



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Ein ökologisch-marktwirtschaftliches Flughafenkonzept

Handlungsoptionen für den Bund

Studie
im Auftrag der Bundestagsfraktion
von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Arbeitskreis Luftverkehr
Fakultät für Wirtschaftswissenschaften
Technische Universität Chemnitz
Chemnitz

Kontakt

Prof. Dr. Friedrich Thießen
Technische Universität Chemnitz
Arbeitskreis Luftverkehr
finance@wiwi.tu-chemnitz.de
Tel. 0371-531-34174 / 06103-61456

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Stand: 24. Juni 2021

Zitiervorschlag: Thießen, Friedrich (2021) Ein ökologisch-marktwirtschaftliches Flughafenkonzept – Handlungsoptionen für den Bund; Studie im Auftrag der Bundestagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften der TU Chemnitz, Chemnitz

Inhaltsverzeichnis

<u>1</u>	<u>MANAGEMENT SUMMARY</u>	<u>7</u>
<u>2</u>	<u>ZIELSTELLUNG</u>	<u>9</u>
<u>3</u>	<u>ALTERNATIVE FLUGHAFENKONZEPTE</u>	<u>10</u>
3.1	WAS IST EIN FLUGHAFENKONZEPT?	10
3.2	FLUGHAFENKONZEPT BICKENBACH, SICHELSCHMIDT, SOLTWEDEL UND WOLF VOM INSTITUT FÜR WELTWIRTSCHAFT KIEL 2005	11
3.3	FLUGHAFENKONZEPT DER BUNDESREGIERUNG 2009	13
3.4	GUTACHTEN 2020 DES „FORUM ÖKOLOGISCHE UND SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT“ VON WERNER REH, MATTHIAS RUNKEL UND LEA PAOLI	14
3.5	GEDANKEN ZU EINEM LUFTVERKEHRSKONZEPT DES BUND VON 2015	16
3.6	LUFTVERKEHRSKONZEPT DES BMVI VON 2017 (DOBRINDT-KONZEPT)	19
3.7	NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE DER BUNDESREGIERUNG VON 2002	21
3.8	ANHAND WELCHER KRITERIEN SOLL MAN FLUGHÄFEN UND FLUGHAFENKONZEPTE BEURTEILEN?	22
<u>4</u>	<u>ERÖRTERUNG ZENTRALER FLUGHAFENPOLITISCHER ASPEKTE</u>	<u>24</u>
4.1	WELCHE ART UND ZAHL VON FLUGHAFENSTANDORTEN IN DEUTSCHLAND IST NÖTIG UND SINNVOLL?	24
4.2	SOLL FLUGHAFENINFRASTRUKTUR STAATLICH BEZAHLT WERDEN?	26
4.3	FLUGHÄFEN IM SPIEL DER INTERNATIONALEN SUBVENTIONEN	27
4.4	FLUGHÄFEN ALS REGIONALE PRESTIGEOBJEKTE: “CIVIC PRIDE” UND “TROPHY ASSETS”	28
4.5	FLUGHÄFEN UND DASEINSVORSORGE	31
4.6	WIE DIE AUFGABETEILUNG UNTER DEN FLUGHÄFEN AUSSEHEN SOLL, IN BEZUG AUF KOMMERZIELLEN LUFTVERKEHR MIT PASSAGIER- UND FRACHTMASCHINEN, GESCHÄFTSFLIEGEREI SOWIE WEITERE BEDARFE WIE Z.B. SCHULUNGS-, POLIZEI-, FORSCHUNGS- UND MEDIZINISCHE FLÜGE	32
4.7	LUFTFRACHT	33
4.8	WELCHE MAXIMALEN ANFAHRTSZEITEN SIND ANGEMESSEN UND ZEITGEMÄß?	34
4.9	STAATLICHE ORGANE UND AUFGABENVERTEILUNG	38
<u>5</u>	<u>SCHLIEßUNGEN UND HERABSTUFUNGEN</u>	<u>40</u>
5.1	OB UND UNTER WELCHEN UMSTÄNDEN EINE VOLLSTÄNDIGE SCHLIEßUNG ODER EINE HERABSTUFUNG ZUM VERKEHRSLANDEPLATZ ODER SONDERLANDEPLATZ VORZUZIEHEN IST	40
5.2	MIT WELCHEN RECHTLICHEN HÜRDEN IST EIN SCHLIEßEN IN GROBEN UMRISSEN VERBUNDEN	40
5.3	SCHLIEßUNG VON FLUGHÄFEN	42
5.4	HERABSTUFUNG?	43
5.5	ABSCHÄTZUNG, INWIEFERN DIE SCHLIEßUNG KLEINERER FLUGHÄFEN IN BEZUG AUF DIE LÄRM- UND LUFTSCHADSTOFFBELASTUNG ZU LASTEN DER MENSCHEN IM UMFELD DER GROßEN FLUGHÄFEN GEHT	47

5.6	AUFFANGGESELLSCHAFTEN	48
6	AUFBAU UND WACHSTUM: CHANCEN KLEINERER FLUGHÄFEN	50
7	ANHANG	56
7.1	ABGRENZUNG VON FLUGHAFENTYPEN	56
7.2	ÜBERSICHTSTABELLE AUSGEWÄHLTER INTERNATIONALER UND REGIONALER REGIONALFLUGHAFEN	60
7.2.1	FLUGHÄFEN ÜBERSICHT	60
7.2.2	EINZUGSGEBIET DER FLUGHÄFEN	62
7.2.3	ZIELE, FLUGFREQUENZEN, PASSAGIERZAHLEN	63
7.2.4	DIREKTE ANBINDUNG AN DEN ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)	64
7.2.5	ANZAHL VON FLUGHÄFEN DER KATEGORIE A IM UMKREIS VON 60 MIN UND 120 MIN	65
7.2.6	HÖCHSTER GEMESSENER DURCHSCHNITTLICHER SCHALLDRUCKPEGEL L(DEN) 2019	67
7.2.7	DICHTE DER FLUGHÄFEN GEMESSEN INNERHALB EINER 120 MIN-ISOCHRONE	68
7.2.8	LÄRMBESCHWERDEN LT. DFLD DEUTSCHER FLUGLÄRMDIENST E.V.	69
7.2.9	ANTEIL DER FLUGHAFENENTGELTE AN DEN UMSATZERLÖSEN 2019	70
7.2.10	ERTRÄGE AUS VERLUSTÜBERNAHMEN IN MIO. €	71
7.2.11	INVESTITIONSZUSCHÜSSE (AUFLÖSUNG SONDERPOSTEN) IN €	72
7.2.12	BEIHILFEN LT. EU-TRANSPARENZDATENBANK MIT SUCHWORT "AIRPORT"	73
7.2.13	EMISSIONEN 2019	75
7.3	VERKEHRS- UND LAGEDATEN SOWIE FINANZ- UND WIRTSCHAFTSKENNZAHLEN AUS DEN JAHRESABSCHLÜSSEN	76
7.3.1	HANNOVER-LANGENHAGEN	76
7.3.2	NÜRNBERG	79
7.3.3	DORTMUND	82
7.3.4	HALLE-LEIPZIG	85
7.3.5	BREMEN	88
7.3.6	MEMMINGEN	91
7.3.7	DRESDEN	94
7.3.8	FRANKFURT-HAHN	97
7.3.9	KARLSRUHE-BADEN-BADEN	100
7.3.10	NIEDERRHEIN-WEEZE	103
7.3.11	MÜNSTER-OSNABRÜCK	106
7.3.12	PADERBORN-LIPPSTADT	109
7.3.13	FRIEDRICHSHAFEN	112
7.3.14	SAARBRÜCKEN	115
7.3.15	BRAUNSCHWEIG-WOLFSBURG	118
7.3.16	ERFURT-WEIMAR	121
7.3.17	ROSTOCK-LAAGE	124
7.3.18	SYLT	127
7.3.19	KASSEL-CALDEN	130
7.3.20	LÜBECK-BLANKENSEE	133

Ein ökologisch-marktwirtschaftliches Flughafenkonzept

Handlungsoptionen für den Bund

Kurzfassung

Ziel der Studie ist es, ein Flughafenkonzept für Deutschland zu skizzieren und Handlungsalternativen für die Bundesregierung aufzuzeigen. Basis sind verschiedene andere Flughafen- und integrierte Luftverkehrskonzepte, welche in den vergangenen Jahren vorgelegt wurden.

Wichtige Probleme, die in einem Konzept zu lösen sind, sind (i) die Sicherung eines Grundbestandes an nationaler Flughafeninfrastruktur und Airlines, (ii) die Lösung ökologischer Probleme, (iii) die Entpolitisierung ineffizienter Verwaltungsverfahren und politischer Interessenkonflikte, (iv) die Suche nach betriebswirtschaftlicher Effizienz, (v) die Schaffung volkswirtschaftlicher gesunder Strukturen, die auch das Problem der negativen externen Effekte lösen, (vi) die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Flughafeninfrastrukturen.

Die vorgeschlagene Lösung hat eine einfache Struktur. Sie orientiert sich am Gedanken des Wettbewerbs, durch den effiziente und innovative Strukturen geschaffen werden (BuReg 2009). Die ökologischen Probleme werden durch einen strikten Ordnungsrahmen gelöst (BUND 2015). Die verwaltungstechnischen Probleme werden mit Hilfe des Ordnungsrahmens durch eine Entpolitisierung von Flughafen- bzw. Luftverkehrsentscheidungen gelöst (Institut für Weltwirtschaft 2005). Das Flughafenmanagement wird durch eine Entschlackung der Vorschriften erleichtert (Luftverkehrspraxis). Störungen aus dem Ausland werden durch eine Neuordnung der Luftverkehrsrechte beseitigt (Praxisvorschlag).

Abstract

The aim of the study is to outline an airport concept for Germany and to identify alternative courses of action for the German government. The study is based on various other airport and integrated air traffic concepts that have been presented in recent years.

Important problems to be solved in a concept are (i) securing a basic stock of national airport infrastructure and airlines, (ii) solving ecological problems, (iii) depoliticizing inefficient administrative procedures and political conflicts of interest, (iv) finding economic efficiency, (v) creating economically sound structures that also solve the problem of negative externalities, (vi) securing the future viability of airport infrastructures.

The proposed solution has a simple set-up. It is based on the idea of competition, which creates efficient and innovative structures (Bundesregierung 2009). The ecological problems are solved by a strict regulatory framework (BUND 2015). The administrative problems are solved with the help of the said framework by depoliticizing airport or air traffic decisions (Institut für Weltwirtschaft 2005). Airport management is facilitated by simplifying excessive rules and regulations. Disruptions from abroad are eliminated by reorganizing air traffic rights (practice proposal).

Ein ökologisch-marktwirtschaftliches Flughafenkonzept

Handlungsoptionen für den Bund

1 Management Summary

Ziel der Studie ist es, ein Flughafenkonzept für Deutschland zu skizzieren und Handlungsalternativen für die Bundesregierung aufzuzeigen. Grundlage sind die in den letzten Jahren erstellten Flughafenkonzepte und integrierten Luftverkehrskonzepte sowie die Erfahrungen, die aus diesen Konzepten deutlich werden. Das vorgeschlagene Flughafenkonzept lautet im Überblick folgendermaßen:

Basiskonzept

- Die Flughafenlandschaft in Deutschland soll Resultat wettbewerblicher Prozesse sein, in denen Flughafenunternehmer Flughäfen im Wettbewerb und mit unternehmerischen Freiheiten betreiben. Dies entspricht der Grundidee des gegenwärtigen Systems und dem LuftVG. Einen Systemwechsel soll es nicht geben.

Subventionen Inland

- In einem wettbewerblichen System sind Subventionen fehl am Platze. „*Das Prinzip der Selbstfinanzierung zählt zu den Grundfesten der Luftverkehrsinfrastruktur*“ heißt es im Entwurf des Luftverkehrskonzeptes der Bundesregierung 2015.¹ Subventionen für Flughäfen sollte es nicht geben. Öffentliche Subventionsgeber auf Länderebene und auf kommunaler Ebene sollten die Subventionsregeln der EU beachten. Neue Subventionen der Werksfeuerwehren, der Sicherheitseinrichtungen nach FlugSiG sollten nicht eingeführt werden. Kommunen, Kreise, Länder und der Bund sollen keine Eigentümerstellung bei Flughäfen einnehmen, weil dies eine Interessenkollision mit ihren Pflichten zur Sicherung eines Ordnungsrahmens darstellt.

Subventionen Ausland

- Der verzerrte Wettbewerb mit subventionierten Flughäfen und Airlines im Ausland kann nur durch neue *Luftverkehrsrechte-Vereinbarungen* entschärft werden. Der Bund sollte bei der EU auf deren Genehmigung drängen. Zeitpunkt könnte das – von vielen erwartete – Scheitern der EU-Flughafensubventionsregeln sein. Eine Neuordnung der Luftverkehrsrechte kann – insbesondere auch nach Corona – zu einer nachhaltigen Neugestaltung des Luftverkehrs genutzt werden.² Alternativ ist auf die strikte Einhaltung des EU-Subventionsverbotes ab 2024 zu pochen.

Nachhaltigkeit

- Der Bund sollte strikte Grenzwerte für negative externe Effekte des Luftverkehrs festlegen. Das derzeitige System von eher weichen Regeln, vagen Formulierungen und wachweichen Abwä-

¹ Hier zitiert nach BUND-Stellungnahme zur „Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung. Zwischenbericht Arbeitspaket I“ (dort S. 80) vom 17.8.2015.

² Vgl. Thießen (2019) Flight Movements.

gungskriterien ist überholt. Es ist ein System, das leicht missbraucht werden kann; andere Kriterien als die eigentlich vorgesehenen können den Ausschlag bei Entscheidungen geben. Es ist kein Instrument einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Harte Grenzwerte mit wenig Entscheidungsspielraum können das System gerechter machen und im föderalen System zu einer „Entpolitisierung“ von Flughafengenehmigungen und Überwachungen führen.

Infrastruktursicherung

- Manche sind der Ansicht, dass Flughäfen eine öffentliche Infrastruktur zur Daseinsvorsorge darstellen, die vom Steuerzahler bezahlt werden müsse. Dem steht die Sorge der OECD gegenüber, dass zu viel Infrastruktur vorgehalten werde, was die Wohlfahrt senke. Es zeigt sich, dass es jetzt schon große und kleine Flughäfen gibt, welche den notwendigen Luftverkehr ohne Geld des Steuerzahlers bewerkstelligen können. Aufgabe des Bundes könnte es sein, eine Auffanggesellschaft zu gründen, welche die Infrastruktur gescheiterter Flughäfen sichert, bis ein neuer Flughafenunternehmer gefunden oder die Infrastruktur endgültig für entbehrlich erklärt wurde.

Bund-Länder-Kompetenzverteilung

- Die Kompetenzverteilungen zwischen Bund und Ländern sollten überdacht werden. Das internationale Luftverkehrssystem wird immer komplexer und über die Digitalisierung auch örtlich ungebundener, so dass das Vorhalten von 18-mal-Kompetenzen bei allen Bundesländern überarbeitet werden müsste. Reformvorschläge gibt es insbesondere zur Raumordnung und zu den Planfeststellungsverfahren.

Vorschriftenentschlackung

- Flughäfen sind heute keine Ein-Produkt-Unternehmen mehr, sondern Betriebsstätten mit diversen Aktivitäten. Das Vorschriftenkonvolut zur Regulierung der Flughafenaktivitäten bei großen, kleinen und sehr kleinen Flughäfen sollte durchforstet werden, um Nischen- und Kombinationsaktivitäten von Flughäfen zu erleichtern, welche spezifischen Flughäfen ganz neue Chancen eröffnen.

