Nutzen, den die direkten Flughafenutzer aus dem Flughafenangebot ziehen. Weil es nicht möglich ist, einzelne Unternehmen von der Nutzung allgemeiner Standortvorteile auszuschließen, besteht für diese ein Anreiz, sich nicht an der Finanzierung der Verbesserung solcher Standortvorteile zu beteiligen. Unter Umständen kann ein Flughafen daher nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden, obwohl er für seine Region insgesamt einen positiven Nettonutzen generiert. Eine staatliche (Mit-) Finanzierung des Flughafenangebotes kann in einer solchen Situation geboten sein, um die Standortqualitäten der Flughafenregion im internationalen Standortwettbewerb zu verbessern. Aus ordnungspolitischer Sicht handelt es sich in einem solchen Fall um eine Standortpolitik, die auf Bereitstellung (bzw. Verbesserung) des öffentlichen Gutes „Standortgunst“ abzielt.

Sowohl in der einschlägigen Literatur als auch in der praktischen ordnungspolitischen Diskussion ist allgemein akzeptiert, dass der Staat die Aufgabe hat, öffentliche Güter entweder selbst bereitzustellen oder zumindest deren Bereitstellung (mit) zu finanzieren. Die finanzielle Stützung selbst eines dauerhaft defizitären Flughafens mit öffentlichen Geldern oder die staatliche (Mit-)Finanzierung von Flughafenausbauvorhaben ist, soweit diese Maßnahmen für die betroffene Flughafenregion echte Standortvorteile versprechen, als Bereitstellung des öffentlichen Gutes „Standortgunst“ und damit vom Grundsatz her nicht anders zu bewerten als die Bereitstellung anderer öffentli-

⁸³ In diesem Fall liegt ein Staatsversagen vor.

cher Güter durch die öffentliche Hand. Auch die EU-Kommission hat dieses Argument mit Blick auf die Finanzierung standortpolitisch wichtiger Infrastrukturvorhaben immer wieder (stillschweigend) akzeptiert.⁸⁴

Inwieweit eine Standortpolitik, die darauf abzielt, durch Subventionierung eines Flughafens die allgemeinen Standortbedingungen in der Flughafenregion zu verbessern, allerdings tatsächlich erfolgreich und damit sinnvoll ist, hängt davon ab, inwieweit die Region auf die Nutzung dieses Flughafens angewiesen ist. Dies wird umso weniger der Fall sein, je besser andere Flughäfen entweder in oder aus der Region heraus erreichbar sind und inwieweit diese Flughäfen ein Luftverkehrsangebot aufweisen, das den Bedürfnissen der Region Rechnung trägt.

Norddeutschland wird von einer Vielzahl von Flughäfen mit Flughafenleistungen bedient. Auf den Flughäfen Bremen, Hamburg, Hannover und Lübeck werden in größerem Umfang auch internationale Flugliniendienste angeboten. Der Hamburger Flughafen nimmt dabei aufgrund seines besonders umfangreichen Angebots an innereuropäischen und – in zwei Fällen – auch interkontinentalen Linienverbindungen für große Teile Norddeutschlands die Funktion des „Gateway des Nordens“ ein. Daneben existieren weitere Flughäfen, auf denen innerdeutscher Linienflugverkehr angeboten wird. Rostock und Sylt sind auf diese Weise an die Wirtschaftszentren anderer Länder angebunden. Weitere Flughäfen an der deutschen Nordseeküste dienen dem Küstenflugverkehr. Hinzu kommen eine Anzahl weiterer Flugplätze, die vor allem der Allgemeinen Luftfahrt, der Sportfliegerei und/oder der Durchführung spezieller Transportflüge wie etwa des Medikamententransports dienen.

Von den im Linienflugverkehr engagierten Flughäfen sind derzeit Lübeck, Rostock und Sylt nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben. Alle drei Flughäfen sind für die jeweiligen Flughafenregionen wirtschaftlich insbesondere mit Blick auf die Anziehung touristischen „Inbound“-Verkehrs von besonderer Bedeutung. Während die Insel Sylt und auch Mittel- und Ostmecklenburg vornehmlich von deutschen (auch Kurz-) Urlaubern aufgesucht werden, generiert der Lübecker Flughafen vornehmlich ein Tourismuspotenzial aus dem europäischen Ausland.

Für Urlaubsreisende mit Ziel in den beiden erstgenannten Urlaubsregionen stellt die Nutzung des Hamburger Flughafens angesichts der großen Entfernungen (PKW-Fahrtzeiten jeweils über 2 Stunden) kaum eine Alternative zur Nutzung des Sylter (bzw. Rostocker) Flughafens dar. In Lübeck stellt sich die Situation anders dar. Aufgrund der räumlichen Nähe zu Hamburg (Entfernung Lübeck Airport – Hamburg Airport ca. 80 km; PKW-Fahrtzeit knapp über eine Stunde) ist die Urlaubsregion Holstein auch von Hamburg vergleichsweise gut zu erreichen. Weil sich das Verkehrs-

⁸⁴ Vgl. Besley, Timothy und Seabright, Paul (1999). State Aids. Making EU Policy Properly Reflect Geography and Subsidiarity. Economic Policy, April; S. 14-53. – Seabright, Paul und Dewatripont, Mathias (2006); „Wasteful“ Public Spending and State Aid Control. Journal of the European Economic Association; Band 4: 513-522.

angebot am Lübecker Flughafen darüber hinaus auf wenige Fluglinien beschränkt, während von Hamburg aus eine Vielzahl unterschiedlicher Destinationen bedient wird, sind die Unternehmen und auch die Bevölkerung im holsteinischen Raum bereits heute in hohem Maße auf die Nutzung des Hamburger Flughafens angewiesen. Die Abhängigkeit des Großraums Lübeck ist also ebenso wie die des übrigen Schleswig-Holsteins als eher gering einzuschätzen. Der Verzicht auf Eigenwirtschaftlichkeit dieses Flughafens bedarf daher aus regionalökonomischer Perspektive einer besonderen Begründung.