2 Zielstellung³

Ziel der folgenden Studie ist es, ein denkbares Flughafenkonzept für Deutschland zu skizzieren und Handlungsalternativen für die Bundesregierung aufzuzeigen. Basis sind verschiedene andere Flughafen- und integrierte Luftverkehrskonzepte, welche in den vergangenen Jahren vorgelegt wurden. Im Vordergrund steht die Rolle des Bundes. Deshalb lautet die konkrete Forschungsfrage: *Welche Politik in Bezug auf Flughäfen sollte der Bund in Zukunft verfolgen?* Dabei wird u.a. auf die nachstehenden Fragen eingegangen:

- Welche Art und Zahl von Flughafenstandorten in Deutschland ist nötig und sinnvoll.
- Wie soll die Aufgabenteilung unter diesen Flughäfen aussehen, in Bezug auf kommerziellen Luftverkehr mit Passagier- und Frachtmaschinen, Geschäftsfliegerei sowie weitere Bedarfe wie z.B. Schulungs-, Polizei-, Forschungs- und medizinische Flüge.
- Welche maximalen Anfahrtszeiten sind angemessen und zeitgemäß.
- Ob und unter welchen Umständen ist eine vollständige Schließung oder eine Herabstufung zum Verkehrslandeplatz oder Sonderlandeplatz vorzuziehen.
- Mit welchen rechtlichen Hürden ist das in groben Umrissen verbunden.
- Inwiefern geht die Schließung kleinerer Flughäfen in Bezug auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu Lasten der Menschen im Umfeld der großen Flughäfen.
- In Stichpunkten zu umreißen, welche Flughafenstandorte langfristig, unabhängig von der bestehenden Struktur, wünschenswert wären.

Es wird in dieser Studie versucht, Vorschläge auf Basis vorliegender Flughafenstudien zu entwickeln – Dinge müssen nicht zweimal erfunden werden. Warum kein Konzept vollständig übernommen werden kann, liegt an Folgendem: Einige Flughafenkonzepte vernachlässigen Nachhaltigkeitsaspekte, andere verwenden schwammige und unklare Nachhaltigkeitsziele, die in der Praxis leicht verwässert werden können. Viele winden sich um die Entscheidung, was mit unwirtschaftlichen Flughäfen letztendlich geschehen soll. Viele betrachten nur die aktuellen Flughafensituationen, aber nicht, was aus Flughäfen in Zukunft werden könnte. Einige treten sehr offen für starke Subventionen ein, vernachlässigen aber, wo die Grenzen liegen und welche verzerrenden Wirkungen Subventionen haben. Mehrere konzentrieren sich auf bestimmte Kategorien von Flughäfen und blenden andere aus.

Der Begriff *Flughafen* wird in dieser Studie, wenn nichts anderes gesagt, als Oberbegriff für alle Arten von Gelände benutzt, die zum Starten und Landen von Luftfahrzeugen Verwendung finden. Dies entspricht dem allgemeinen internationalen Sprachgebrauch (airport, aéroport, aeropuerto, aeroporto), während das LuftVG eine andere Abgrenzung vornimmt.

³ Besonderer Dank wird BA Christian Kruth für unentbehrliche Zuarbeit insbesondere bei den Tabellen im Anhang geschuldet. Daneben wird allen Fachleuten großer Dank geschuldet, die mit Auskünften und fachlichen Meinungen geholfen haben. Frau Uta Martin hat sich intensiv um das Manuskript und die Koordination des Projektes bemüht.



Abbildung 1: Flughäfen in Deutschland - Auswahl⁴

3 Alternative Flughafenkonzepte

3.1 Was ist ein Flughafenkonzept?

Als Flughafenkonzept bezeichnete die Bundesregierung 2009 eine „sektorspezifische Strategie für Flughäfen“.⁵ Ziel eines Flughafenkonzeptes sei es, die „internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland in Balance mit ökologischen und sozialen Belangen“ sicherzustellen. Eine solche Strategie sollte „Herausforderungen für den Luftverkehr und die Flughäfen behandeln und Lösungen aufzeigen“.

Eine andere Sicht vertrat eine Gruppe von NGOs unter Federführung des BUND, die feststellte, dass der Begriff „Flughafenkonzept“ keine sinnvolle Bezeichnung für luftverkehrsrelevante Strategiestudien sei. Es gehe in der Verkehrspolitik um mehr als eine „sektorspezifische“ Förderung von Flughäfen. Die richtige Abgrenzung sei die eines „Luftverkehrskonzeptes“. Dieses müsse auf der Basis einer „integrierten Verkehrspolitik“ das Ziel eines „effizienten Gesamtverkehrssystems“ haben. Dabei sind die relevanten Kriterien vor allem die (i) *Mobilität*, (ii) *Nachhaltigkeit* und (iii) positive sonstige, insbesondere *gesellschaftliche* und *arbeitsplatzbezogene*

⁴ Quelle: Von Lencer - Eigenes Werk Grundlage: Karte Bundesrepublik Deutschland.svg Quelle: Liste der Verkehrsflughäfen in Deutschland, CC BY-SA 2.5, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2520175>

⁵ BMVI (2009), S. 2.

Wirkungen.⁶ Dieser Ansicht schloss sich das BMVI offenbar an und nannte ein Nachfolgekonzept im Jahr 2017 „Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“.

Jüngst wurde wieder ein „Flughafenkonzept“ vorgelegt (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, 2020). Es behandelt in einer Ausschnittbetrachtung 14 Regionalflughäfen. Beurteilungskriterien sind die *Wirtschaftlichkeit*, die *Verkehrsleistung* (Konnektivität) und die *Nachhaltigkeit* (Klimalast) der betrachteten Flughäfen.⁷ Zielstellung des Flughafenkonzeptes ist es, „den Flughafenwildwuchs“ zu lichten.⁸ Die Sichtweise des Konzeptes entspricht dem integrierten Verkehrskonzept, das die genannte Gruppe von NGOs schon früher vorgeschlagen hatte – mit einer Beschränkung des Betrachtungsfokus auf größere regionale Flughäfen.

Zusammenfassend ergibt sich: Insgesamt gesehen zeigt die Verwendung der Begriffe, dass ein Flughafenkonzept ein Teil eines Luftverkehrskonzeptes darstellt, das wieder Teil eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes ist. Dabei leitet ein Flughafenkonzept Strategievorschläge für Flughäfen aus einer integrierten Gesamtverkehrssicht ab. „Integriert“ bedeutet unter Beachtung von Mobilität, Nachhaltigkeit und allgemeinen gesellschaftspolitischen Zielen.

3.2 Flughafenkonzept Bickenbach, Sichelschmidt, Soltwedel und Wolf vom Institut für Weltwirtschaft Kiel 2005

Das Konzept

Ziel des Flughafenkonzeptes der Autoren ist es, ein volkswirtschaftliches Regelwerk zu schaffen, das die Kosten und Nutzen von Infrastrukturvorhaben angemessen erfasst und bei Entscheidungen berücksichtigt. Dies galt zum Zeitpunkt der Studiererstellung 2005 vor allem für Kapazitätserweiterungen, lässt sich aber genauso auf Schließungen und Herabstufungen anwenden. Die Autoren äußern sich nicht konkret zu „überlebenswerten“ Flughäfen. Ihr Ansatz baut auf wettbewerbsorientierten Gedanken auf, die dahin gehen, dass **eine in einer Marktwirtschaft entstandene Flughafenlandschaft, bei welcher jeder Flughafen den Ordnungsrahmen einhält, einem dirigistisch verordneten Flughafensystem überlegen sein muss.**

Die Autoren wollen eine „effizienzorientierte Weiterentwicklung des institutionellen Rahmens“ vorschlagen. Die Autoren fußen auf theoretischen Grundlagen, vor allem der Institutionenökonomik, wie auch auf Erfahrungen mit Infrastrukturentscheidungen im In- und Ausland. Ergebnis sind **Reformvorschläge der horizontalen und föderalen Aufgaben- und Kompetenzzuordnung, „die dazu beitragen, Zuständigkeiten zu klären und Verantwortlichkeiten zu fördern und das Genehmigungsverfahren von sachfremden Aufgaben und dysfunktionalen Konflikten zu entlasten und die Potentiale für einen funktionsfähigen institutionellen Wettbewerb zu stärken.“**

Die Autoren halten den **korrekten Umgang mit negativen externen Effekten für zentral** und entwickeln eine Vielzahl von Vorschlägen für Auflagen und Kompensationen, die im Fall von

⁶ NGO Luftverkehrskonzept (2015).

⁷ Reh, Runkel, Paoli (2020).

⁸ Reh, Runkel, Paoli (2020), S.23.

negativen externen Effekten zum Tragen kommen sollen, was ein wichtiger Teil des Konzeptes ist.

In Bezug auf Umweltregeln plädieren die Autoren für möglichst klar definierte Regeln und Rechtsansprüche auf Kompensationen.⁹ Klar formulierte Grenzwerte und klar formulierte Kompensationen sind einerseits ökonomisch-marktwirtschaftlich geboten. Andererseits tragen sie auch zu einer Beschleunigung von Genehmigungsverfahren bei, weil keine Rechtsunsicherheit besteht und langwierige Abwägungsverfahren, die häufig politisch beeinflusst sind, nicht mehr vorkommen. Klar definierte Umweltregeln und Rechtsansprüche schützen die Minderheit der stark Betroffenen vor der Mehrheit der mäßig Betroffenen. Sie schützen auch vor einer Kollaboration von Tätern und Machtinstanzen. Vor allem aber tragen sie zu einer Beschleunigung von Genehmigungsverfahren bei. Die Autoren wägen ausführlich ab, ob Kompensationszahlungen an betroffene Personen individuell fließen sollten oder ob auch allgemeine Auflagen und Abgaben an die Allgemeinheit infrage kommen.

Bewertung

Insgesamt ist die Studie eine Fundgrube gut durchdachter Vorschläge zur Realisierung eines nachhaltigen Luftverkehrs in Verbindung mit einer Entpolitisierung von Genehmigungsverfahren, was zu einer Beschleunigung der Realisierung von Infrastrukturprojekten führt.

Nicht glücklich mit den Vorschlägen werden diejenigen sein, welche glauben, dass man der Volkswirtschaft und dem Luftverkehr am besten durch Subventionen, lasche Grenzwerte, Gemausche bei Genehmigungsverfahren oder dem Nicht-Messen von Schäden dienen könne. Denn die Vorschläge von Bickenbach et al. basieren gerade darauf, dass negative externe Effekte ohne Spielraum marktgerecht monetär entschädigt oder durch Auflagen weitgehend verhindert werden müssen. Genau dies und nur dies trägt dazu bei, die Verfahren zu beschleunigen, weil keine langwierigen Abwägungen mehr anfallen und Koalitionen von Verursachern und Machtinstanzen nicht möglich sind. Dadurch werden die Verfahren entpolitisiert und können von Behörden zügig abgewickelt werden.

Als Beispiel nennen die Autoren den Bau der Startbahn West, der 2 Jahre dauerte, die Genehmigung dauerte 18 Jahre, und der Erfolg ist, dass die Bewohner im Süden des Rhein-Main-Gebietes seitdem schwer unter Fluglärm leiden, während der Flughafen reüssiert und die Gewinne vereinnahmt.

Der Weg, den z.B. das Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009 einschlägt, nämlich die Rechte der Betroffenen nicht zu stärken, aber trotzdem die Verfahren zu beschleunigen, wird nach Bickenbach et al. nicht funktionieren, weil die auf diese Weise „enteigneten“ Menschen zu noch mehr Widerstand angestachelt werden.

Zusammenfassend ergibt sich:

Die Autoren kommen einem Wunsch der Bundesregierung nach, die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des institutionellen Rahmens für Flughäfen zu eruieren. Die Autoren entwickeln Vorschläge. Kern des Konzeptes sind bessere Regeln, negative externe Effekte ohne Spielraum

⁹ Bickenbach, F., Kumkar, L., Sichelschmidt, H., Soltwedel, R., Wolf, H. (2005), S.202.

marktgerecht monetär zu entschädigen oder durch Auflagen weitgehend zu verhindern – also genau definierte Vorgaben. Das zieht dann Möglichkeiten zur Entpolitisierung und Beschleunigung der Verfahren nach sich. Auch die Bund-Länder-Konflikte entspannen sich.

3.3 Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009

Das Konzept

Eckpfeiler des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung von 2009 sind die folgenden:

Es besteht verkehrspolitisches und volkswirtschaftliches Interesse sowie speziell *Bundesinteresse* an der bedarfsgerechten Weiterentwicklung von **sechs Flughafenregionen**: Nordrhein-Westfalen, Berlin, Hessen, Hamburg, Baden-Württemberg und Bayern. Konkret sind *sieben* Flughäfen gemeint, nämlich BBI, Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Hamburg, München und Stuttgart.¹⁰

Eine gute *Straßen- und Schienenanbindungen* wird gefordert, um optimale Vor- und Nachläufe zu gewährleisten. Soweit der Bund hierfür zuständig ist, schlägt sich das im Bundesverkehrswegeplan und dessen jeweiligen Fortschreibungen nieder.

Für die *Fracht* ist aus Sicht der Bundesregierung insbesondere die bauliche Infrastruktur der Flughäfen Frankfurt/Main, München, Düsseldorf, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Frankfurt-Hahn, Hamburg, Hannover, Stuttgart und Nürnberg bedarfsgerecht zu optimieren und, soweit erforderlich, weiter zu entwickeln.

Für den Ausbau der Infrastruktur muss vom Flugplatzbetreiber ein Bedarf nachgewiesen werden. Dann gilt Folgendes:

- Die geplante Maßnahme muss im Hinblick auf die bereits vorhandene Ausstattung, deren Struktur, Konfiguration und das Widmungsfeld des Flughafens **notwendig und angemessen** sein.
- Der Bedarf wird aus Bundessicht bei den beiden Hubflughäfen und bei weiteren „großen“ und „mittleren“ Verkehrsflughäfen *unterstellt*. (Hub: FRA, MUC, große: BER, DUS, CGN, HAM, STR, mittlere: HAJ, NUE, HHN).
- Bei Aufnahme der **Planungen bei „kleinen Flughäfen mit internationaler Vernetzung“**, sowie „großen“ und „kleinen“ Regionalflughäfen¹¹ und den Flugplätzen mit sonstigen Funktionen¹² muss zumindest **mittelfristig eine ausreichende Nachfrage** innerhalb des Einzugsgebietes bestehen.
- Bei (aus Sicht des Bundes) Fehlinvestitionen zum Ausbau der Flughafeninfrastruktur wird der Bund die Angelegenheit mit den zuständigen Ländern – gegebenenfalls auch mit Hilfe der zur Verfügung stehenden europarechtlichen Instrumentarien – im Hinblick auf die Gewährung von unrechtmäßigen Beihilfen untersuchen. Bestätigt sich diese Fehlentwicklung, wird der Bund jegliche politische Unterstützung versagen und keine finanziellen Mittel im Umfeld solcher getätigten Maßnahmen zur Verfügung stellen.

¹⁰ BMVI (2009), S. 81.

¹¹ BMVI (2009), Tab. 4, S. 33.

¹² Vgl. die Kriterien der Tab. 5 in: BMVI (2009).

Das Flughafenkonzept wird insgesamt als raumordnerischer Beitrag des Bundes verstanden, mit dem Eckwerte für eine geordnete, standortbezogene, flächendeckende und damit zukunftsfähige Weiterentwicklung der multifunktionalen und dezentralen Flughafeninfrastruktur und ihrer notwendigen Kapazitäten bestimmt werden.

Bewertung

Das Konzept entstand in einer Zeit großen Wachstums des Luftverkehrs als erste Abschwächungen erkennbar waren. Die spätere Kritik an dem Konzept entzündet sich an der unzureichenden Einbettung in ein integriertes Verkehrskonzept. Hauptziel ist eigentlich die Sicherung der Marktstellung der großen deutschen Flughäfen und der deutschen Netzwerkcarrier. Es wird der Wunsch des Bundes an einer Konzentration des Luftverkehrs auf 7 Standorte sichtbar. Aber den Mut, dies durchzusetzen, lässt das Konzept vermissen. Vorschläge zur Bürgerbeteiligung und zum Umweltschutz wirken halbherzig. Tatsächlich sollen Einspruchsrechte verringert werden, um Verfahren zu beschleunigen. Negative externe Effekte werden nicht angegangen.

3.4 Gutachten 2020 des „Forum ökologische und soziale Marktwirtschaft“ von Werner Reh, Matthias Runkel und Lea Paoli¹³

Einleitung

Die Autoren der Studie stellen zunächst fest, dass bereits vor der Corona-Pandemie an den meisten Regionalflughäfen eine negative Entwicklung der Passagierzahlen festzustellen war. Grund ist eine Abkehr von Regionalflughäfen, welche die Luftverkehrswirtschaft selbst betreibt.

Im Unterschied zu anderen Studien untersuchen die Autoren nicht die ganz großen Flughäfen, die sowieso unstrittig sind, sondern 14 kleinere Regionalflughäfen, deren verkehrspolitische Bedeutung fraglich ist (Dortmund, Hahn, Friedrichshafen, Karlsruhe, Kassel, Memmingen, Weeze, Paderborn, Rostock, Bremen, Dresden, Erfurt, Münster, Saarbrücken).

Die 14 betrachteten Regionalflughäfen beendeten das Jahr 2019 insgesamt gesehen mit dem gleichen Passagiervolumen, das sie schon 2014 hatten. In der Zwischenzeit hatte es einmal rund 6% höher gelegen. Die Autoren bewerten 14 Regionalflughäfen mit einer Art Scoring-Verfahren. Dabei verwenden sie verschiedene Kriterien: (i) wirtschaftliche Situation, (ii) Entwicklung des Verkehrsaufkommens in mehreren Segmenten, (iii) Konnektivität – dies ist eine Kenngröße, welche den prozentualen Anteil der Verbindungen zu den 15 europäischen Flughäfen mit der besten Verbindungsqualität widerspiegelt. Dazu kommen (iv) Subventionen und (v) Umwelt- und Klimaaspekte.

Ergebnis der Studie

Im Ergebnis kommen die Autoren zu dem Schluss, dass 7 Flughäfen stark (d.h. kurzfristig) gefährdet sind (Hahn, Kassel, Weeze, Paderborn, Rostock, Erfurt, Saarbrücken), wenn sie nicht

¹³ Reh, W., Runkel, M., Paoli, L. (2020).

weitere Subventionen erhalten. 5 weitere Flughäfen sind mittelfristig gefährdet (Dortmund, Friedrichshafen, Karlsruhe, Dresden, Münster). Zwei Flughäfen sind weniger gefährdet (Memmingen, Bremen).

Die Autoren sind der Ansicht, dass es aus *Bundessicht* 8 relevante Flughäfen in Deutschland gebe (diese werden nicht genannt; die großen Flughäfen sind eingeschlossen). Der Flughafenwildwuchs solle gelichtet und die acht aus Bundessicht notwendigen Flughäfen definiert werden. Ein Zug-Flug-System sollte die Anbindung aller (deutschen) Regionen an Hubs sicherstellen. Die Standorte von 12 Regionalflughäfen sollten in ein Express-Rail-System von Deutsche Bahn und Lufthansa eingebunden werden. Infrastrukturkosten-Subventionierung (z.B. mit dem Argument der Daseinsvorsorge) und Subventionierung der Flugsicherungskosten sollte es nicht geben. Weitere umweltbezogene Forderungen werden erhoben.

Weitere Ergebnisse: Die Unlogik staatlicher Förderung

Die Autoren weisen auf die Unterschiedlichkeit der Entwicklung der Regionalflughäfen hin. Es gibt Flughäfen, denen die Airlines die Gunst entziehen, während andere mit Wachstumsraten weitermachen. Es gibt Flughäfen, die sehr hohe, andere, die geringe Zuschüsse benötigen.

Dies wirft die Frage auf, was determiniert die Höhe der Zuschüsse?

Die verschiedenen Datenreihen der Studie zeigen sehr niedrige Korrelationen. Praktisch kein Phänomen ist mit einem anderen verknüpft. Das bedeutet, dass die untersuchten Phänomene wie Entfernungen zum nächsten kleinen Flughafen, zum nächsten großen Flughafen mit Umsteigemöglichkeiten, die wirtschaftliche Lage, die Konnektivität, das PAX-Wachstum schlicht und einfach nicht miteinander in erkennbarer Beziehung stehen. Airlines frequentieren einen Flughafen z.B. also nicht, weil er in einer bestimmten Entfernung zu einem anderen steht o.ä. Verhältnisse an Flughäfen sind offenbar Unikate. Es sind einmalige Kombinationen von Luftverkehrsfaktoren, die durch individuelle Handlungen beeinflusst werden und keiner erkennbaren Gesetzmäßigkeit unterliegen – zumindest nicht auf Basis der Daten, die üblicherweise zur Beurteilung von Flughäfen verwendet werden.

Zuschüsse, Jahresergebnisse und Flughafenentgelte

Ein Schlaglicht auf die Verhältnisse wirft die Relation zwischen den *Zuschüssen* auf der einen Seite und den *Jahresergebnissen* sowie den *Flughafenentgelten* auf der anderen Seite. Die Intuition wäre, dass die Zuschüsse dort besonders hoch sind, wo die Flughafenentgelte besonders wenig beitragen. Das aber ist nicht der Fall. Zwischen den Zuschüssen und den Entgelten (in der Studie gemessen als Anteil der Einnahmen, der durch Flughafenentgelte abgedeckt wird), gibt es keine Beziehung. Die Korrelation ist Null. Zwischen den Jahresergebnissen (vor Subvention) und den Zuschüssen gibt es dagegen eine ganz hohe Korrelation: d.h. die Verluste werden durch Zuschüsse ausgeglichen und die Flughäfen so am Leben gehalten. Die Entgeltstruktur spielt für die Zuschüsse keine Rolle. Zuschüsse werden nicht als Belohnung für gutes Wirtschaften gewährt, sondern Flughäfen können wirtschaften, wie sie wollen – sie werden durch Zuschüsse schlicht und einfach am Leben gehalten.

Zuschüsse und Konnektivität

Viele, wozu auch die Bundesregierung gehört, begründen Zuschüsse mit der Bedeutung für die Konnektivität einer Region. Das müsste dazu führen, dass Flughäfen mit hohem Konnektivitätsbeitrag eher förderwürdig seien als andere. Tatsächlich aber ist Folgendes festzustellen: Die Korrelation zwischen Konnektivität und Zuschüssen ist sehr gering. D.h. Regionalflughäfen werden offenbar nicht für ihren Konnektivitätsbeitrag bezuschusst. Stattdessen findet man einen leicht höheren Erklärungsbeitrag der Zuschüsse, wenn man die Entfernung zum nächsten großen Umsteigeflughafen betrachtet. D.h. Zuschüsse sind dann leicht höher, wenn die Entfernung zu einem Hub gering ist. Oder anders formuliert: Regionalflughäfen mit größerer Konkurrenz haben schlechtere Jahresergebnisse und werden tendenziell mehr bezuschusst. Wenn also sowieso gute Flugmöglichkeiten in geringer Entfernung vorhanden sind (also, wenn bereits eine ordentliche Konnektivität gegeben ist), wenn also ein zusätzlicher Flughafen gar nicht nötig wäre, genau dann werden Regionalflughäfen gefördert und mit höheren Geldbeträgen am Leben erhalten.¹⁴

All das macht verkehrspolitisch keinen Sinn. Die Thesen, warum Regionalflughäfen angeblich gefördert werden, stellen sich bei näherem Hinsehen als luftig heraus. Die Daten deuten auf ein ganz anderes Bild hin:

- Flughäfen werden immer dann gefördert, wenn sie Verluste machen.
- Die Förderung ist unabhängig von ihrer verkehrspolitischen Funktion.
- Besondere Lenkungswirkungen der Förderung sind nicht erkennbar.
- Flughäfen machen tendenziell dann höhere Verluste, wenn sie in der Nähe großer Umsteigeflughäfen domizilieren.
- Genau dann werden sie mehr gefördert.

Flughäfen werden offenbar schlicht und einfach deshalb gefördert, weil sie da sind. Andere Gründe zeichnen sich in den Daten der Studie nicht ab.

3.5 Gedanken zu einem Luftverkehrskonzept des BUND von 2015¹⁵

Das Konzept

Der BUND hat 2015 anlässlich der Versuche des damaligen Verkehrsministers Dobrindt, ein Luftverkehrskonzept zu erarbeiten, eigene Vorschläge gemacht.

- Der BUND fordert ein *Luftverkehrskonzept* statt nur eines Flughafenkonzeptes, weil umweltpolitische und gesamtverkehrspolitische Aspekte einzubeziehen sind.
- Ein Konzept müsse nachhaltig in dem Sinne sein, dass es ökonomische, ökologische und soziale Belange gleichberechtigt berücksichtigt.
- Zu gewährleisten seien die Erreichung von Klimazielen und die CO₂-Emissionen inkl. der gesamten CO₂-Effekte in oberen Luftschichten.

¹⁴ Es sei angemerkt, dass die Korrelationen insgesamt gering sind.

¹⁵ Themen und zu diskutierende Maßnahmen eines Luftverkehrskonzepts: Vorschläge z.H. des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, erstellt vom BUND 2014.

- Weiter wichtig sei die Einbeziehung der *Lärmbelastung* entlang der gesamten Flugstrecken.

Eckpunkte des BUND-Konzeptes sind:

- Verlagerung von Kurzstrecken- und Ultrakurzstreckenflügen auf die Schiene.
- Zeitmaß „4 Stunden Bahnfahrtzeit“.
- Installierung von Codesharing-Systemen, um Transportmedienwechsel zu erleichtern. Kooperationen von Bahn und Flughäfen insbes. in NRW.

Weiter sieht das BUND-Konzept als unverzichtbar für ein Luftverkehrskonzept an:

- Effektive Maßnahmen zur Fluglärminderung und Schutz der Nachtruhe.
- Aktiver Lärmschutz inklusive Betriebsbeschränkungen.¹⁶
- Verankerung von aktivem Schallschutz und echten Grenzwerten in das Fluglärmgesetz (Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm).
- Flugroutenplanung. Umweltverträglichkeitsprüfungen für Flugrouten.

Weiter regt der BUND an:

- Schadstoffemissionen untersuchen: Menge und Schädlichkeit.
- Verbesserte Bürgerbeteiligung inkl. Flugroutenfestlegungsverfahren.
- „Gute Arbeit“ an Flughäfen und bei Airlines sicherstellen.
- Verbraucherrechte für Passagiere.

Zur Ermittlung der volkswirtschaftlichen Wirkungen rät die BUND-Studie: Mehr Realismus bei der Berechnung der tatsächlichen Arbeitsplätze, der indirekt beeinflussten Arbeitsplätze und der katalytischen Wirkungen des Luftverkehrs.

Die BUND-Studie enthält eine Karte eines Ausschnitts eines „EU-Kernnetz der Flughäfen, Schienen und Straßen“ (BUND, 2015, S.26). Dieser Ausschnitt zeigt, welche Flughäfen in Deutschland als zum Kernnetz zugehörig betrachtet werden.

¹⁶ Hier wird auf die Posch-Kommission verwiesen. Die Posch-Kommission hatte in ihren „Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept für Deutschland“ als Ziel formuliert: „Fluglärm reduzieren und Luftverkehr in eine umfassende Lärmvermeidungsstrategie einbeziehen.“ Siehe Posch-Kommission (2013).

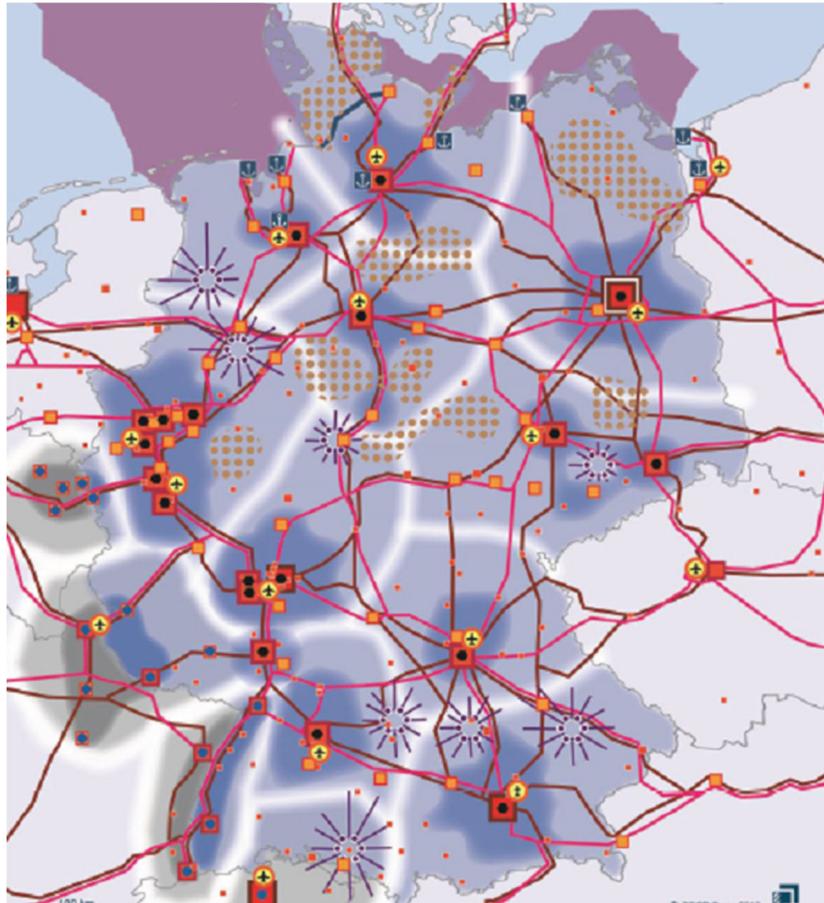


Abbildung 2: EU-Kernnetz von Flughäfen, Schienen und Straßen in Deutschland

Quelle: BUND, 2015, S.26

Zusammenfassend ergibt sich:

Die Studie des BUND in Zusammenarbeit mit vielen weiteren NGOs ist als Antwort auf eine Studie des Bundesverkehrsministeriums erstellt worden. Sie ist gründlich ausgearbeitet. Der Luftverkehr wird als Teil eines integrierten Verkehrskonzeptes gesehen. Es werden alle Aspekte, die dazu nötig sind, wie Umweltbelange, Rail and Fly etc., behandelt. Was an der Studie wie auch an weiteren Studien von NGOs auffällt, ist die Gründlichkeit und Fundiertheit, mit der Aussagen und Forderungen belegt werden. Das kontrastiert mit der Absicht der Bundesregierung, die besonders im Konzept von 2009 zu erkennen ist, institutionell vorzugehen und vor allem deutsche Flughäfen und deutsche Airlines zu schützen. An den anderen Aspekten hatte die Bundesregierung – zum damaligen Zeitpunkt – wenig Interesse. Deshalb redete man zum Zeitpunkt der Abgabe der Studie aneinander vorbei. Heute aber, wo die Bundesregierung oder die zukünftige Bundesregierung mehr Interesse an einer vernünftigen Verkehrspolitik haben, ist diese Studie mit ihrer Fundiertheit und ihrer Fülle an Ideen und Vorschlägen sicherlich eine wichtige Quelle für eine zukünftige konsistente Verkehrspolitik.

3.6 Luftverkehrskonzept des BMVI von 2017 (Dobrindt-Konzept)

Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat 2015 eine Grundlagenstudie für ein Luftverkehrskonzept „der Bundesregierung“ erstellen lassen, die dann 2017 als Konzept des Ministeriums verabschiedet wurde. Wichtige Anregungen sind:

- Einsetzen der Bundesnetzagentur als zentrale Aufsichtsbehörde mit der Hauptaufgabe der Überwachung von Entgeltstrukturen.
- Luftsicherungskosten bei den Flughäfen im Bundesinteresse sollen nach einem neuen Modus erstattet werden.
- Übernahme von Sicherheitskosten nach LuftSiG durch den Bund bei allen Flughäfen nach dem Vorbild anderer Länder.
- Border preclearance-Verfahren nach dem Vorbild der USA.
- Nutzung von Luftverkehrsabkommen zur Lenkung von Flugverkehren auf die großen Flughäfen in Deutschland.