Als Begründung der finanziellen Stützung des Lübecker Flughafens durch die Stadt Lübeck und gegebenenfalls auch durch das Land Schleswig-Holstein könnte angeführt werden, dass der Einflug von Touristen aus dem europäischen Ausland direkt nach Lübeck (anstatt über Hamburg) das touristische Zielgebiet „Hansestadt Lübeck“ bzw. Lübecker Bucht bei manch einem (Kurz-) Urlaubsreisenden überhaupt erst das Interesse an einem Aufenthalt in der Region weckt, während bei einem Einflug über Hamburg zumindest viele der Städteurlauber in Hamburg „kleben“ blieben. Zudem könnte sich der Wettbewerb zwischen den Hansestädten Bremen und Lübeck um ausländische Städtetouristen verschärfen, da Bremen von Hamburg aus nur unwesentlich schlechter zu erreichen ist als Lübeck. Auch wenn über die tatsächliche Größe dieses „Absaugpotenzials“ keine hinreichend belastbaren Daten vorliegen, ist jedoch mindestens fraglich, ob es nicht eher Aufgabe der Lübecker Touristenzentrale wäre, durch effektivere Werbung und andere Maßnahmen die Touristendestination Lübeck (bzw. Lübecker Bucht) in den ausländischen Quellländern bekannter zu machen.

Was die anderen norddeutschen Flugplätze anbelangt, so ist deren Nutzung beispielsweise für den Küstenflugverkehr unersetzlich. Allerdings gilt auch hier: Eine finanzielle Unterstützung der Flughafenbetreiber durch die regionalen Gebietskörperschaften ist unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge nur dort sinnvoll, wo sich in gut erreichbarer Nähe kein alternativer Flug- oder Landeplatz befindet. Eine Subventionierung von Flugplätzen, die ausschließlich der Sportfliegerei dienen, kann unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge und der damit notwendigen Abwägung von finanziellen Kosten und regionalwirtschaftlichen Nutzen kaum gerechtfertigt werden.

Sofern Flughäfen untereinander in Wettbewerb stehen, dann sind die entsprechenden Regionen zumindest hinsichtlich der unmittelbar konkurrierenden Luftverkehrsverbindungen nicht auf die Nutzung eines bestimmten Flughafens angewiesen. Der Verzicht auf Eigenwirtschaftlichkeit des Flughafenbetriebs kann dann nicht mit dem Argument der Daseinsvorsorge begründet werden. Allenfalls könnte argumentiert werden, die finanzielle Stützung durch öffentliche Gelder sei erforderlich, um langfristig den Flughafenwettbewerb aufrecht zu erhalten und so die spätere Abhängigkeit der Region von einem Monopolanbieter von Flughafenleistungen zu verhindern. Wird eine solche Politik verfolgt und sind die miteinander konkurrierenden Flughäfen in jeweils unterschiedlichen Ländern angesiedelt, besteht allerdings die Gefahr, dass die jeweils zuständigen Gebietskörperschaften in den jeweils betroffenen anderen Ländern mit Gegenmaßnahmen reagieren und „ihren“ Flughäfen ebenfalls finanzielle

Unterstützung zukommen lassen. Das Ergebnis wäre ein Subventionswettlauf, der mit hohen Kosten verbunden wäre, letztendlich aber keiner Region dauerhaft nutzen würde: Die ursprünglich verfolgte Absicht, den dauerhaft defizitären Flughafen zu stärken, würde nicht erreicht. Gleichzeitig würden die öffentlichen Finanzen stärker belastet als zuvor.

Darüber hinaus kann die finanzielle Stützung eines Flughafens durch öffentliche Gelder die Standortgunst der betroffenen Region negativ beeinflussen, wenn sie zu Verkehrsverlagerungen von anderen, für die Region ebenfalls wichtigen, Flughäfen führt und aus diesem Grund die Entwicklung von bisher nicht angebotenen Luftverkehrsverbindungen behindert wird. Dies gilt insbesondere dann, wenn sich die Wirkung der Subvention darin erschöpft, nahezu parallele Flugangebote auf unterschiedlichen Flughäfen zu den annähernd gleichen Destinationen aufzubauen. Zwar stärkt dies den Wettbewerbsdruck auf den parallel betriebenen Routen mit der Folge, dass die Flugpreise auf diesen Strecken sinken und die Flugnachfrage entsprechend zunimmt. Allerdings geht die steigende Flugreisenachfrage oftmals zu Lasten anderer Strecken, deren Verkehrspotenzial entsprechend sinkt. Ursächlich dafür ist die subventionsbedingte Veränderung der relativen Flugpreise zwischen einerseits den parallel betriebenen und andererseits anderen Strecken. Diese Veränderung kann das Reisezielwahlverhalten der Flugreisenden verändern und letztlich dazu führen, dass sich das Verkehrsaufkommen subventionsbedingt auf wenige Strecken konzentriert während sich das Verkehrspotenzial für andere Verbindungen verringert. Sofern dieser Verkehrsverlagerungseffekt stark genug, verlieren diese anderen Verbindungen ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit und müssen schließlich eingestellt werden. Damit reduziert sich die Anzahl der direkt aus der Region erreichbaren Destinationen.

Insgesamt lassen sich die bisherigen Überlegungen folgendermaßen zusammenfassen: Grundsätzlich kann es auch ordnungspolitisch sinnvoll sein, auf Eigenwirtschaftlichkeit eines Flughafens zu verzichten, der für seine Region ein bedeutender Standortfaktor ist. Allerdings gilt diese Aussage nur dann, wenn (i) die Region auf die Nutzung dieses Flughafens angewiesen ist, (ii) sich die Subventionierung eines dauerhaft defizitären Flughafens nicht negativ auf Flugangebote anderer Flughäfen auswirkt, die für die subventionierende Region ebenfalls von Bedeutung sind, und wenn (iii) nicht zu befürchten ist, dass die staatliche (Mit-) Finanzierung eines Flughafens einen Subventionswettlauf zwischen den jeweils zuständigen Gebietskörperschaften konkurrierender Regionen auslöst.

5.9 Möglichkeiten und Grenzen zur Steuerung oder Verlagerung von Luftverkehr

Motive für Verkehrsverlagerungen

Verkehrsverlagerungen zwischen Flughäfen werden aufgrund von zwei Motiven diskutiert:

- Nutzung freier Kapazitäten zur Entlastung hoch ausgelasteter Flughäfen
- Reduzierung von Umweltbelastungen im Umfeld von Flughäfen durch vermehrte Nutzung von Flughäfen, in deren Umgebung keine Fluglärmproblematik besteht.