Zentrale Aufsichtsbehörde

Die Tiefe und Ausgestaltung der Regulierung der Flughäfen in Deutschland mit jährlich mehr als 5 Million Fluggastbewegungen könnte durch Einsetzung der *Bundesnetzagentur* als *zentrale Regulierungsbehörde* vereinheitlicht und auf diese Weise bundesweit einheitliche Wettbewerbsbedingungen (Level Playing Field) realisiert werden.

Mit der Maßnahme wird beabsichtigt, die Höhe der Flughafenentgelte an ein effizientes Kostenniveau anzupassen. Die hieraus resultierende Senkung der Entgelte könnte zu höherem Luftverkehrsaufkommen in Deutschland führen und käme insbesondere den Fluggesellschaften zugute.

Es fragt sich allerdings, wo die vielen verlustbringenden Flughäfen noch sparen sollen? Im Prinzip führt die Maßnahme dazu, dass den wenigen verdienenden Flughäfen etwas weggenommen wird, was dann letztendlich den großen Netzwerkcarriern, also eigentlich Lufthansa, zugutekommt.

Flugsicherungsgebühren

Als Reform der Flugsicherungsgebühren kommt insbesondere eine *standortspezifische Festlegung* für die Flughäfen im Bundesinteresse in Frage. Bisher bezahlt jeder einen einheitlichen Preis, der an den Durchschnittskosten orientiert ist. Durch das neue Verfahren würden die Gebühren für Flughäfen mit überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen sinken und umgekehrt. Auf diese Weise könnten Größenvorteile besser genutzt werden, was insgesamt zu Effizienzgewinnen führen würde. Profitieren würden davon vor allem Netzwerkfluggesellschaften, die überwiegend große Flughäfen anfliegen. Eine Kostenerhöhung ist für die kleineren Standorte zu erwarten, wobei eine Herausnahme der Flughäfen aus der FSAAKV im Hinblick auf Flughäfen in Bundesinteresse, die Möglichkeit des Wettbewerbs um Flugsicherungsdienstleistungen bietet.

Kosten im Bereich der Luftsicherheit

Die Kosten für hoheitliche Maßnahmen im Bereich der Luftsicherheit (Security) nach § 5 Luftverkehrsgesetz (LuftSiG) werden bislang mittels Gebühren auf die Luftverkehrsgesellschaften umgelegt. Die wichtigsten dieser Maßnahmen sind die Kontrollen von Personen, Gepäck, Fracht und Post, ferner die Durchführung von Zuverlässigkeitsüberprüfungen und die Erteilung von Zugangsberechtigungen. Nach der sogenannten EU-Grundverordnung kann jeder Mitgliedstaat bestimmen, unter welchen Umständen und in welchem Umfang die Kosten für diese Sicherheitsmaßnahmen von dem Staat, den Flughafenbetreibern, den Luftverkehrsunternehmen, anderen verantwortlichen Stellen oder Nutzern zu tragen sind. In den USA werden diese Kosten z.B. nicht über Gebühren umgelegt, sondern von Seiten des Staates getragen. Die Abkehr von der gegenwärtigen Nutzerfinanzierung bei den Luftsicherheitsgebühren nach § 5 LuftSiG würde zu einer Kostenentlastung bei den Fluggesellschaften beitragen.

Border preclearance

Die USA betreiben auf einer Reihe von Flughäfen im Ausland sogenannte „Border preclearance“-Einrichtungen. Hierbei handelt es sich um Kontrollstellen des US-amerikanischen Grenzschutzes, bei denen Fluggäste bereits am Abflug- oder Transitflughafen die für eine Einreise in die USA erforderlichen Kontrollen durchlaufen – noch bevor sie ihr Flugzeug in die USA betreten. Ziel solcher vorgelagerten Grenzkontrollen ist es unter anderem, die Grenzkontrollen zu rationalisieren und die Überlastung der Kontrollstellen an den Zielflughäfen in den USA zu reduzieren. Das System könnten auch deutsche Flughäfen nutzen.

Luftverkehrsabkommen

Im Rahmen der Möglichkeiten des Bundes liegt es, eine Politik des freien Marktzuganges ohne Beschränkungen zu wählen. Eine Liberalisierung auf Gegenseitigkeit wird als wünschenswert angesehen, sofern die Vorteile auf beiden Seiten liegen. Es wird dann aber befürchtet, dass die Bündelungsfunktion der Hubflughäfen in Deutschland geschwächt würde, während die anderen deutschen Flughäfen und auch die Passagiere durch ein größeres Angebot profitierten. Durch die Schwächung der Drehscheiben Deutschlands ergäben sich insbesondere für die deutschen Netzwerkfluggesellschaften, also Lufthansa, Nachteile, so dass auch mit Netzanpassungen und negativen Auswirkungen auf die Konnektivität zu rechnen wäre.

Deshalb wird keine Politik einer liberalen Zuteilung von Luftverkehrsrechten vorgeschlagen. Vielmehr soll es eine bewusste Lenkung zugunsten großer Flughäfen geben.

Intermodalität, Flug, Bahn

Die Verknüpfung von Schienen- und Luftverkehr beinhaltet einerseits eine unterstützende Zubringerfunktion der Bahn zum Flug und andererseits die Möglichkeit, Mobilitätsbedürfnisse auf innerdeutschen Strecken, die mit der Bahn in weniger als vier Stunden zurückgelegt werden, effizienter und umweltfreundlicher zu befriedigen. Eine Kombination Rail and Fly vergrößert den Einflussbereich der Flughäfen und reduziert Flugbewegungen im Kurzstreckenverkehr. Das ‚AIRail‘-Programm von 38 Fluggesellschaften und der Bahn sollte ausgebaut werden. Die öf-

fentliche Hand könne wenig beitragen. Die Attraktivität der Reiseangebote müsse weiter gesteigert werden, unter anderem mit Möglichkeiten für durchgängige Gepäckaufgabe, einheitliche Ticketbuchung etc.

Zusammenfassend ergibt sich:

Das Konzept des Ministeriums wurde von anderen Ministerien nicht akzeptiert und konnte deshalb nicht als Konzept der Bundesregierung verabschiedet werden. Das Konzept führt die Linie des Konzeptes von 2009 fort, indem es institutionell orientiert ist und primär auf die Sicherung großer deutscher Flughäfen und Netzwerkcarrier zielt. Anmerkungen zu ökologischen Aspekten und Ausführungen zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Luftverkehrs mit Quellen, die eher dubiosen Charakter haben, wirken nicht überzeugend. Im Kern werden Möglichkeiten gesucht, Leistungen der großen Flughäfen zu verbilligen, um den Kunden der Flughäfen (also eigentlich Lufthansa als großer Kunde von FRA und MUC) Vorteile zukommen zu lassen. Zu diesem Zweck werden neue Subventionen diskutiert (LuftSiG) und die Behinderung unerwünschter Konkurrenten durch Einschränkung bilateraler Luftverkehrsrechte vorgeschlagen.

3.7 Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung von 2002

In ihrem Bericht „Mobilität sichern – Umwelt schonen. Fahrplan für neue Wege“ hat die Bundesregierung 2002 eine Nachhaltigkeitsstrategie für den Verkehrssektor im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie vorgelegt.¹⁷ Sie nennt sieben Aktions- oder Handlungsfelder:

- *„Verkehrsvermeidung:* Entwicklung verkehrssparsamer Räume und effiziente Produktion von Verkehrsleistungen (letzteres wäre relevant für den Flugverkehr);
- *Verkehrsverlagerung:* Stärkung des Anteils von ÖPNV, Eisenbahn und Binnenschiff sowie des nicht motorisierten Verkehrs am Verkehrsaufkommen (hier: Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene);
- *Investitionen:* Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger ..., insbesondere auch an den Knoten und Schnittstellen;
- *Integration:* Weitgehende Integration und Vernetzung der Verkehrssysteme innerhalb des Gesamtsystems;
- *Umweltschutz, Sicherheit:* Verringerung der Umweltbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- *Technologie, Forschung:* Förderung innovativer Technologie und Unterstützung der Mobilitätsforschung;
- *Europäische und internationale Einbindung:* Stärkung der Verkehrspolitik im europäischen und internationalen Rahmen zur Entwicklung eines gesamteuropäischen integrierten Verkehrssystems und Schaffung gleichwertiger Rahmen und fairer Wettbewerbsbedingungen.“

Das Konzept wurde in den nachfolgenden Jahren immer wieder aktualisiert. Es enthält wichtige Anstöße. Aber viele davon werden offenbar ohne großen Ehrgeiz kaum vorangetrieben oder umgesetzt. Unter anderem problematisch erscheint die Förderung von Technologie und Entwicklung. Denn wenn innovative Techniken zum ökologischen Verkehr entwickelt werden, dann

¹⁷ Bundesregierung (2002), S. 192 ff.

müssen auch gesetzliche Regelungen und Rahmenbedingungen folgen, welche die Verkehrsteilnehmer zwingen, die Techniken einzusetzen. Das aber erfolgt weitgehend nicht. Auf einer Luftfahrtkonferenz in Bordeaux Anfang 2020 sagte ein Vertreter von Rolls Royce, dass die Airlines die bereits entwickelten Lärminderungstechniken an Triebwerken und Flugzeugen nicht bestellten, weil sie dazu wegen lascher Grenzwerte nicht gezwungen seien. Das ist nur ein Beispiel. Insofern besteht die Möglichkeit, dass das Konzept nicht konsistent ist.

3.8 Anhand welcher Kriterien soll man Flughäfen und Flughafenkonzepte beurteilen?

Wenn ein Flughafenkonzept ein Teil eines Luftverkehrskonzeptes und letztlich eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes ist, dann darf man Flughäfen nicht anhand zu eng gesetzter Kriterien beurteilen. Die Kriterien müssen aus den Anforderungen an integrierte Gesamtverkehrskonzepte abgeleitet sein. Die jüngste Studie von Reh u.a. (2020) hat die drei Gruppen von Kriterien

- Wirtschaftlichkeit incl. Subventionen,
- Verkehrsleistung (Konnektivität und Verkehrsaufkommen) und
- Nachhaltigkeit incl. Umwelt- und Klimaaspekten

berücksichtigt und mit Hilfe verschiedener Indikatoren abgebildet.

Das Umweltbundesamt hat 2015 einen erweiterten Kriterienkatalog entwickeln lassen (siehe Tabelle 1), das verkehrstechnische, ökonomische und ökologische Kriterien vereint.

Leitwert der NHS	Anforderungen an eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung	Zentrale Handlungsfelder
Generationengerechtigkeit	Einhaltung der ökologischen Regenerations-, Substitutions- und Tragfähigkeitsgrenzen	Klimaschutz Nutzung energetischer Ressourcen
	Minimierung Flächenverbrauch	Neuinanspruchnahme von Flächen und Zerschneidung
	Entkopplung, Verringerung von Energie-, und Ressourcenverbrauch sowie der Verkehrsleistung durch steigende Effizienz	Umweltfreundliche Verkehrsabwicklung
	Keine Verlagerung finanzieller Lasten in die Zukunft	„Finanzielle Nachhaltigkeit“
	Verursachergerechte Anlastung der mit dem Verkehrssystem verbundenen Kosten	
Lebensqualität	Vermeidung von Gesundheitsrisiken	Luftqualität Lärm
	Sicherheit gewährleisten	Verkehrssicherheit
Sozialer Zusammenhalt	Befriedigung der Grundbedürfnisse und Ermöglichung von Teilhabe aller am gesellschaftlichen Leben	Mobilität sichern
	Bezahlbare Preise	
	Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Verkehrsträgern	
	Gestaltung des Verkehrssystems in einem partizipatorischen Prozess	Kein zentrales Handlungsfeld, da geringere Bedeutung in der Literatur
Internationale Verantwortung	Gestaltung der Rahmenbedingungen für eine global nachhaltige Entwicklung	

Tabelle 1: Anforderungen an eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung¹⁸

Die vorliegende Studie orientiert sich in ihrem empirischen Teil an vier Gruppen von Kriterien:

- Lage und Einzugsgebiet
- Verkehrsleistung (Passagier- und Frachtzahlen)
- Wirtschaftlichkeit und Zukunftsaussichten
- Umweltbezogene Wirkungen

Dabei repräsentiert die *Lage* die potentielle Verkehrsleistung, d.h. die potentielle Wichtigkeit im Rahmen eines übergeordneten Verkehrskonzeptes. Die *aktuelle Verkehrsleistung* repräsentiert den Ist-Zustand der Einbindung in das aktuelle Verkehrsgeschehen. Die *Wirtschaftlichkeit* gibt Hinweise auf die Zugeständnisse, die gemacht werden müssen, um eine bestimmte Verkehrsleistung in der Gegenwart aufrechtzuerhalten. Die Zukunftsaussichten zeigen, was aus dem Flughafen werden könnte. Die umweltbezogenen Aspekte repräsentieren die sonstigen Wirkungen, die von gesellschaftlicher Relevanz sind.

¹⁸ Quelle der Tabelle: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_12_2015_entwicklung_von_indikatoren_im_bereich_mobilitaet.pdf, S. 49.

4 Erörterung zentraler flughafenpolitischer Aspekte

4.1 Welche Art und Zahl von Flughafenstandorten in Deutschland ist nötig und sinnvoll?

Die Luftverkehrspraxis kennt Flughäfen mit sehr unterschiedlichen Geschäftsausprägungen. Dem BMVI zufolge gibt es

- Flughäfen mit höchstmöglicher Konnektivität (national, europäisch und interkontinental) und stark ausgeprägten Geschäftsreise- und Tourismusverkehren,
- Flughäfen mit wichtigen (inter-)kontinentalen Verbindungen,
- Flughäfen mit Frachtschwerpunkten,
- Flughäfen mit Ausweichfunktion,
- Flughäfen für Forschungszwecke,
- Flughäfen für die Privatfliegerei, für Schulungszwecke und Polizeidienste,
- Gelände für Segelflugbetrieb.

Die ersten 5 Punkte betreffen „Flughäfen im Interesse des Bundes“. Die Frage lautet, welche von diesen Flughäfen mit welcher Anzahl und welchen Standorten sollte es geben?

Diese Frage lässt sich folgendermaßen beantworten: Im **Luftverkehrsgesetz** werden die Betreiber von Flughäfen als „**Flughafenunternehmer**“ bezeichnet. Es ist nicht die Idee des Luftverkehrsgesetzes, den Unternehmern hereinzureden und sie auf bestimmte Geschäftszweige oder Standorte zu beschränken. Alles das, was sich nach den diversen im Gesetz vorgesehenen Prüfungen als geeignetes Gelände anbietet, kann von Flughafenunternehmern verwendet werden. D.h. die Flughafenlandschaft in Deutschland basiert weniger auf einer planerischen Gesamtscheidung, als vielmehr auf vielen dezentral getroffenen unternehmerischen Entscheidungen.

Das bedeutet, dass es keine generelle Festlegung geben kann, welche Flughafenstandorte welcher Art mit welchen Geschäftsschwerpunkten nötig und sinnvoll sind. Das System ist Ergebnis wettbewerblicher Verhältnisse und unternehmerischer Entscheidungen.

Man kann dieses System durchaus als verbesserungswürdig erachten, aber ein Verfahrenswechsel wäre ein gravierender Einschnitt und wird nicht für sinnvoll erachtet.

Raumordnungsgesichtspunkte

Eine allgemeine Beschränkung von Flughafenstandorten könnte aus dem Raumordnungsgesetz abgeleitet werden. Die Leitvorstellung der Raumordnung ist eine „*nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt.*“ Gegen diese Ziele verstoßen viele Flughäfen, weil sie negative externe Effekte verursachen, für deren Schäden sie nicht aufkommen, während sich die regionalen Nutzenbeiträge vieler Flughäfen in Grenzen halten. Deshalb könnte es sinnvoll sein, auf eine Reihe von Flughäfen zu verzichten. Es gibt diverse Studien, die vorschlagen, den Kreis der größeren Flughäfen auf 5-8 zu reduzieren. Dies würde tatsächlich vollkommen ausreichen, den internationalen Luftverkehrsbedarf Deutschlands zu decken.