Möglichkeiten und ihre Grenzen zur Steuerung oder Verlagerung von Verkehr zwischen Flughäfen

Grundsätzlich kann zwischen administrativen Regelungen und ökonomischen Anreizen zur Förderung von Verkehrsverlagerungen unterschieden werden. Weltweit gibt es zahlreiche Beispiele für administrative Regelungen der Verkehrssteuerung zwischen Flughäfen:

- New York La Guardia Airport: Der am nächsten zu Manhattan gelegene Flughafen ist überlastet und daher war die Nutzung limitiert für Flüge, die eine bestimmte Maximaldistanz nicht überschreiten durften („Perimeter rule“). Flüge zu weiter entfernten Destinationen mussten die anderen New Yorker Flughäfen, John F. Kennedy Airport und Newark Airport, nutzen. In den letzten Jahren wurde die Regelung gelockert und es sind auch Flüge zu entfernteren Destinationen möglich.
- Washington D.C. Ronald Reagan Airport (früher National Airport): Ganz ähnlich zu dem Fall New York La Guardia Airport gab es eine „Perimeter rule“, die inzwischen gelockert ist. Flüge zu weiter entfernten Destinationen mussten den Dulles Airport oder den Flughafen von Baltimore nutzen.
- Flughafen Montréal Mirabel: Der 39 km außerhalb der Stadt gebaute Flughafen war als Ersatz für den stadtnäheren Flughafen Dorval (heute benannt nach Pierre Elliott Trudeau) vorgesehen. Seit seiner Eröffnung im Jahr 1975 mussten bis 1997 alle internationalen Flüge von und nach Montréal den Flughafen Mirabel nutzen. Diese Regelung wurde aufgrund geringer Marktakzeptanz abgeschafft. Mirabel ist heute für den Passagierluftverkehr bedeutungslos.

- Tokyo-Narita: Bis vor kurzer Zeit musste nahezu der gesamte internationale Flugverkehr von und nach Tokyo den stadtfernen, neuen Flughafen Narita nutzen. Der stadtnahe Flughafen Haneda ist mit nahezu 62 Mio. Fluggästen (2010) durch den innerjapanischen Flugverkehr hoch ausgelastet. Schrittweise wurde internationaler Flugverkehr zugelassen, jedoch bestehen auch nach Eröffnung einer vierten Start- und Landebahn sowie eines weiteren Terminals immer noch Restriktionen. Die Slotverfügbarkeit für internationale Flüge ist immer noch eingeschränkt. Slots stehen insbesondere in den Tagesrandzeiten zur Verfügung, die jedoch für den Interkontinentalverkehr wegen ungünstiger Ankunfts- und Abflugzeiten am Zielort- oder Ausgangsort wenig geeignet sind.
- In Europa wurde Ende der 1990er Jahre versucht den Flughafen Mailand-Malpensa durch administrative Regelungen zu fördern und den stadtnahen Flughafen Mailand-Linate zu entlasten. Es war eine Quotenregelung vorgesehen, welche die Anzahl täglicher Flüge in Abhängigkeit des jährlichen Fluggastaufkommens einer Relation regulierte. Die Quotenregelungen wurde aufgrund ihrer Unverhältnismäßigkeit – es sollten mehr als 80% des Verkehrsaufkommens nach Malpensa verlagert werden – von der EU-Kommission untersagt.⁸⁵
- Ein weiteres Beispiel bildete der Luftverkehr zwischen London und den USA. Der Zugang zum Flughafen London-Heathrow war auf zwei US-amerikanische Fluggesellschaften beschränkt (zunächst Pan Am und TWA, später American Airlines und United Airlines. Alle anderen Fluggesellschaften mussten einen anderen Flughafen in London nutzen, zumeist den Flughafen Gatwick. Nach Unterzeichnung eines erweiterten „Open Skies“-Abkommen zwischen der Europäischen Union und den USA im Jahr 2007 wurden fast alle Flüge von Gatwick nach Heathrow verlagert.

Die erläuterten Beispiele sowie eine Reihe weiterer Beispiele belegen das Scheitern administrativer Verkehrsverlagerungen, weil sie den Bedürfnissen der Luftverkehrskunden und Fluggesellschaften widersprechen. Ferner entstehen dem Flughafen, der Verkehr abgeben soll, Einnahmeverluste, die ggf. so groß sind, dass der Flughafen nicht mehr betriebswirtschaftlich rentabel betrieben werden kann. Im Fall unabhängiger Flughäfen ist jeder einzelne Flughafen interessiert, die Einnahmen zu maximieren. Daher muss davon ausgegangen werden, dass Flughäfen – sofern nicht eines der beiden oben genannten Motive in einem signifikanten Ausmaß vorliegt – nicht

⁸⁵ Rechtliche Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung von Verkehrsverlagerungen ist die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs. Die Mitgliedstaaten haben das Recht „Flughafensysteme“ zu definieren. Diese bestehen aus einem oder mehreren Flughäfen, die als Einheit dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen. Sie sind von der Kommission zu bestätigen.

bereit sind, Verkehr an andere Flughäfen abzugeben. Aufgrund der internationalen Erfahrungen wird empfohlen, keine administrativen Verkehrsaufteilungsregelungen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung für die norddeutschen Flughäfen zu entwickeln und umzusetzen.

Flughafenwettbewerb und Verkehrsverlagerungen heute in Norddeutschland

Die norddeutschen Verkehrsflughäfen stehen heute in einem Wettbewerbsverhältnis. Die wesentlichen Wettbewerbsparameter dabei sind:

- Erreichbarkeit mit Bodenverkehrsmitteln über die Straßen und ggf. mit Hilfe einer Schienenanbindung sowie Kosten der Nutzung der Bodenverkehrsmittel (u.a. Parkentgelte).
- Flugplanangebot der Fluggesellschaften, das insbesondere determiniert wird durch
 - die Nachfrage im Einzugsgebiet eines Flughafens,
 - die Entgelte für die Flughafendienstleistungen, welche die Fluggesellschaften den Flughäfen entrichten müssen,
 - die Verfügbarkeit von Start- und Landezeitfenstern, welche zu Nachtzeiten an mehreren Flughäfen Norddeutschlands durch Nachtflugregelungen eingeschränkt ist
- Bequemlichkeit der Flughafenutzung für die Flugreisenden.