Auf der anderen Seite sollte gut überlegt werden, ob eine **Bereinigung der Flughafenlandschaft dirigistisch erfolgen soll oder eher marktwirtschaftlich**. Letzteres hieße, dass scheiternde Flughäfen, also solche, welche (i) Auflagen und Grenzwerte nicht einhalten können und/oder (ii) wirtschaftlich nicht überlebensfähig sind, ihr Geschäftsmodell ändern müssen – freiwillig und eigeninitiativ.

Was ist zu tun?

In der aktuellen Debatte werden vor allem die Standorte mittelgroßer Flughäfen kritisiert. Viele belasten die Umwelt und die Anwohner und überleben nur mittels Subventionen. Dass solche Flughäfen in einem prinzipiell marktwirtschaftlichen System überhaupt noch leben, deckt zwei Regulierungsfehler auf, die als erstes beseitigt werden sollten:

- **Unrentable Flughäfen werden zu stark subventioniert und künstlich am Leben gehalten**. Nur deshalb sind sie überhaupt noch am Markt und Quelle anhaltender Besorgnis.
- **Grenzwerte für Umweltschäden** (negative externe Effekte) sind nicht klar genug formuliert und werden von den Genehmigungsbehörden in ihren Abwägungen nicht ernst genug genommen. Nur deshalb können „grenzwertige“ Flughäfen mit ihren wachweichen Genehmigungen weitermachen und für ständige Konflikte sorgen.

Wenn man diese beiden Punkte ernsthafter angeht als bisher, würde sich die Flughafenlandschaft ohne dirigistische Maßnahmen von selbst neu ordnen.

Forderung, die erhoben werden könnten (beispielhaft):

- Direkte und indirekte Subventionierung des Luftverkehrs zu beenden, um die Incentivierung des Fliegens durch subventionierte Billigpreise abzustellen.
- Im Europäischen Emissionshandel angemessene Preise für die Klimawirkung des Luftverkehrs.
- Einhaltung der EU- „Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Fluggesellschaften“ im Jahr 2024.
- Rail & Fly-Konzepte verbessern.
- Trennungsgebot des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 50 BImSchG) von Wohngebieten und Flughäfen beachten.
- Ein neues Verkehrslärmschutzpaket vorlegen, in dem für Fluglärm Lärminderungsziele formuliert werden und dessen Erreichung mit verpflichtenden Maßnahmen hinterlegt wird.
- Änderung der EU-Betriebsbeschränkungsverordnung (EU Nr. 598/2014) mit dem Ziel, dass Maßnahmen des aktiven Schallschutzes mit betriebsbeschränkender Wirkung zur Lösung von Lärmkonflikten gleichberechtigt neben anderen Maßnahmen stehen.
- Niedrigere Lärmgrenzwerte für die Zulassung neuer Flugzeugmuster.
- Ultrafeinstaubmessungen an Flughäfen und Emissionsminderung.
- Neue Definition, wann die Änderung eines Flughafens als „wesentlich“ anzusehen ist.
- Das allgemeine Lärmminimierungsgebot, das für Flugplatzbetreiber, Flugzeughalter sowie Flugzeugführer gilt und in § 29 LuftVG angelegt ist, aber mangels Konkretisierung bislang weitgehend ins Leere läuft, dergestalt zu schärfen.
- Im Zusammenhang mit dem Lärmminimierungsgebot einen Katalog von Maßnahmen einzuführen, der für Flugplatzbetreiber, Flugzeughalter sowie Flugzeugführer verhaltensleitend wird.
- Unzumutbarkeitsschwelle für Fluglärm auf 50 Dezibel (perspektivisch auf 45 dB) am Tag und 40 Dezibel in der Nacht abzusenken.
- Absolute Lärmobergrenzen im Sinne des UBA für alle Flughäfen einführen.
- Kernnacht grundsätzlich von Flugaktivitäten freihalten.

- Nachtflüge, die das Bundesverwaltungsgericht für Expressfracht anerkannt hat, nur auf stadtfernen Flughäfen in dünn besiedelter Umgebung erlauben.
- Schwelle herabsetzen, ab der bei der Flugverfahrensfestlegung auf Lärmschutz hinzuwirken ist.
- Schwellen, ab denen Fluglärm im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie kartiert werden muss, auf 40 Dezibel am Tag und 35 Dezibel in der Nacht rechtsverbindlich abzusenken.
- Fluglärmkommissionen stärken.
- Neben Dauerschallpegeln auch laute Lärmereignisse betrachten.
- Schlechterstellung von Anwohnerinnen und Anwohnern der Bestandsflughäfen beseitigen. Der Grundsatz muss lauten: Flughafen ist Flughafen. Ansonsten wird der Wettbewerb einfach aus historischen Gründen verzerrt.
- Konzepte zur Steuerung der Siedlungsentwicklung im Umfeld der Flughäfen.
- Abstufung der Schutzanforderungen in 1-Dezibel-Schritten statt 5-Dezibel-Schritte.
- Malus von 3 Dezibel für Bestandsgebäude gegenüber Neubauten abschaffen.

4.2 Soll Flughafeninfrastruktur staatlich bezahlt werden?

Es wird argumentiert, dass Flughäfen Infrastruktur darstellen, die unbedingt erhalten bleiben und wie andere Infrastruktur auch vom Staat getragen werden müsse.

Auf der anderen Seite fordert die OECD, dass Industriestaaten nicht zu viel Infrastruktur vorhalten dürfen, weil zu viel Infrastruktur die Wohlfahrt senkt.¹⁹ Straßen- und Flughafenbau und -unterhalt müssen deshalb ihre Grenzen haben. Die OECD sieht auch die Gefahr, dass bedeutende Infrastrukturen zu Machtfaktoren in einem Raum werden, die nur noch für ihr eigenes Wachstum kämpfen.²⁰

Wie viel Luftverkehrsinfrastruktur ist nötig? Einerseits muss ein bestimmtes Maß an Flugreisen gewährleistet sein. Andererseits soll es keine suboptimal genutzte Infrastruktur geben. Kriterien sind die wirtschaftlichen Erfolge der Flughäfen sowie die darüberhinausgehenden volkswirtschaftlichen Effekte.

Es liegen Erkenntnisse vor, dass ein nahegelegener mittelgroßer Flughafen keine zwingend notwendige Infrastruktur einer Volkswirtschaft darstellt.²¹ Dies zeichnet sich seit langem in den Statistiken ab und ist anerkanntes Wissen geworden.²²

Deshalb gibt es keinen Grund, mittelgroße Flughäfen per Subvention am Leben zu erhalten oder über negative externe Effekte hinwegzusehen, nur um ihren Bestand zu sichern.

Große Flughäfen tragen sich selbst. Dasselbe gilt für eine Reihe von kleinen Flughäfen. In einer Marktwirtschaft gibt es ein Primat der privaten Finanzierung, weil jede staatliche Einflussnahme das Marktergebnis verfälscht. Deshalb sollte die öffentliche Hand die Subventionierung der Flughäfen einstellen und sich die Flughafenlandschaft marktwirtschaftlich bereinigen lassen.

¹⁹ Vgl. Thompson (2013), S. 35; OECD (2012), S. 161.

²⁰ Vgl. Knippenberger, (2012), S. 46; OECD (2012), S. 161.

²¹ Siehe unten Abschnitt 4.8; John (2019); OECD (2013).

²² John (2019).

4.3 Flughäfen im Spiel der internationalen Subventionen

Es wird argumentiert, dass wegen **unfairer Praktiken im Ausland (Subventionen)**, staatliche Hilfen auch in Deutschland unausweichlich seien. Die Subventionen und das Aufrechterhalten von nationalen Flughäfen und nationalen Airlines haben zu weltweiten Überkapazitäten geführt.

Dem wird entgegengehalten, dass man nicht gleich auf jede Auslandssubvention reagieren muss. Einsteigerflughäfen z.B. sind von Auslandssubventionen weniger betroffen als Umsteigerflughäfen, weil Reisende lieber im Inland einsteigen als im Ausland. Dann wird festgestellt, dass auch Airlines betroffen sind, so dass zu klären wäre, ob eher die Flughäfen oder eher die Airlines „Gegen“-Subventionen bekommen müssten. Schließlich gilt, dass ein Wettbewerb der Subventionen auf Dauer nicht funktionieren kann.

Was kann der Bund tun?

Ich gebe im Folgenden die Meinung von Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft wider: Da ein Subventionswettlauf nicht zu gewinnen sei, wird eine Rückkehr zu einem System der zwischenstaatlichen Verkehrsrechte zuteilungen für notwendig erachtet.

Was sind Verkehrsrechte? Der Luftverkehr zwischen Staaten wird in bilateralen oder teilweise multilateralen Vereinbarungen zwischen Ländern ausgehandelt. Es gelten nicht die üblichen WTO-Regeln. Die Start- und Landrechte an Flughäfen werden in Luftverkehrsabkommen meist nach dem Prinzip der Reziprozität, also der Gleichheit von Vor- und Nachteilen für die Parteien, geregelt.²³ Im Zentrum der Regelungen stehen oft die Kapazitätsaufteilungen (Zahl der Flüge, Zahl und Art der anfliegbaren Flughäfen) und die Tarifgestaltung. Aber auch andere Aspekte könnten geregelt werden.

Als richtiger Zeitpunkt, solche Gespräche anzufangen, wird der Moment bezeichnet, in dem sich abzeichnet, dass das Flughafensubventionsverbot der EU²⁴ nicht wie geplant in Kraft treten wird. Dies scheint bereits *jetzt* der Fall zu sein.²⁵

Was sind die Vorteile, Luftverkehrsrechte neu auszuhandeln? Hier werden nur einige Beispiele genannt:

- Hochsubventionierte Auslandskonkurrenz kann in ihren Auswirkungen beschränkt werden.
- Ökologische Ziele können verwirklicht werden (z.B. durch das Erfordernis bestimmte Maschinen einzusetzen).

²³ Es werden neun sog. „Freiheiten der Luft“ unterschieden, angefangen vom Recht des Überflugs (1) bis zum Recht, beliebigen gewerblichen Luftverkehr in einem Land (9) durchzuführen. Einige Freiheiten sind in Zusatzabkommen zum Chicagoer Abkommen allgemein geregelt. Dabei wurden die Regelungen zu den nicht-kommerziellen Freiheiten (1-2) von mehr als 100 Ländern anerkannt. Für die anderen Freiheiten gilt das nicht. Deshalb werden diese in gesonderten Verträgen bi- oder multilateral ausgehandelt. Basis ist die "Convention on International Civil Aviation", also das Chicagoer Abkommen von 1944, demzufolge jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet die volle und ausschließliche Lufthoheit besitzt. Deshalb hat er grundsätzlich das Recht, Fremden das Eindringen in seinen Luftraum zu verbieten.

²⁴ Vgl. Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften; verfügbar: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A52014XC0404%2801%29> sowie [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XC1218\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XC1218(01)&from=EN).

²⁵ Vgl. Bundestagsdrucksache 19/26854, S. 2; siehe auch <https://www.airliners.de/flughafen-eu-beihilfe-fahrplan/54659>.

- Die Slotverteilung und die Flugpläne können umweltfreundlich und verkehrspolitisch vernünftig gesteuert und abgestimmt werden.²⁶

Wahrscheinlich gehört die Luftrechteverteilung zu den wirkungsvollsten Instrumenten, den Luftverkehr zu steuern, nachdem der Inlandsflugverkehr an Bedeutung verloren hat.

Die Alternative wäre, wenigstens auf eine strikte und pünktliche Einhaltung der EU-„Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Fluggesellschaften“ im Jahr 2024 zu pochen, was aber sicherlich nicht einmal die Subventions-Probleme innerhalb der EU lösen wird geschweige denn die mit Drittländern.

4.4 Flughäfen als regionale Prestigeobjekte: „Civic Pride“ und „Trophy Assets“

Einführung

Weltweit gelten Flughäfen als Instrumente, das Prestige einer Region oder einer Kommune zu steigern. In den USA heißt es, „to be on the aviation map“. Folge ist eine große Neigung, Flughäfen auf Kosten der Steuerzahler zu subventionieren. Dies ist ein weltweites Phänomen und vermutlich nicht vollständig wegzubekommen. Wie muss man damit umgehen?

Das Phänomen

Es ist bemerkenswert, wie seit Jahrzehnten Kommunen an Flughäfen festhalten, selbst wenn diese vor allem Kosten produzieren und unterstützt werden müssen. Auch wenn die wissenschaftlichen Erkenntnisse ebenfalls seit Jahrzehnten eindeutig darin sind, dass kleinere Flughäfen das Wachstum von Regionen *nicht* beflügeln, halten Kommunen an ihren Flughäfen fest – scheinbar gegen jede Vernunft und Rationalität. Dies ist ein Fakt.

Das Phänomen ist kein rein deutsches. In den USA findet man dieselbe Tendenz vor. Auch dort halten Kommunen an Flughäfen beinahe um jeden Preis fest: „*American cities have long viewed a thriving commercial airport as a source of civic pride, a way to attract businesses and jobs, a selling point promising an easy connection to the outside world.*“²⁷

Aber warum ist das so? Was treibt angesichts anders gelagerter wissenschaftlicher Erkenntnisse diese irrational scheinende Denkweise an? Das folgende Zitat aus den USA bringt es auf den Punkt und gilt wahrscheinlich genauso für deutsche Kommunen:

²⁶ Thießen, Nollau (2019).

²⁷ Vgl. Freeman (2008). Deutsch: „Amerikanische Städte betrachten einen florierenden Verkehrsflughafen seit langem als Quelle des Bürgerstolzes, als Möglichkeit, Unternehmen und Arbeitsplätze anzuziehen, als Verkaufsargument, das eine einfache Verbindung zur Außenwelt verspricht.“ In Deutschland dasselbe: Der Befund des Steuerzahlerbundes, dass die kleineren Flughäfen die öffentlichen Kassen jährlich 100 Millionen Euro kosten würden, sei eine einseitige Darstellung, so ein Verband in einer Mitteilung. Die Rechnung greife zu kurz und würde sowohl die fiskalischen, als auch die volkswirtschaftlichen Effekte eines Flughafens, "nicht beachten". Siehe https://www.airliners.de/idrf-kritik-steuerzahlerbund-regionalflyhaefen/55481?utm_campaign=readmore&utm_medium=articlebox&utm_source=air

„Any community vibrant enough to support a respectable airport, the thinking goes, is a community that counts.“²⁸ „Jede Gemeinde, die stark genug ist, einen ansehnlichen Flughafen zu unterhalten, ist eine Gemeinde, die zählt“.

Diese Aussage enthält die beiden wahrscheinlich zentralen Komponenten, um den kommunalen „Flughafenwahn“, die sog. „Landratspisten“ zu erklären: Zum einen geht es darum, aus der großen Masse an anonymen, belanglosen Kommunen auszuscheren, um etwas Besonderes zu sein, also eine Kommune darzustellen „that counts“, „die zählt“. Dann geht es darum, wirtschaftliche Potenz zu dokumentieren. Man zeigt, dass man „vibrant enough to support a respectable airport“ ist. Das ist aufschlussreich, denn dieses Argument kehrt die üblicherweise angenommene Kausalität um – sie versöhnt die empirischen Ergebnisse zu den Wirkungen von Flughäfen mit dem beobachtbaren Handeln: es geht gar nicht darum, durch Flughäfen zu wachsen, sondern darum, die eigene Stärke nach außen zu dokumentieren. Es geht darum, nach außen zu beweisen, dass die Stadt oder die Region Kraft genug hat, einen „respektablen Flughafen“ zu sichern. Wer einen einigermaßen ansehnlichen Flughafen besitzt und halten kann, der hebt sich aus der Masse der namenlosen Städte heraus und zeigt seine Potenz. Die Amerikaner nennen das „to be on the aviation map.“

Gegen diese Gründe ist wenig zu sagen. Es ist prestigereich, zu den Städten mit Flughäfen zu gehören. Es ist ehrenvoll, Teil des Aviation-Netzwerkes zu sein. Gegen dieses Prestige des Fliegens ist wenig auszurichten. Ökonomisch ist es unvernünftig. Ökologisch ist es unvernünftig. Aber es spielt sich in den Köpfen der Menschen ab und bekommt dadurch seine Wertigkeit und Realität.