Der zuletzt aufgeführte Punkt ist als eher nachrangig anzusehen und insbesondere nur dann relevant, wenn die anderen Kriterien der Flughafenwahl für die Flugreisenden gleichwertig erfüllt sind: Flugplanangebot (Reisetag, Abflugzeit) und Reisepreis indifferent zwischen zwei in Frage kommenden Flughäfen.

Im Rahmen des Flughafenwettbewerbs kommt es heute zu Verkehrsverlagerungen, wenn sich das Flugplanangebot und/oder die Flugtarife ändern, weil ein Flughafen durch geeignete Maßnahmen Fluggesellschaften oder Reiseveranstalter überzeugen kann, neue Destinationen anzubieten, auf bereits angebotenen Strecken in höherer Frequenz zu fliegen oder besonders günstige Flugtarife anzubieten.

Durch relative Änderungen der Wettbewerbsparameter können Verkehrsverlagerungen gefördert werden. So wurde beispielsweise die Erreichbarkeit der Flughäfen Hannover, Hamburg und Lübeck durch Eröffnung der S-Bahn-Anbindungen bzw. des Bahnhalt punktes in den Jahren 2000 (Hannover) bzw. 2008 (Hamburg und Lübeck) wesentlich verbessert. Die Erreichbarkeit des Flughafen Rostock wurde im Jahr 2008 wesentlich verbessert durch die Einrichtung eines Transfer-services zwischen dem Flughafen und den bedeutenden Tourismusregionen Mecklenburg-Vorpommerns.

Verkehrsverlagerungen durch Änderung der relativen Erreichbarkeit von Flughäfen

Ein Beispiel für eine denkbare zukünftige Erreichbarkeitsverbesserung und damit Verbesserung der relativen Wettbewerbsposition ist die Realisierung eines Haltes von Fernzügen am Flughafen Hannover. Das Flughafenwahlverhalten der Reisenden wird hierdurch beeinflusst, jedoch ist es unwahrscheinlich, dass sich dadurch die Fluggastzahlen des Flughafens Hannover um Größenordnungen ändern werden. Voraussetzungen hierfür wären eine Anbindung an das Fernbahnnetz möglichst in alle Himmelsrichtungen und mit einer hohen Frequenz sowie parallel eine deutliche Ausweitung des Flugplanangebotes.

Änderung der Nutzungsbedingungen der Flughäfen zur Förderung von Verkehrsverlagerungen

Flughafenentgelte

Signifikante Änderungen der Entgeltordnungen der Flughäfen könnten Verkehrsverlagerungen fördern. Die Entgelte für Flughafenleistungen besitzen neben beispielsweise Kapitalkosten der Flugzeuge, Personalkosten und Kosten für Betriebsstoffe einen eher geringen Gesamtkostenanteil, so dass bei gegebener Preissensibilität für Flughafenleistungen die relative Änderung der Entgelte hoch sein müsste, um eine Reaktion zu erzeugen. Lediglich ein Teil des Marktsegmentes der „Low cost“ Fluggesellschaften zeigt sich sehr preissensibel gegenüber der Höhe und Änderung von Flughafenentgelten. Beispiele hierfür sind Ryanair und Wizzair. Diese Fluggesellschaften belegen, dass Flughäfen mit sehr günstigen Konditionen ein signifikantes Wachstum der Fluggastzahlen erreichen können (vgl. Flughäfen Bremen, Hahn und Weeze). Dieses Wachstum ist jedoch in erster Linie durch von anderen Verkehrsträgern verlagerten Verkehr sowie preisinduzierten Neuverkehr und weniger durch Verkehrsverlagerungen von anderen Flughäfen entstanden. Bei der Gestaltung von Flughafenentgelten müssen die EU-Vorgaben beachtet werden, die insbesondere einen Bezug zu den Kosten und Transparenz fordern. Neben der Gefahr der Beeinträchtigung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität bei sehr niedrigen Entgelten zur Förderung von Verkehrsverlagerungen könnten bei sehr niedrigen Entgelten auch rechtliche Probleme entstehen.

Andere Unternehmen des Marktsegmentes der „Low cost“-Fluggesellschaften wie z.B. Easyjet sind weniger preissensibel. Sie nutzen Flughäfen, deren Entgeltordnungen nicht durch extrem günstige Konditionen gekennzeichnet sind. Es wird daher

davon ausgegangen, dass Änderungen der Flughafenentgelte zwar Verkehrsverlagerungen fördern können, jedoch keine signifikanten Effekte erzielen werden.⁸⁶

Betriebswirtschaftlich sind Entgeltänderungen immer mit Risiken verbunden. Im Fall einer Entgelterhöhung ist die Intensität der Reaktion nur schwer vorhersagbar. „Ex post“ lassen sich Preiselastizitäten feststellen, „ex ante“-Annahmen sind jedoch schwierig, insbesondere wenn sich die Luftverkehrsbranche in einem schwierigen Marktumfeld befindet. Bei Preiserhöhungen können deutliche Einnahmeverluste drohen. Bei Preissenkungen bzw. sehr niedrigen Flughafenentgelten ist möglicherweise die betriebswirtschaftliche Rentabilität nicht gegeben, wenn die erforderlichen Mengen (Anzahl Flugbewegungen bzw. Fluggäste) nicht gegeben sind.⁸⁷

Knapppheitspreise und preisliche Slotallokation

Sofern Engpasssituationen vorliegen, könnte die Nachfrage nach Flughafenkapazität mit Hilfe von Knapppheitspreisen gesteuert werden. Für die Nutzung der Start- und Ladebahnen, welche die Zuteilung von Start- und Landezeitfenstern („Slots“) erfordert, ist die Einführung von Auktionen als marktorientiertes Allokationsinstrument denkbar. Verlagerungswirkungen könnten derart entstehen, dass preissensible Marktsegmente des Luftverkehrs andere Flughäfen nutzen.

Bislang werden „Slots“ mit Hilfe eines administrativen Verfahrens durch den Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland zugeteilt. Die Einführung eines alternativen Allokationsverfahrens an einem einzelnen Flughafen allein erscheint nicht realistisch. Hiergegen spricht auch die Feststellung, dass eine Knappheitssituation auf absehbare Zeit an keinem der norddeutschen Flughäfen eintreten wird.

Mindestlandeentgelte

Ähnlich den zuvor genannten Ansätzen würden mit Hilfe von Mindestentgelten Verlagerungswirkungen eintreten, wenn preissensible Nutzer auf andere Flughäfen ausweichen. So könnte beispielsweise in der Entgeltordnung eines Flughafens ein Mindestgewicht als Berechnungsgrundlage festgelegt werden. So könnte als Landeentgelt beispielsweise immer mindestens das Landeentgelt eines Flugzeugs mit 10 Tonnen maximalem Startgewicht (Maximum Take-Off Weight – MTOW) angesetzt werden – unabhängig vom tatsächlichen MTOW eines Flugzeugtyps. Hiervon wären in Norddeutschland die Flugzeuge des Linienluftverkehrs weitestgehend nicht betroffen

⁸⁶ Im Kapitel 3.7.2.3 wurde ein Grobvergleich der Flughafenentgelte vorgenommen. Trotz heute vergleichsweise sehr günstiger Konditionen des Flughafens Lübeck hat der Flughafen zuletzt ein Rückgang des Verkehrsvolumens verzeichnet.

⁸⁷ Vgl. hierzu auch Kapitel 5.8 zu Daseinsvorsorge.

(Ausnahme: Inselflugverkehr nach Helgoland und zu den Ostfriesischen Inseln). Betroffen wäre die Allgemeine Luftfahrt und hier insbesondere der Sport- und Hobbyluftverkehr. Wie im Bereich der Verkehrsfliegerei besteht hier, da es sich um zumeist privat bezahlten Luftverkehr handelt, eine höhere Preissensitivität als in der kommerziellen Allgemeinen Luftfahrt. Dieser Teil der Allgemeinen Luftfahrt würde voraussichtlich – abhängig von der tatsächlich realisierten Entgeltänderung – andere Flugplätze oder Flughäfen nutzen. Diese Maßnahme wäre geeignet den Flughafen Hamburg luftseitig zu entlasten, wenn die Nachfrage an Start- und Landezeitfenstern das Angebot übersteigen sollte. Eine tageszeitlich nicht differenzierte Festlegung eines Mindestentgeltes kann allerdings auch zu Einnahmeverlusten führen, wenn Nachfrage in Zeiten ohne Knappheit aufgrund des Mindestentgeltes den Flughafen Hamburg nicht nutzt.

Änderung Nachtflugregelungen

In Kapitel 3.7 wurden bereits die regulatorischen Ausgangsbedingungen der Flughäfen Norddeutschlands erläutert. Änderungen der Nutzbarkeit von Flughäfen in den Nachtstunden könnten Verkehrsverlagerungen fördern, wenn ein Flughafen nachts weniger oder nicht mehr genutzt werden kann. Hiervon wären in Norddeutschland insbesondere der Ferienflugverkehr und der Luftfrachtverkehr betroffen. Wichtigster Grund hierfür ist der Wunsch der Luftverkehrsunternehmen, ihre Flotten möglichst intensiv zu nutzen. Im Luftfrachtverkehr sind auch logistische Konzepte relevant, was besonders für Paket- und Expressdienste gilt, die Sendungen möglichst über Nacht transportieren wollen. Auch im Fall geänderter Nachtflugregelungen würde der Flughafen, dessen Nutzbarkeit eingeschränkt wird, voraussichtlich Einnahmen verlieren.

ANHANG

Tabellarische Bestandsanalyse Flughäfen und ausgewählte Flugplätze

Kriterien		Flughäfen		Internationale Verkehrsflughäfen														
				Hamburg		Bremen		Hannover-Langenhagen										
Eigentümerstrukturen				Freie und Hansestadt Hamburg: 51%, HOCHTIEF Concessions: 49%		Freie Hansestadt Bremen: 100 %		Landeshauptstadt Hannover: 35 %, Fraport: 30 %, Land Niedersachsen: 35 %										
				Eigentümer Eigentümerart (öffentlich/privat)		öffentlich/privat		öffentlich		öffentlich/privat								
Betreiber				Flughafen Hamburg GmbH		Flughafen Bremen GmbH		Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH										
Umsatz p. a. der Betreibergesellschaft				249 Mio. Euro		39 Mio. Euro		136 Mio. Euro										
Verkehrszahlen / Marktnachfrage																		
				Flugbewegungen 2010		157.180		46.409		75.725								
				Flugäste 2010		12.884.170		2.657.285		4.995.994								
				Luftfracht+Luftpost geflogen 2010		27.222 Tonnen		622 Tonnen		15.660 Tonnen								
				Anzahl Destinationen national		10		4		4								
				Anzahl Destinationen international		82		34		65								
				Stand: Sommerflugpläne 2011														
Verkehrsarten																		
				Linienflugverkehr		X		X		X								
				Charter/Ferienflugverkehr		X		X		X								
				Low Cost Carrier		X		X		X								
				General Aviation		X		X		X								
				Geschäftsflieger		X		X		X								
				Wartung		X		X		X								
				Sport und Hobby		X		X		X								
Infrastruktur																		
				Start- und Landebahnen		2		2		3								
				Ausrichtung, Länge und Breite ILS-Kategorie						Nordbahn: 09L/27R, 3.800 m x 45 m, Beton; beidseitig		Südbahn: 09R/27L, 2.340 m x 45 m, Beton; beidseitig		Kurzstart- bahn: 09C/27C, 780 m x 22,5 m, Asphalt, zugelassen für Luftfahr- zeuge bis 5,7 t Startgewicht.				
						05/23 3250 m x 45,8 m Asphalt		15/33 3666 m x 45,8 m Asphalt							23 (nur Starts) 700 m x 23 m Asphalt		09/27 2040 m x 45 m Asphalt	
						IIIB		IIIB							IIIB		I	-
				Vorfeldfläche		481.000 qm (322.000 Quadratmeter Haupt-Vorfeld)		2 Vorfelder (Apron 1, Apron 2), Fläche nicht angegeben		308.000 qm mit 20 Flugzeugpositionen am Abfertigungsgebäude, 25 Flugzeugpositionen auf dem Vorfeld sowie eine gebäudenahe Positionen für Commuterflugzeuge.								
				Anzahl Abstellpositionen (für versch. Flugzeuggrößen)		54		ca. 15										
						PCN 80 F/B/X/T Helicopter		PCN 68 R/B/W/T Helicopter, Motorsegler (GLDP), Segelflugzeuge (GLD), Ballon PPR, Ultraleicht (UL)										
Zugelassene Luftfahrzeugarten				Andere Luftfahrzeuge / Other aircraft PPR		Andere Luftfahrzeuge / Other aircraft PPR		Luftschiffe / Airships PPR										
Kapazität Bewegungen pro h				53 Starts und Landungen		n.a		60										
Kapazität Bewegungen p.a.				> 200.000		n.a		n.a										
Kapazitäten Passage [Mio. Paxe p.a.]				15 bis 16		n.a		9.000										
Kapazitäten Fracht [1.000 t p.a.]				110		Hallenkapazitäten von rund 4.500 Quadratmeter		ca. 60										