Das Prestigeargument erklärt auch, warum sich Kommunen gegen Flughafenkooperationen und Flughafensysteme wehren, die ökonomisch und ökologisch vernünftig sein können: solange der eigene Flughafen nicht untergeht, ist das Prestige immer noch höher, wenn man einen eigenen Flughafen besitzt als Teil eines Verbundes zu sein, bei dem die eigene Stadt keine besondere Rolle mehr spielt. Verbünde sind unattraktiv.

Die beobachtbare Dichotomie zwischen der irrationalen Sucht nach Prestige und dem rationalen Umgang mit Geld der Steuerzahler gibt es auch in den USA. Ein wohlwollender Kritiker formuliert: „I would say I understand why everyone wants to be on the aviation map, but you have to ask, 'Is this the best expenditure of the public dollar?'“²⁹ Dem ist nichts hinzuzufügen.

Das Phänomen des Flughafens als Prestigeobjekt gibt es auch außerhalb der Kommunen. Es ist kein rein kommunales Thema: An den Finanzmärkten gelten Flughafenaktien als „Trophy Assets“.³⁰ Es gibt Vermögensverwalter, die stolz sind, Anteile von Flughäfen zu besitzen ohne Rücksicht darauf, ob sich solche Investments in finanzwirtschaftlicher Hinsicht lohnen oder nicht. Bei prestigereichen Trophy-Assets hört finanzwirtschaftliches Denken auf.

Konsequenzen

²⁸ Freeman, S. (2008)

²⁹ Freeman, S. (2008)

³⁰ Als solche werden Vermögenswerte bezeichnet, „that are exceptionally rare and in high demand by investors. The market price has a less important place than for ‘classic’ properties.“ Vgl. Chong, F., (2020).

Die Diskussion macht deutlich, dass es außerökonomische Aspekte gibt, die bei Entscheidungen bezüglich Flughäfen eine Rolle spielen. Dies ist in Deutschland genauso wie in den USA und anderen Ländern. Für Kommunen stellen Flughäfen Prestigeobjekte dar, welche sie aus der Masse der Kommunen herausheben. Den Aufwand dafür betrachten sie nicht als Verlust, sondern als gut angelegt und als Beweis ihrer Stärke.³¹

Es muss davon ausgegangen werden, dass eine derartige Denkweise ganz tief verwurzelt ist und jede rational geführte Auseinandersetzung mit dem Flughafenthema aushebelt. Man kann jemandem, der einen Flughafen als prestigereiches Alleinstellungsmerkmal betrachtet nicht mit Connectivity-Gedanken, mit empirischen Beweisen, dass Flughäfen die Region nicht beflügeln, oder mit Ideen von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit und der Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler kommen. Er oder sie wird solche Kritik mit Scheinargumenten vom Tisch wischen.

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für eine Flughafenpolitik des Bundes?

- Wenn regionale Flughäfen etwas mit Prestige für die jeweilige Region zu tun haben, dann kann das nicht der Ort sein, an dem sich der Bund engagiert.
- Der Bund kann nicht aus Mitteln *aller* Steuerzahler die Prestigeprojekte einiger weniger bezahlen.
- Andererseits kann in einem föderalen System, in dem die Kommunen viele Freiheiten haben, diesen Kommunen der Betrieb und der Unterhalt eines Flughafens auch kaum verwehrt werden. Wenn sich Kommunen Luxus-Kindergärten leisten dürfen, warum nicht auch einen subventionierten, verlustreichen Flughafen?
- Deshalb bleibt dem Bund nur die Möglichkeit, die Rahmenbedingungen zu setzen.

Für Deutschland bieten sich folgende Maßnahmen an, das Phänomen in seinen Dimensionen einzudämmen:

- Transparenzgebot hinsichtlich empfangener Subventionen.
- Kosten-Nutzen-Analysen für jeden Flughafen unter Bürgerbeteiligung.
- Strikte, kompromisslose Einhaltung von Grenzwerten bezüglich verursachter Umweltschäden.

Subventionierte Flughäfen sollen wenigstens nicht die Bürger mit unzumutbaren, nicht kompensierten negativen externen Effekten belasten, wie es jetzt der Fall ist, wo unrentable Flughäfen, welche die Steuerzahler belasten, in einem letzten Aufbäumen z.B. auch noch Nachtflugrechte erstreiten.

Forderungen hinsichtlich strikter Grenzwerte könnten sein (Beispiele):

- Betriebszeiten von Flughäfen, die „schädliche Umwelteinwirkungen“ im Sinne BImSchG § 50 (hier Lärm) auslösen, einschränken.
- Nutzung bzw. Verschärfung der rechtlichen Möglichkeiten, Betriebsbeschränkungen auszusprechen. Dadurch mehr aktiver Schall- und Emissionsschutz (z.B. EU-Betriebsbeschränkungsverordnung).
- Lärminderungsgebot nach § 29 LuftVG mit konkretisierten Grenzwerten füllen.

³¹ Es sei darauf hingewiesen, dass Kommunen mit Flughäfen in der Nähe nicht schneller wachsen als andere. Einen ökonomischen Vorteil von einem Flughafen gibt es also nicht. Es gibt nur ein gutes „Gefühl“.

- Absolute Lärmobergrenze für Bestandsflughäfen. Strikte Grenzwerte (50 Dezibel tags, 40 Dezibel nachts). Kernnacht luftverkehrsfrei. Einzelschallereignisse einbeziehen.
- Verbindliche Flugverfahren mit strikten Einhaltung des Lärmschutzes. Airlines, die dadurch Umwege fliegen müssen, können auf andere näher gelegene Flughäfen ausweichen.
- Fluglärmkartierung ab 40 Dezibel tags und 35 Dezibel nachts.
- Bereinigung der Flughafenlandschaft in einer Novellierung des Raumordnungsgesetzes.

4.5 Flughäfen und Daseinsvorsorge

Einführung

Häufig wird die Notwendigkeit von Flughäfen mit dem Konzept der Daseinsvorsorge begründet.

Beispielhaft für diese Sichtweise kann das **Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009** herangezogen werden. Hier wird die Rolle der kleineren Flughäfen zunächst einmal in der Förderung der regionalen Wirtschaft gesehen. Zusätzlich wird das Argument der Daseinsvorsorge gebraucht. **Der Flughafen vor der Haustür gehöre zu den Notwendigkeiten des Daseins.**

Was ist Daseinsvorsorge?

Daseinsvorsorge wird oft mit für den Menschen essentiellen Grundbedürfnissen wie Obdach, Kleidung und Nahrung in Verbindung gebracht. Dabei wird die Daseinsvorsorge aus den Grundbedürfnissen der Menschen im Zusammenhang mit dem Sozialstaatsgebot des Grundgesetzes (Art. 20) abgeleitet. Man könnte auch auf die christlichen Werte der Barmherzigkeit zurückgreifen. Zum Obdach gehört die Versorgung mit Energie, Wasser und die Entsorgung. Bei der Entsorgung wird z.B. begründet, dass eine ordnungsgemäße individuelle Entsorgung für den Einzelnen einen unverhältnismäßigen Aufwand bedeute, weshalb es sinnvoll sei, dass die Gemeinschaft einspringe.

In das Sozialstaatsgebot wird auch eine Teilhabe an sozialen Vollzügen einer Gesellschaft einbezogen. Dazu gehört Mobilität. Aber diese Mobilität auf Flugreisen auszuweiten, insbesondere auch zu Zielen, die man auch mit anderen Verkehrsmitteln erreichen kann, wäre sehr weit interpretiert.

Am meisten verwendet wird der Begriff Daseinsvorsorge von den Kommunen. Als Daseinsvorsorge wird es bezeichnet, wenn eine Kommune eine Dienstleistung übernimmt. Darunter können sich auch Dienstleistungen befinden, die durchaus privat bereitgestellt werden könnten. Es reicht, wenn die Kommune die Aufgabe an sich zieht. Die kommunalen Gemeindeordnungen sehen die pauschale Genehmigung für derartige Betätigungen vor. **In der hessischen Gemeindeordnung heißt es in § 19: „Die Gemeinde hat die Aufgabe, in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit die für ihre Einwohner erforderlichen wirtschaftlichen, sozialen, sportlichen und kulturellen öffentlichen Einrichtungen bereitzustellen.“** Die Heinrich-Böll-Stiftung hat zusammengefasst, was heute in diesem Rahmen alles zur kommunalen Daseinsvorsorge gezählt wird. Im Kern sind dies die Abfallwirtschaft und die Abwasserentsorgung, die Wasserversorgung, die Energieversorgung, der öffentliche Personennahverkehr, sowie Sparkassen und Krankenhäuser.

ser. Weiter werden auch aufgeführt: Schulen, Büchereien, Museen, Kinder- und Schullandheime, Altenheime u. ä. sowie Rettungsdienste. Das sind Aufgaben, welche üblicherweise von den Kreisen übernommen werden.³²

Schlussfolgerungen

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Luftverkehrsdienstleistungen und das Vorhalten von Flughafenkapazitäten nach allgemeiner Interpretation nicht zu den Diensten gehören, die üblicherweise in den Kreis der Güter zur Daseinsvorsorge aufgenommen werden.

4.6 Wie die Aufgabeteilung unter den Flughäfen aussehen soll, in Bezug auf kommerziellen Luftverkehr mit Passagier- und Frachtmaschinen, Geschäftsfliegerei sowie weitere Bedarfe wie z.B. Schulungs-, Polizei-, Forschungs- und medizinische Flüge

Im Luftverkehrsgesetz ist eine Aufteilung von Aufgaben zwischen Flughäfen nicht vorgesehen. Welchen Geschäftszweigen sich eine Flughafenunternehmerin zuwendet, ist ihrer unternehmerischen Entscheidung vorbehalten. Jeder Flughafen, außer den militärischen, muss die im LuftVG Gesetz angesprochenen Rahmenbedingungen erfüllen (Umweltverträglichkeit, Raumordnung, Naturschutz, Landschaftspflege, Städtebau, Fluglärmschutz, Sicherheit, Ordnung, öffentliche Interessen³³; LuftVG § 6). Werden diese eingehalten, bestimmt die Flughafenunternehmerin selbst, welche Aktivitäten sie betreibt.

Warum ist die Aufgabenaufteilung eine unternehmerische Entscheidung?

Flughafenunternehmer versuchen, Geschäftsarten so zu kombinieren, dass ein Flughafen im Wettbewerb bestehen kann. Flughäfen sind heute keine Ein-Produkt-Unternehmen mehr, die nur das Ein- und Aussteigen von Passagieren ermöglichen.

- Bei *großen Flughäfen* ist es vor allem das Non-Aviation-Geschäft (Konsum, Übernachten, Parken), das eine Rolle spielt.
- Bei *kleinen Flughäfen* sind es diverse Kombinationen von Gelegenheitsverkehren, Schulungsverkehren, Forschungsprojekten, Fracht, Immobiliengeschäften, Vermietungen, Eventmanagement u.a. zur Nutzung von Synergien.

Welche Kombination von Geschäften zum Erfolg führt, ist der unternehmerischen Entscheidung überlassen. Flughäfen in öffentlichem Eigentum wird vorgeworfen, zu wenig beweglich zu sein. Ihnen fallen keine tragfähigen Kombinationen von Geschäftsarten ein. Sie sind zu starr in ihrem Denken und Handeln. Deshalb rufen sie nach Subventionen – soweit diese zu hören den Vorwürfe.

Forderungen:

³² Über die Grenzziehung, auch zu vergleichbaren Aufgaben auf Bundes- und Landesebene, gibt es unterschiedliche Ansichten; vgl. <https://kommunalwiki.boell.de/index.php/Daseinsvorsorge>.

³³ Als öffentliches Interesse werden Gemeinwohlziele verstanden, die aber nicht willkürlich gewählt werden dürfen, sondern sich aus Gesetzen, z.B. der Verfassung, ableiten lassen.

- Es sollte geprüft werden, ob die Prüfung der *Flughafenentgelte* entfallen kann.³⁴ Die Prüfungspflicht stammt aus einer Zeit, in der den Flughäfen monopolistische Macht zugeschrieben wurde, die begrenzt werden musste. Heute stehen aufgrund guter terrestrischer Anreisemöglichkeiten Flughäfen in hartem Wettbewerb. Bei Hubs ist dies sowieso gegeben. Die Entgeltprüfung hat sich defacto zur Farce entwickelt, die nur noch auf dem Papier steht. Die Prüfbehörden der Länder nehmen die Prüfaufgabe nicht ernst – das ist durch empirische Untersuchungen bewiesen. Der Unterbietungswettbewerb konnte auch nicht gestoppt werden.³⁵ Deshalb sollte auf die Vorschrift verzichtet werden. Die Preisgestaltung sollte frei sein; Synergien sollten eingerechnet werden dürfen, um Flughäfen anzuregen, kreativ neue Geschäftsfelder zu eröffnen. Im Gegenzug entfällt – selbstverständlich – jede Subvention.
- Grundsätzlich gilt: alle *Vorschriften*, mit denen Flughäfen reguliert werden, sollten auf ihren Sinn auch in spezifischen Situationen und in diversen geschäftspolitischen Kombinationen hin mit dem Ziel der Entschlackung der Vorschriften überprüft werden.
- Wenn Flughäfen keine Ein-Produkt-Unternehmen mehr sind, sondern vielfältige Kombinationen von Geschäftsarten betreiben, können Sicherheitsbestimmungen und Verfahrensvorschriften zu pauschal sein und die Nische eines kleinen Flughafens nicht treffen. Es werden unnötige Kosten produziert. Die Branche beschwert sich, dass Ausnahmemöglichkeiten, die das EU-Recht zulässt, zu spät oder gar nicht „in die nationale DVO gepackt“ werden.

4.7 Luftfracht

Ein Sonderproblem stellt die Luftfracht dar, soweit sie an speziellen Flughäfen mit Sondererlaubnissen im Nachtflugverkehr abgewickelt wird.

Das, was als Expressfracht bezeichnet wird, ist in Wirklichkeit meist keine. Tatsächlich wird Luftfracht aus bis zu 1.000 km Entfernung per LKW zu Flughäfen gefahren, um dann als „eilige“ Expressfracht mitten in der Nacht abgeflogen werden zu müssen. Das ist nicht glaubhaft. Die Werbung von Expressfracht-Unternehmen zeigt, dass unter anderem rein touristische Artikel, wie z.B. Fun-Nummernschilder, als eilige Expressfracht verschickt werden. Es gibt wenige Gründe, der Luftfracht zu erlauben, die empfindlichen Nachtstunden zu benutzen. Ein Nachtstern muss nicht von 2.00 – 3.00 Uhr stattfinden. Er kann auch von 21.00 – 22.00 Uhr organisiert werden. Die Lieferketten können sich anpassen. Das Geschäft ist sehr undurchsichtig und

³⁴ Wichtige Rechtsquellen bei Flughafenentgelten sind folgende: Art. 15 des Übereinkommens über die Internationale zivile Luftfahrt (ICAO-Abkommen), das auch von Deutschland ratifiziert worden ist und nur für Privatluftfahrzeuge („civil aircraft“) gilt, enthält Vorgaben zu „Flughafen- und ähnlichen Gebühren“. Zentral sind Ideen der Nichtdiskriminierung und der Kostendeckung. Die EU hat 2009 eine Richtlinie über Flughafenentgelte erlassen (2009/12/EG vom 11.3.2009, ABl. EU Nr. L 70 vom 14.3.2009), die auf diesen Gedanken aufbaut. Erfasst werden nur Flughäfen (definiert in Art. 2 Nr. 1) im Gebiet der EU, die „für den gewerblichen Verkehr geöffnet sind und jährlich mehr als 5 Mio. Fluggastbewegungen aufweisen“. Im Erwägungsgrund 2 (nicht im Richtlinien text selbst) wird darauf hingewiesen, dass der in der Richtlinie festgelegte „Rahmen“ die „Möglichkeit der Mitgliedstaaten unberührt“ lassen soll, „festzulegen, ob und inwieweit die Einnahmen aus den kommerziellen Tätigkeiten eines Flughafens bei der Festlegung der Flughafenentgelte berücksichtigt werden können“. Entgelte sollen nicht-diskriminierend sein. Dies steht freilich „einer Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem und allgemeinem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes“, nicht entgegen, wenn diese dafür herangezogenen Kriterien „geeignet, objektiv und transparent sind“. Die Umsetzung erfolgt im § 19b LuftVG.