Kriterien	Flughäfen	Internationale Verkehrsflughäfen		
		Hamburg	Bremen	Hannover-Langenhagen
Spezialisierungen		n.a.	Eigenes Ryanair Terminal für Low-Cost Segment. Nennenswerter Werkverkehr für Airbus	Ferienflugverkehr
Erreichbarkeit [Distanz Straße zu wichtigen Städten im Einzugsgebiet]		Lübeck: 70 km, Kiel: 93,2 km	Oldenburg: 51 km, Bremerhaven: 64 km, Wilhelmshaven: 100 km	Hannover: 12 km; Braunschweig: 77 km; Hildesheim: 50 km; Hameln: 68 km; Wolfsburg: 94 km; Osnabrück: 137 km; Bremen: 117 km; Hamburg: 144km; Bielefeld: 115 km; Magdeburg: 151 km.
Intermodale Anbindung				
	Anbindung Straße	B 433, A7 und A 23	A 281, A 1, A 27	direkte Anbindung an die A352 (Abfahrt Hannover-Flughafen) und damit an die A2 (Berlin - Dortmund) und A7 (Hamburg - Kassel)
	Anbindung Schiene	In 25 Minuten mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof	Straßenbahn	Hannover Airport Line – S 5 direkt vom Terminal C zum Hauptbahnhof Hannover (Fahrzeit 17 Minuten) und weiter nach Bad Pyrmont / Hameln / Paderborn. S-Bahn Sonderverkehre werden zu Messezeiten eingerichtet.
	Anzahl Züge pro Stunde zur Stadt	S-Bahn: alle 10 Minuten	Straßenbahn: je nach Tageszeit alle 5 bis 10 Minuten	Von 05.06 Uhr bis 00.36 Uhr halbstündlich.
	Anzahl Straßenbahn-/Buslinien	Bus 26, 39, 292, 606, 274, „Kielius“ und „Traveliner“	Straßenbahnlinie 6; Buslinie 52, Fernlinienbus aus Hamburg und Groningen	Ab der Station Langenhagen-Zentrum fährt der Linienbus Nr. 470 direkt zum Hannover Airport.
	Anzahl Abfahrten pro Stunde	Bus: nach Fahrplan etwa alle 20 Minuten	Straßenbahn: Nach Fahrplan etwa alle 5 bis 10 Minuten; Bus: ca. alle 10 Minuten; Fernbusverkehr auf den Flugplan angepasst	mehrmals stündlich
Regionalwirt. Bedeutung				
Anzahl direkte Arbeitsplätze		14.468 bei den Unternehmen vor Ort (FHG-Gruppe: 1.669, Lufthansa-Basis: 8.280, Luftfahrtunternehmen: 796, Behörden: 613, Andere: 3.110)	450 am City Airport Bremen	698 bei der Betreibergesellschaft
	Anzahl indirekte und induzierte Arbeitsplätze	Je direktem Arbeitsplatz 1,3 bis 1,8 weitere indirekte Arbeitsplätze	Zwischen 6000 und 9000 Arbeitsplätzen am Standort (inkl. Luft- und Raumfahrtindustrie, u.a. Airbus)	Regional rund 8.800 Arbeitsplätze direkt vom Wachstum des Flughafens abhängig

Kriterien		Flughäfen		Regionalf Flughäfen und ausgewählte Flugplätze								
				Lübeck-Blankensee		Rostock-Laage		Sylt		Kiel-Holtenau		Stralsund-Barth
Eigentümerstrukturen					54,1% Rostocker Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH, 35,6% Landkreis Rostock, 10,3% Stadt Laage	Sylt Tourismus-Service GmbH (STS), Gemeinden Kampen und Wennigstedt-Braderup		Landeshauptstadt Kiel (100%)		Stadt Barth, Stadt Stralsund, Landkreis Vorpommern-Rügen		
Eigentümer				Hansestadt Lübeck: 100 %	öffentlich	öffentlich	öffentlich	öffentlich	öffentlich	öffentlich		
Eigentümerart (öffentlich/privat)				öffentlich	öffentlich	öffentlich	öffentlich	öffentlich	öffentlich	öffentlich		
Betreiber				Flughafen Lübeck GmbH	Rostock-Laage-Güstrow GmbH	Flughafen Sylt GmbH		Kieler Flughafengesellschaft mbH		Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH		
Umsatz p. a. der Betreibergesellschaft				n.a.	2007: 4,6 Mio. Euro	n.a.		2009: 0,7 Mio. Euro		2008: 0,06 Mio. Euro		
Verkehrszahlen / Marktnachfrage												
Flugbewegungen 2010				18.500	19.342	15.400		ca. 4.300		3.800		
Flugäste 2010				531.472	219.489	ca. 210.000		ca. 1.300		8.070		
Luftfracht+Luftpost geflogen 2010				Kein Frachtaufkommen	1.028 Tonnen	Keine Daten vorhanden		Keine Daten vorhanden		keine Frachtabfertigung		
Anzahl Destinationen national				0	4	6		0		0		
Anzahl Destinationen international				7	4	0		0		0		
Stand: Sommerflugpläne 2011												
Verkehrsarten												
Linienflugverkehr				X	X	X						
Charter/Ferienflugverkehr				X	X							
Low Cost Carrier				X	X							
General Aviation				X	X	X		X		X		
Geschäftsflieger				X	X	X		X		X		
Wartung				X		X		X		X		
Sport und Hobby				X	X	X		X		X		
Infrastruktur												
Start- und Landebahnen				1	1	2		2		2		
Ausrichtung, Länge und Breite ILS-Kategorie				TORA (07/25) 2102 m LDA (25) 2102 m LDA (07) 1802 m	10/28 2520 m × 45 m Beton	06/24 1696 m × 45 m Asphalt	14/32 2120 m × 45 m Asphalt	08/26 1382 m × 30 m Asphalt	08L/26R 450 m × 35 m Gras	09L/27R 900 m × 40 m Gras	09/27 1200 m × 30 m Asphalt	
				I (zukünftig II)		I	I		I		-	
									2 Vorfelder (Zivil und Militär); Fläche ist nicht angegeben		13.200 qm	
Vorfeldfläche					53.000 qm	n.a.						
Anzahl Abstellpositionen (für versch. Flugzeuggrößen)				n.a.	6	n.a.		n.a.		3		
				PCN 55/R/B/W/T	PCN 66	PCN 80, HEL PCN 80/LCN 38		LCN 60		PCN 30 F/A/X/T		
Zugelassene Luftfahrzeugarten												
Kapazität Bewegungen pro h				n.a.	n.a.	n.a.		n.a.		n.a.		
Kapazität Bewegungen p.a.				n.a.	n.a.	n.a.		n.a.		n.a.		
Kapazitäten Passage [Mio. Paxe p.a.]				n.a.	1,000	0,3		n.a.		etwa 0,012		
Kapazitäten Fracht [1.000 t p.a.]				n.a.	Hallenkapazität 1.200 qm	n.a.		n.a.		n.a.		

Kriterien	Flughäfen	Regionalflughäfen und ausgewählte Flugplätze				
		Lübeck-Blankensee	Rostock-Laage	Sylt	Kiel-Holtenau	Stralsund-Barth
Spezialisierungen		Low-Cost Airlines	Incoming Tourismus Ostsee	Inseltourismus Sylt, Föhr, etc.	n.a.	Tourismusverkehr für die Region
Erreichbarkeit [Distanz Straße zu wichtigen Städten im Einzugsgebiet]		Lübeck: 7 km, Hamburg: 70 km, Kiel: 90 km	Rostock (ca. 35 km), Wismar (ca. 78 km), Schwerin (ca. 110 km), Stralsund (ca. 118 km)	Flensburg: 86 km, List: 17 km	Kiel: 7 km, Lübeck: 95 km, Neumünster: 41 km, Flensburg: 90 km	Stralsund: 30 km, Rostock: 56 km
Intermodale Anbindung						
Anbindung Straße		unmittelbar in der Nähe der A 20, ca. 1.500 m bis zum Terminal; ca. 10 Min (B207) bis nach Lübeck	Bundesstraße 103, A19 und A20	Anbindung aller Inselteile über die L24	B 503	L 23 und dann B 105
Anbindung Schiene		Bahnlinie Lübeck-Lüneburg (ca. 300 m von Terminal)	Keine Anbindung vorhanden	Keine Anbindung vorhanden	Keine Anbindung vorhanden	IC-Halt in Ribnitz-Damgarten West (ca. 20 km Entfernung)
Anzahl Züge pro Stunde zur Stadt		Einmal die Stunde nach Lüneburg und nach Lübeck.	-	-	-	Alle zwei Stunden
Anzahl Straßenbahn-/Buslinien		Hamburg Shuttle Bus, Stadtverkehr Lübeck - Busline 6,	Linie 127: vom Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) Rostock über Hauptbahnhof Süd zum Flughafen Rostock-Laage; Shuttle-Bus nach Anmeldung zu den Ferienorten an der Küste und im Binnenland, nach allen Ankünften von Linienflügen.	Kein regelmäßiger Busverkehr	Bus: Linie 91, 501, 502	Bus 211, 208
Anzahl Abfahrten pro Stunde		Shuttle Bus: nach Ankunft von Flügen, Stadtverkehr: nach Fahrplan etwa alle 20 Minuten	Auf den Linienflugverkehr abgestimmt	-	91: nach Fahrplan alle 30 Minuten, 501: nach Fahrplan etwa alle 20 Minuten, 502: nach Fahrplan etwa alle 20 Minuten	Nach Fahrplan mehrmals die Stunde
Regionalwirt. Bedeutung						
Anzahl direkte Arbeitsplätze		2005: 18 Betriebe und Behörden angesiedelt mit 258 direkten Arbeitsplätzen; 2011: 120 MA bei der Betreibergesellschaft	2.600 (ziviler Flugbetrieb (133 Arbeitsplätze), militärischer Flugbetrieb (1.400 Arbeitsplätze), Gewerbegebiet Airpark (1.064 Arbeitsplätze), Flughafen GmbH: 50 Festangestellte, 4 Auszubildene, 25 geringfügig Beschäftigte.	n.a.	2007: 24 Mitarbeiter bei der Betreibergesellschaft	n.a.
Anzahl indirekte und induzierte Arbeitsplätze		2005: 298, davon 115 in der Region	4.400	n.a.	Neben der Kieler Flughafengesellschaft sind zudem 13 weitere Unternehmen mit rund 90 Mitarbeitern sowie drei Luftsportvereine mit über 180 Mitgliedern angesiedelt	n.a.