³⁵ Vgl. Breidenbach, Schmidt (2020): „Vielmehr haben die jeweiligen Überkapazitäten an den Regionalflughäfen zu ruinösen Wettbewerbssituationen geführt, wodurch die öffentlich auszugleichenden Verluste noch größer wurden“.

die übliche Argumentation unglaubwürdig. Wirklich eilige Expressfracht kann in Deutschland jederzeit mit kleinen Maschinen von hunderten von Flughäfen aus abgeflogen werden.

Forderung:

- Verlagerung der Nachtsterne auf die späten Abendstunden.
- Durchführung einer Untersuchung, was für Produkte alles mitten in der Kernnacht abgeflogen und angelandet werden.

4.8 Welche maximalen Anfahrtszeiten sind angemessen und zeitgemäß?

Einleitung

Die Frage wird häufig gestellt, und es gibt immer wieder Untersuchungen zur „Konnektivität“ von Regionen. Wie entwickeln sich Regionen, wenn ein Flughafen in der Nähe und in kurzer Anfahrtszeit erreichbar ist?

Bei diesen Untersuchungen schält sich die *Anfahrtszeit* zu einem Flughafen *nicht* als ein relevanter Faktor heraus. Deshalb gibt es auch keine „optimalen“ Anfahrtszeiten.³⁶ Die Ergebnisse lassen sich so zusammenfassen: längere Anfahrtszeiten zu einem Regionalflughafen sind für die Entwicklung einer Region unschädlich. Es gibt Praktiker-Faustregeln, die dahin gehen, dass 4 bis 5 Stunden terrestrische Anreisezeit zu einem Flughafen, von dem aus direkt zu einem Ziel geflogen werden kann, keine messbaren Nachteile mit sich bringen.

Im Ergebnis heißt das, dass nicht überall Regionalflughäfen angesiedelt und subventioniert werden müssen. Längere terrestrische Anreisen zu Flughäfen sind absolut akzeptabel. Schon heute benutzen die meisten Reisenden *nicht* den Flughafen vor Ort, sondern bewegen sich zu einem der sechs oder sieben großen Flughäfen Deutschlands.

Im Folgenden werden diese Ergebnisse im Einzelnen vorgestellt.

Das Problem

Jede Flugreise beginnt mit einer terrestrischen Anreise zu einem Flughafen. Wenn man über die „richtige“ Anzahl von Flughäfen nachdenkt, liegt die Frage, wie weit und wie lange Menschen zu einem Flughafen maximalerweise unterwegs sein sollten, nahe.

Die EU hatte 2011 gefordert, die Flughafenstandorte Europas neu zu überdenken: *“A modernised European airport network is essential to the EU's strategy for growth and to ensure connectivity within the EU and beyond.”*³⁷ Die Luftverkehrswirtschaft drängt die Politik zu einer

³⁶ Regionen, die einen regionalen Flughafen in der Nähe haben, wachsen nicht schneller als Regionen, bei denen der nächste regionale Flughafen weiter entfernt ist. Empirische Untersuchungen zeigen ganz generell, dass die terrestrische Reisezeit zu einem Flughafen nicht der zentrale Faktor für das Wohlergehen einer Region ist. Vgl. auch Breidenbach, Schmidt (2020) und Breidenbach (2015).

³⁷ Quelle http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/doc/2011-airport-package-communication_en.pdf Rdziff 50. Siehe auch EU COM (2011) 823.

Förderung der Erreichbarkeit als Handlungsmaxime. Eine staatlich bezahlte Aufrechterhaltung von Flughafenstandorten und eine Erweiterung bestehender Flughäfen werden von Einigen gefordert. Andere, wie z.B. Lufthansa, sehen subventionierte Flughäfen eher skeptisch.

Wo sollen Flughäfen liegen und vor allem welcher Verkehr soll sich dort abspielen?

Der Nutzen des Flugverkehrs für die Reisenden wird oft mit **Erreichbarkeits- oder Connectivity-**Maßen untersucht. Zum einen wird dabei untersucht, welche Ziele überhaupt erreichbar sind. Zum anderen wird untersucht, wie hoch die Zeitkosten, Geldkosten und die Reisequalität dabei sind. Unter Qualität werden verschiedene Aspekte wie die Häufigkeit von Verbindungen (Frequency) oder die Tageserreichbarkeit von Zielen untersucht. In der Praxis spielen aber auch Nebenleistungen wie Lounges, Meilengutschriften, Umsteigevorgänge oder Shoppingmöglichkeiten eine Rolle.

Welche Ergebnisse liegen vor?

Die Ergebnisse empirischer Studien lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen. Dabei wählen wir einen Top-Down-Ansatz. Dazu fangen wir beim Nutzen des Flugverkehrs für eine Region im Allgemeinen an und hangeln uns dann bis zu den Anreisezeiten zu einem Flughafen herunter.

Der Nutzen von Luftverkehr für eine Region im Allgemeinen

- Viele Untersuchungen behandeln den Zusammenhang zwischen Wohlstand einer Region und Luftverkehrsangebot einer Region.
- 2011 fanden Müller u.a. von **BAK Basel** in einer europaweiten Untersuchung: Zwischen dem *Wachstum* des *Wohlstands* und dem Luftverkehrsangebot von Flughäfen der engeren Umgebung gibt es keine Beziehung.³⁸ Regionen mit und ohne nahegelegenen Flughäfen wachsen gleich schnell.
- **2019 fand John** mit neuen Daten in seiner Dissertation: Zwischen der *Entfernung* einer Region zum nächsten Flughafen unter 10 Mio. PAX p.a. und dem wirtschaftlichen Wachstum der Region (BIP) besteht kein Zusammenhang.³⁹
- Zwischen der *Entfernung* einer Region zum nächsten großen Flughafen der A-Kategorie über 10 Mio. PAX p.a. und dem wirtschaftlichen Wachstum einer Region gibt es einen Zusammenhang, wenngleich dieser sehr klein ist.⁴⁰
- High-Tec wird durch einen näher gelegenen Flughafen nicht gefördert.⁴¹
- **Breidenbach und Schmidt (2020) vom RWI, Essen** fassen die Forschungsergebnisse so zusammen: „Bisher wurden diese dauerhaften Subventionen gern mit Verweis auf die hohe Bedeutung der Regionalflughäfen als Anziehungspunkte für die regionale Wirtschaft gerechtfertigt. Dies ist aber ein Irrglaube, wie eine vor kurzem publizierte Studie des RWI – Leibniz-Instituts für

³⁸ Vgl. Quelle: Müller (2011), S.74.

³⁹ Vgl. John (2019), S. 276.

⁴⁰ Mit der Abnahme der Entfernung, gemessen in Kilometern, zum nächsten großen Flughafen der Kategorie A um ein Prozent steigt ceteris paribus das BIP-Wachstum je Erwerbstätigem um 0,1 Prozent. Wenn das Wachstum um 0,1% wächst, entspricht das bei einem angenommenen BIP-Wachstum einer Region von 2% p.a., dass dieses bei Abnahme der Entfernung zum nächsten großen Flughafen der Kategorie A um einen Kilometer um 0,002 Prozentpunkte höher liegt. Vgl. John (2019), S. 276 ff.

⁴¹ BAK Basel untersucht weiter die Frage, ob bessere Connectivity einer Region zu mehr High-Tec-Aktivitäten führt. Dies wird oft behauptet, weil High-Tec-Branchen den internationalen Austausch von Ideen und Personen benötigen. Das Ergebnis: „Zudem zeigen in der europäischen Stichprobe die Hightech-Branchen keinen positiven Einfluss der Erreichbarkeit.“ Müller (2011), S. 123.

Wirtschaftsforschung zeigt. Das ebenso ernüchternde wie eindeutige Ergebnis lautet: Der Ausbau der Regionalflughäfen hat in der Vergangenheit nicht zu einem höheren Wirtschaftswachstum der umliegenden Regionen geführt.⁴²

Spezielle Ergebnisse zur Reisezeit

- **Bleisch** untersucht räumliche Interaktionsmodelle und versucht in einem Benchmarking von Regionen herauszufinden, aus welchen Regionen man besonders gut andere wichtige Regionen erreichen kann. Er stellt die Hypothese auf, dass kürzere Reisezeiten wichtig sind und kommt zu dem Schluss: „Was die Klarheit des postulierten Zusammenhangs anbelangt, sind die Ergebnisse allerdings relativ enttäuschend. Die adjustierten r^2 sind durchwegs klein. **Signifikant sind [nur]: der Wirtschaftsraum, [in den die Reisenden reisen wollen], und das Land.** Nicht signifikant ist die Reisezeit und die Tageserreichbarkeit.“⁴³

Transportmittelwahl und Entfernungen

- Wie sieht die Transportmittelwahl konkret aus?
- Bei Entfernungen über 500 km dominiert der Luftverkehr mit 53% die Verkehrsmittelwahl. Immerhin 31% der Reisen über 500 km werden noch mit dem PKW zurückgelegt.⁴⁴
- Conrady, Fichert, Sterzenbach (2013) sowie Pompl (2007) ziehen in ihren Lehrbüchern aus diesen und ähnlichen Daten den Schluss, dass der Luftverkehr oberhalb von 500 km anfängt, die Verkehrsmittelwahl zu dominieren. Aber auch bis 1000 km findet man noch nennenswerte Marktanteile von Bahn, Bus und PKW.
- **Unterhalb von 300 km** kann der Luftverkehr aufgrund der terrestrischen Wartezeiten (Check-in-Check-out-Prozesse) nicht mit anderen Verkehrsmitteln konkurrieren.
- John beziffert deshalb den Kernbereich des intermodalen Wettbewerbs mit 300 bis 800 km. Vorteile der Bahn sind dabei kurze Taktfrequenzen (ein Qualitätsmerkmal) und kurze Gesamtreisezeiten durch flexible Modalitäten („einfach“ einsteigen).
- **Als Obergrenze für die Substitution von Bahn und Flug** wird in der Literatur ein Entfernungsbereich von 800 bis 1000 km angenommen.
- Was die Kosten anbetrifft, wird gesagt, dass Netzwerk-Carrier etwa doppelt so hohe Kosten verursachen wie PKW-Reisen. Flüge mit Low-Cost-Carriern liegen (bzw. lagen 2007) etwa auf dem Kostenniveau von PKW-Reisen. Dabei wurden aber Vollkostenrechnungen angestellt und Low-Cost-Carrier operieren teilweise an subventionierten Flughäfen. Bezieht man Aspekte wie

⁴² In diesem Zusammenhang kann an eine Studie des RWI aus dem Jahr 1998 erinnert werden, die Daten der 80er und 90er Jahre ausgewertet hatte. Die Ergebnisse lauteten: „*Ein Einfluss einer Flughafeninfrastruktur auf den Arbeitsmarkt ist nicht nachweisbar*“ (ebenda S. 43). Diese Studie erhielt eine Brisanz, weil sie eine von drei Studien war, welche für den Flughafen ausbau Frankfurt die politisch gesetzte Zahl von 100.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen nachweisen sollten, die der Ausbau schaffe. Die anderen beiden lieferten genau diese Zahl auf Basis theoretischer Überlegungen. Das RWI hatte demgegenüber Daten der Realität empirisch ausgewertet und war zu dem oben genannten Ergebnis gekommen. Damit hatte die Argumentation, Flughäfen seien Job-Motoren, einen Knick. Um im Mediationsverfahren der Bevölkerung trotzdem eine eindeutige Sachlage präsentieren zu können, kamen die Leiter des Mediationsverfahrens auf die Idee, einen Zwischengutachter einzusetzen, der die drei Wirtschaftsgutachten konsolidieren sollte. Dazu wurde der für Pilotenausbildung zuständige Ingenieur Heinrich Beder bestimmt. Sein größter Vorzug war, dass er Lufthansamitarbeiter gewesen war. Er erkannte die Widersprüche der Gutachten, schlussfolgerte aber „im Umkehrschluss“, dass das Gutachten des RWI falsch sein müsse, weil die Mehrheit der Gutachten richtig seien und übergab es in seinem Schlussplädoyer, das den Mediatoren zugeleitet wurde. Vgl. Mediation (2000); darin auch das Gutachten des RWI.

⁴³ Bleisch (2005), S. 131.

⁴⁴ Die Untersuchung unterscheidet oberhalb 500 km Gesamtreisedistanz keine Klassen mehr. Die Untersuchung stammt von Anfang der 2000er Jahre. Sie wurde 2006 veröffentlicht (vgl. John, 2019, S. 81).

die Flexibilität am Zielort durch eigenen PKW oder die Mietkosten eines Individualverkehrsmittels am Zielort mit ein, sind Flugreisen erst ab weiteren Entfernungen sinnvoll.

Praktikerregeln

- Im Luftverkehrskonzept der Bundesregierung von 2009 wird bis **4 Stunden Bahnfahrtzeit eine Anreise terrestrisch empfohlen. „Reisen mit Distanzen bis zu 400 km werden,** je nach Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur, demnach gesamtwirtschaftlich vorteilhafter durch andere Verkehrsträger, wie z.B. durch den Schienenverkehr, erbracht.“⁴⁵
- In den Gutachten des Airport Research Center Aachen werden die Einzugsbereiche von Regionalflughäfen oft mit der 1-Stunden-Isochrone und der 2-Stunden-Isochrone beschrieben.⁴⁶ Allerdings haben Umfragen bei Unternehmern der Region Kassel ergeben, dass sie lieber die rund 2 Stunden Fahrtzeit (per Bahn oder PKW) bis zum Flughafen Frankfurt terrestrisch durchführen, als vom Flughafen Kassel aus zu irgendeinem Hub zu fliegen, wo sie dann umsteigen müssen.
- In den USA werden kleinere subventionierte Airports dann kritisiert, wenn sie „within in few hours drive“ von großen Flughäfen entfernt sind. Dann sei es doch besser, sie aufzugeben.

Das bedeutet zusammenfassend für die Untersuchung:

Es gibt einen sehr kleinen Vorteil für Regionen, wenn sie näher an einem Umsteigeflughafen der A-Kategorie liegen.⁴⁷ Ob sie aber näher an einem kleineren Flughafen der B-Kategorie oder weniger liegen, spielt für ihre Entwicklung keine Rolle.⁴⁸ Oder anders formuliert: die Existenz eines Flughafens unterhalb der A-Kategorie in der Nähe spielt für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region und ihr Wachstum keine Rolle.⁴⁹ Dasselbe gilt, wenn man Untersuchungen auf die Entfernung zu Low-Cost-Airports bezieht – es besteht kein statistisch signifikanter Effekt zwischen der Erreichbarkeit von Low-Cost-Flughäfen und dem BIP-Wachstum von Regionen.⁵⁰ Verkehrsstudien zeigen, dass der Luftverkehr bis Entfernung von 300 km gar nicht wettbewerbsfähig ist. Der terrestrische Verkehr hat für Entfernungen bis 500 oder 800 km noch sehr hohe Marktanteile. Die Untersuchung von Bleisch zeigt, dass den Geschäftsreisenden das Ziel an sich wichtig ist, während die Reisezeit und nicht einmal die viel diskutierte Tageserreichbarkeit das Reiseverhalten erklären. Praktikerregeln halten Entfernungen bis 400 km für den Zugang zu einem Flughafen für sinnvoll.

⁴⁵ Vgl. DIW Econ (2015a), S. 201. Quelle weiterer Daten zu Verlagerungen: Tab. 5-9 a.a.O.

⁴⁶ Siehe „*Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025*“ im Auftrag der Flughafen Dortmund GmbH vom Februar 2010 erstellt von Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, Aachen u.a.

⁴⁷ Vgl. John (2019).