Kriterien	Flughäfen	Regionalflughäfen und ausgewählte Flugplätze				
		Heringsdorf	Neubrandenburg	Schwerin-Parchim	Braunschweig	Cuxhaven-Nordholz
Eigentümerstrukturen			Stadt Neubrandenburg 56,3 %, Landkreis Mecklenburgische Seenplatte 30 %, Gemeinde Trollenhagen 1,4 %, Neubrandenburger Verkehrsbetriebe	LinkGlobal International Logistic Group (100%)	Stadt Braunschweig: 42,6 % Eigene Anteile: 35,6 % Stadt Wolfsburg: 17,8 % Landkreis Gifhorn: 2 % Landkreis Helmstedt: 2 %	Urentliche Gesellschatter /4,8% (61,9% Landkreis Cuxhaven, 7,8% Stadt Cuxhaven, 5,1% Gemeinde Nordholz) sowie sieben Private Gesellschatter 25,2%, darunter die Betriebs-GmbH mit
	Eigentümer Eigentümerart (öffentlich/privat)	Landkreis Vorpommern-Greifswald (100%) öffentlich	öffentlich	privat	öffentlich	privat/öffentlich
Betreiber		Flughafen Heringsdorf GmbH	Flughafen Neubrandenburg - Trollenhagen GmbH	Baltic Airport Mecklenburg GmbH	Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH	Flughafen-Betriebsgesellschaft Cuxhaven/Nordholz mbH
Umsatz p. a. der Betreibergesellschaft		2008: 0,2 Mio. Euro	2007: 0,3 Mio. Euro	n.a.	2009: 3,2 Mio. Euro	2008: 0,2 Mio. Euro
Verkehrszahlen / Marktnachfrage						
	Flugbewegungen 2010	5.900	10.500	12.900	ca. 27.000	ca. 440
	Flugäste 2010	31.120	31.870	1.500	ca. 63.000	ca. 820
	Luftfracht+Luftpost geflogen 2010	keine Frachtabfertigung	14.600 Tonnen Fracht (Bundeswehr)	8.000 Tonnen	Kein signifikantes Aufkommen, durchschnittlich 100 t p.a.	Keine Daten vorhanden, aber Zunahme
	Anzahl Destinationen national	7	0	0	0	0
	Anzahl Destinationen international Stand: Sommerflugpläne 2011	3	0	0	0	0
Verkehrsarten						
	Linienflugverkehr	X				
	Charter/Ferienflugverkehr					
	Low Cost Carrier					
	General Aviation	X	X	X	X	X
	Geschäftsflieger	X	X	X	X	X
	Wartung	X		X	X	
	Sport und Hobby	X	X	X	X	X
Infrastruktur						
	Start- und Landebahnen	1	1	1	2	1
	Ausrichtung, Länge und Breite ILS-Kategorie	10/28 2305 m × 35 m Asphalt (+ eine 500 m lange aus Gras) I	27/09 2293 m × 45 m Beton I	06/24 3000 m × 55 m Beton I	08/26 ASPHALT 1680 m × 30 m (ausgebaut auf 2.300 m x 45 m; Inbetriebnahme vorauss. Sommer 2012) 08/26 Gras 900 m × 30 m Gras I	08/26 2439 m × 45 m Beton I
	Vorfeldfläche	9.800 qm	14.620 qm	34.000 qm (1. Ausbaustufe)	ca. 54.000 m²	n.a.
	Anzahl Abstellpositionen (für versch. Flugzeuggrößen)	2	2	3	bis zu ca. 10 Do328, 1 A320/B737, sowie Sportflugzeuge (bei Belegung aller vorgenannten Positionen bis zu 5 Positionen für Einmots)	n.a.
Zugelassene Luftfahrzeugarten		PCN 38	PCN 75/R/B/W/T Helicopter, Motorsegler (GLDP), Ultraleicht (UL), Fallschirmspringer (PJE) Luftschiffe / Airships, andere Luftfahrzeuge/other Aircraft PPR	PCN 55 R/B/W/T Helicopter, Motorsegler (GLDP) Andere Luftfahrzeuge / Other aircraft PPR	PCN 52 F/B/X/T Helicopter, Motorsegler (GLDP), Segelflugzeuge (GLD) Andere Luftfahrzeuge / Other aircraft PPR	Flugzeuge, Hubschrauber, Motorsegler, UL und Luftschiffe
Kapazität Bewegungen pro h		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Kapazität Bewegungen p.a.		n.a.	n.a.	180.000	n.a.	n.a.
Kapazitäten Passage [Mio. Paxe p.a.]		n.a.	0,1	n.a.	n.a.	n.a.
Kapazitäten Fracht [1.000 t p.a.]		n.a.	n.a.	Fläche des Frachterminals: 5.000 qm, zu erweitern auf 100.000 qm	n.a.	n.a.

Kriterien	Flughäfen	Regionalflughäfen und ausgewählte Flugplätze				
		Heringsdorf	Neubrandenburg	Schwerin-Parchim	Braunschweig	Cuxhaven-Nordholz
Spezialisierungen		Incoming-Tourismus Insel Usedom			Forschungsflugbetrieb (DLR, TU Braunschweig) und Geschäftskundenverkehr (u.a. Salzgitter AG, VW, u.v.a.m., sowie Aerodata AG am Platz)	
			Luftfracht der Bundeswehr nach Afghanistan	Luftfracht aus China, zentral zwischen Berlin und Hamburg		
Erreichbarkeit [Distanz Straße zu wichtigen Städten im Einzugsgebiet]		Stralsund: 81 km, Anklam: 50 km, Greifswald: 65 km	Neubrandenburg: 6 km, Stralsund: 100 km	Schwerin: 48 km, Rostock: 75 km	Wolfsburg: 29 km, Magdeburg: 85 km	130 km westlich von Hamburg und 90 Kilometer nördlich von Bremen
Intermodale Anbindung						
Anbindung Straße		B 111	B 96	A 24; B 321 und B 191	A2 Oberhausen–Berlin	A27, B73
Anbindung Schiene		Keine direkte Schienenanbindung. Bahnanschluss ab Bahnhof Seebad Heringsdorf	Keine Schienenanbindung; Bahnanschluß ab Bahnhof Neubrandenburg	Nur über den Bus aus Parchim	Keine Schienenanbindung	Keine Schienenanbindung
Anzahl Züge pro Stunde zur Stadt		-	-	-	-	-
Anzahl Straßenbahn-/Buslinien		Keine ÖPNV-Anbindung	Buslinie 1	Bus aus Parchim	Buslinie 436, M13	Keine Busanbindung
Anzahl Abfahrten pro Stunde		Keine ÖPNV-Anbindung	Nach Fahrplan einmal am Tag	Keine Zeiten angegeben	Nach Fahrplan mit Omnibus ca. alle 30 Minuten	-
Regionalwirt. Bedeutung						
Anzahl direkte Arbeitsplätze		9 fest angestellte Mitarbeiter; Passagier-Handling ist ausgelagert	2007: 14 Arbeitsplätze	mehr als 30 Arbeitsplätze am Flughafen	2009: 36 Beschäftigte bei der Betreibergesellschaft, 2010: 1.660 Voll- und Teilzeitbeschäftigte am Forschungsflughafen Braunschweig	Marinefliegergeschwader 3: mehr als 2.500 Soldaten und Zivilpersonen
Anzahl indirekte und induzierte Arbeitsplätze		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	Bau eines Airparks für Logistikunternehmen