⁴⁸ Vgl. John (2019), Melo, Graham, Brage-Ardago (2013), Mukkala, Tervo (2012), Bogai, Wesling (2011), Salow (2009), BAK Basel (2005). Die Besonderheit der Studie von Mukkala, Tervo (2012), welche die Autoren für die EU anfertigten, liegt darin, dass sie ausdrücklich Kausalitäten testeten. Deshalb ist ihre Studie besonders überzeugend. Eine Kernaussage ist, dass die Kausalität vom Wohlstand einer Region zum Luftverkehr verläuft. D.h. nicht der Luftverkehr zieht eine Region nach oben, sondern wohlhabendere Regionen ziehen Luftverkehr an. Die Studie von BAK Basel (2005) hat die Besonderheit, dass auch regionale Spillover-Effekte untersucht wurden. Die Studie von John (2019) ist die jüngste mit den aktuellsten Daten. Sie hatte das Ziel, die neuen Entwicklungen und Tendenzen zu ermitteln. Die Studie hat die Ergebnisse der älteren Studien bestätigt.

⁴⁹ Im Gegenteil: John kann zeigen, dass es Konvergenztendenzen gibt, denenzufolge ärmere Regionen in Europa aufholen und reichere relativ zurückfallen – und das völlig unabhängig davon, ob es einen Flughafen in der Nähe gibt oder nicht; vgl. John (2019).

⁵⁰ Vgl. John, 2019, S. 297.

Insgesamt bedeutet das damit:

- Eine terrestrische Reisezeit zu einem Flughafen von 4 Stunden scheint unschädlich zu sein.
- Als Zubringerstandorte zu Hubs sind kleinere Flughäfen in Deutschland fast vollständig entbehrlich, weil man die Hubs auch ohne diese Flughäfen terrestrisch gut erreichen kann.
- Als Treiber von regionalem Wirtschaftswachstum fungieren Regionalflughäfen nicht – das zeigen übereinstimmend viele Untersuchungen.

Die geringe Bedeutung der terrestrischen Anreisezeit hat folgende Konsequenz:

- Viele Flughäfen, nicht nur die nächstgelegenen, konkurrieren miteinander.
- Als Standorte für *Direktflüge* kommen kleinere Flughäfen deshalb durchaus infrage.
- Ob man einen Flug vom nächsten Hub oder von einem der vielen kleineren Flughäfen startet, spielt keine Rolle.
- Aber wiederum gilt: weil die terrestrischen Anreisezeiten eine geringe Rolle spielen und ein Reisender ohne Nachteile auch einen entfernteren Flughafen wählen kann, ist kein Grund erkennbar, irgendeinen der vielen konkurrierenden Flughäfen zu subventionieren.

Modalwechsel

Sinnvoll ist es, den Reisenden Risiken bei *Modalwechseln* abzunehmen. Airlines wie Lufthansa, die ihre Flüge gerne auf wenige Flughäfen konzentrieren und die Reisenden zu Anreisen mit anderen Verkehrsmitteln zwingen, sollten großzügiger bei Verspätungen von terrestrischen Zubringerfahrten sein und **attraktive Rail-and-Fly-Angebote** machen. Rail-and-Fly sollte ausgebaut werden. Evtl. muss der Gesetzgeber die Rechte von Reisenden, die wegen Problemen bei der terrestrischen Anreise zu einem Flughafen Flüge verpassen, stärken.

Chancen für kleinere Flughäfen

Eine andere Konsequenz ist, dass man Verkehre nicht unbedingt bei den stark belasteten großen Flughäfen konzentrieren muss, sondern viele Flüge unschädlich auf andernorts befindliche kleinere Flughäfen verlagern könnte. Mallorca-Reisende müssen nicht von DUS aus starten, sondern können dies auch von Weeze aus tun. Man könnte große Flughäfen beschränken, z.B. wenn sie negative externe Effekte nicht internalisieren. Mehrere Flughäfen könnte man als Flughafensysteme betreiben. Das alles sind Konsequenzen der Unschädlichkeit längerer terrestrischer Anreisen.

Forderungen:

- Bessere Zusammenarbeit von Bahn und Luftverkehr (gemeinsame Tickets und Passagierrechte im Verspätungsfall).
- Verlässlichkeit des Bahnangebotes steigern.
- Passagierrechte stärken, wenn Verspätungen bei der terrestrischen Anreise auftreten (z.B. Verfall des Tickets).

4.9 Staatliche Organe und Aufgabenverteilung

Das System der staatlichen Kompetenzverteilung in Luftverkehrsfragen wird kritisiert.

Eine Analyse des *Instituts für Weltwirtschaft* in Kiel schlägt deshalb eine „*Reform der horizontalen und föderalen Aufgaben- und Kompetenzzuordnung*“ vor. „Dysfunktionale“ Konflikte sollen entschärft, und die „Potentiale für einen funktionsfähigen Wettbewerb“ sollen gestärkt werden.⁵¹ Die Reform zielt darauf ab, Planfeststellungsverfahren zu „*entpolitisieren*“ und von Konflikten zu entlasten. Dazu muss die Unabhängigkeit der Behörden von der Politik gesteigert werden. Die Flughäfen sollten nicht mehr im öffentlichen Eigentum stehen, um die Interessenkonflikte der Behörden weiter zu mindern. Insbesondere sollen Behörden sicherstellen, die „*negativen Externalitäten des Ausbaus und der Nutzung eines Flughafens durch Abgaben und/oder Auflagen zu internalisieren*“⁵².

Von der Tendenz her wollen Bickenbach et al. die Planfeststellungskompetenzen bei den Bundesländern belassen. Der Spielraum soll aber vermindert werden durch konkrete, strikte bundesgesetzliche Rahmenregelungen. Dadurch kann eine einheitliche „unpolitisierte“ Umsetzung der beabsichtigten Luftverkehrspolitik in den Bundesländern erreicht werden.

Forderung:

- Formulierung möglichst konkreter und bindender Rahmenbedingungen für Flughäfen mit weniger Ermessensspielräumen insbes. zur Internalisierung negativer externer Effekte auf Bundesebene mit konkreten Grenzwerten und durchzuführenden Maßnahmen.

⁵¹ Bickenbach, Kumkar, Sichelschmidt, Soltwedel, Wolf (2005).

⁵² Ibid, S. 135f.

5 Schließungen und Herabstufungen

5.1 Ob und unter welchen Umständen eine vollständige Schließung oder eine Herabstufung zum Verkehrslandeplatz oder Sonderlandeplatz vorzuziehen ist

Die Betreiber von Flughäfen werden im Luftverkehrsgesetz als „Unternehmer“ bezeichnet. Die Initiative zum Eröffnen und Schließen von Flughäfen stammt vom Unternehmer. Unternehmern kann man nicht vorschreiben, zu schließen oder das Unternehmen „herabzustufen“. Solche Entscheidungen sind vielmehr unternehmerische.

Beispiele zeigen, dass Flughäfen, die nicht subventioniert werden, die Flughafenkategorie, welcher sie angehören wollen, sehr sorgfältig planen. Die Entscheidungen hängen davon ab, welche Kosten eingespart werden können in Verbindung mit den realistisch geschätzten Geschäftsmöglichkeiten. Dabei werden auch ergänzende Geschäftsarten berücksichtigt, um bestmöglich Synergien zu nutzen. Flughäfen, insbesondere kleinere, sind heute keine reinen Start- und Landeplätze mehr, also „Ein-Produkt-Unternehmen“. Vielmehr sind es „Gemischtwarenläden“ oder „Mehrproduktunternehmen“ mit einer Vielzahl von Aktivitäten, die sich ergänzen. Synergien werden auch im Betrieb mehrerer Flughäfen gefunden. Es ist nicht zu erwarten, dass ein staatliches Anordnen des Schließens und Herabgestuftwerdens zu besseren Lösungen kommt als das unternehmerische Entscheiden.

Forderung:

- Wichtig ist ein vernünftiges ordnungspolitisches Umfeld. Die Rahmenbedingungen müssen vernünftig gestaltet sein mit strikten Grenzwerten für die ausgelösten negativen externen Effekte, einem vernünftigen entschlackten Regelwerk und Möglichkeiten, an Flughäfen auch alternative Geschäftsfelder aufzubauen.

5.2 Mit welchen rechtlichen Hürden ist ein Schließen in groben Umrissen verbunden

Zwangswise Schließungen von Flughäfen durch den Bund sind sehr wahrscheinlich mit großen rechtlichen Hürden verbunden. Das Luftverkehrsgesetz räumt dem Bund dieses Recht nicht ein. Eigentümer können den Flugbetrieb freiwillig aufgeben. Landesbehörden können Genehmigungen zum Flugbetrieb zurückziehen, wenn Regulierungsbestimmungen verletzt werden. Die Aufgabe der Kernkraft hat gezeigt, wie teuer das Schließen eines Wirtschaftszweiges werden kann.

Raumordnungsgesichtspunkte

Das Raumordnungsgesetz könnte sich dazu eignen, Flughäfen an „falschen“ Standorten die Lizenzen zu entziehen. Allerdings dürfte eine politische Einigung, was ein „falscher“ Standort sei, nicht einfach sein. Es existieren hunderte von Flughäfen.

Veränderungen im Zeitablauf

Bedeutend sind auch *Veränderungen im Zeitablauf*: Was ein „guter“ Standort ist, kann sich durch technischen Fortschritt verändern. **Fachleute schätzen, dass sich die Luftfahrzeuge in wenigen Jahrzehnten stark gewandelt haben werden.** Es wird mit leisen und CO₂-neutralen, wenig Schadstoffe emittierenden Luftfahrzeugen gerechnet, die schon mit wenigen Passagieren kostendeckend arbeiten können. Das wird die Zahl geeigneter Standorte für Flughäfen wesentlich erhöhen. **Dies spricht aber auch dafür, im Vorfeld solcher Entwicklungen Bedingungen im Raumordnungsgesetz für solche Flugplätze festzuzurren.**

Die Vorschläge, das Raumordnungsgesetz zu nutzen, sehen so aus: Der Bund und die Länder legen mittels Raumordnungsgesetz und auf Basis konkreter Grenzwerte für negative externe Effekte Flughafenstandorte für Flughäfen verschiedener Kategorien fest. Damit brauchen die Länder nicht mehr ad hoc zu agieren. Die Planfeststellungsverfahren können sich beschleunigen, weil das Problem ungünstiger Standorte entfällt.

Bundesimmissionsschutzgesetz

Ein Ansatzpunkt für Schließungen könnte BImSchG § 50 sein. Dort ist für „raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen“ insbesondere zum **Schutz des Wohnens vorgesehen, dass „schädliche Umwelteinwirkungen“ „so weit wie möglich“** vermieden werden sollen. Das ist ein dehnbarer Begriff. Hier könnte man strikter formulieren und interpretieren und somit einen Ansatzpunkt schaffen, nicht im öffentlichen Interesse stehende Flughäfen zu disziplinieren.

Es ist heute so, dass es viele Regeln zum Schutz von Benachteiligten gibt. Diese sind aber oft nicht mit strikten Grenzwerten versehen, sondern vage formuliert und in Abwägungsklauseln eingebunden. Das eröffnet einer Interessentenpolitik Tür und Tor. Das Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009 lässt an jeder Ecke durchblicken, dass es der Schutz großer deutscher Flughäfen und der deutschen Netzwerkcarrier (Lufthansa) ist, was im Vordergrund steht. Dem ordnet sich alles andere unter, und die sonstigen Ziele werden verfehlt. Man muss sich in Bezug auf Ziele wie „Schutz des Wohnens“ einmal konkret festlegen, welches Niveau man erreichen will.

Forderungen:

- Anpassung des Raumordnungsgesetzes.
- Verschärfung der rechtlichen Möglichkeiten, Betriebsbeschränkungen auszusprechen. Dadurch mehr aktiver Schall- und Emissionsschutz (z.B. EU-Betriebsbeschränkungsverordnung).
- Striktere Interpretation von BImSchG § 50.
- Strikte Lärm- und Schadstoffgrenzen (50 Dezibel tags, 40 Dezibel nachts; Kernnacht luftverkehrsfrei. Einzelschallereignisse einbeziehen).

5.3 Schließung von Flughäfen

Das folgende Kapitel befasst sich mit der Schließung von Flughäfen. Einer Schließung defizitärer Flughäfen werden diverse Vorteile nachgesagt: Subventionen entfallen; der Wettbewerb normalisiert sich. Die Luftverkehrswirtschaft kann sich marktwirtschaftlich anpassen. Die freiwerdenden Flächen und Infrastrukturen können anderen zukunftssträchtigen Verwendungen zugeführt werden.

Wie schließt man einen Flughafen?

Das Luftverkehrsgesetz spricht von dem „Unternehmer eines Verkehrsflughafens oder Verkehrslandeplatzes“. Dieser ist die handelnde Person, die einen Flugplatz betreibt oder den Betrieb aufgibt und ihn damit schließt. Grundsätzlich kann die Flughafenunternehmerin oder der Unternehmer den Flugbetrieb beenden und einen Flughafen stilllegen. Flughäfen sind Unternehmen, die nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführt werden und jederzeit ihren Betrieb einstellen können, wenn sich dieser nicht rechnet.

Flughäfen benötigen zum Betrieb **staatliche Genehmigungen**. Diese Genehmigungen können aufgehoben werden. Hebt eine Behörde die Genehmigung eines Flughafens auf, hat die Trägerin des Flughafens das Recht, dagegen zu klagen. Es gibt einen **Bestandsschutz**. Im Verwaltungsverfahrensgesetz sind in § 49 Widerruf und in § 43 das Erlöschen geregelt. D.h., solange der Verwaltungsakt gilt und nicht wirksam aufgehoben wurde, hat der Flughafenunternehmer einen Anspruch auf die Nutzung der Rechte aus dem Verwaltungsakt. Eine Schließung setzt die Aufhebung der Genehmigung voraus.

Das Luftverkehrsgesetz gibt Rahmenbedingungen für den Betrieb von Flugplätzen vor. Nach diesem Gesetz muss, wenn ein Betrieb wesentlich „erweitert oder geändert“ wurde, eine Änderung der Genehmigung eines Flugplatzes erfolgen (LuftVG §6, Abs. 4). Zu einer solchen Änderung gehört auch die *Aufgabe* des Betriebs. Insofern ist eine stillschweigende Einstellung eines Flughafenbetriebes unter Beibehaltung aller einmal festgestellten Rechte (wahrscheinlich) nicht möglich. Die Genehmigung zum Betrieb eines Flughafens muss von den zuständigen Landesbehörden neu überdacht und gegebenenfalls geändert werden, wenn ein Flughafenunternehmer den Betrieb aufgeben oder stark einschränken will. Allerdings ist es nicht zwingend, dass eine Genehmigung zum Betrieb zurückgezogen wird, nur weil ein Flughafenunternehmer den Betrieb (zeitweilig) aufgibt oder stark einschränkt.

Entschädigungen

Es wäre denkbar, neues Recht zu schaffen, so dass erteilte Genehmigungen ad hoc hinfällig werden. Dann sind wahrscheinlich wie in anderen Fällen auch, **dem Flughafenunternehmer Entschädigungen zu bezahlen**. Spannend wäre die Frage, wie hoch die Entschädigungen sein müssen. **Üblicherweise bemessen sich Entschädigungen am wirtschaftlichen Wert. Wie hoch aber ist der wirtschaftliche Wert eines Flughafens, der seit Jahren defizitär und subventionsabhängig ist?**

Grundsätzlich sind folgende Schließungsalternativen denkbar:

- *Einstellung des Flugbetriebs.* Der Flugbetrieb wird eingestellt; der Flugplatz behält aber alle Rechte. Der Flugplatz wird quasi, so wie er ist, eingemottet und wartet auf bessere Zeiten. Ein Notmanagement sichert die Anlagen. Die Rechte bleiben unverändert.
- *Lizenzurückgabe.* Die Flughafenunternehmerin gibt die Lizenzen zurück. Damit werden Beschränkungen, wie Bauschutzbereiche hinfällig, und es eröffnen sich mehr Handlungsalternativen zur Verwertung des Geländes.
- *Lizenzaberkennung.* Unter Umständen können Verwaltungsakte auch von Seiten der zuständigen Behörden gegen den Willen der Flughafenunternehmerin aufgehoben werden. Das Gelände wird dann anderweitig genutzt. Es werden u.U. Entschädigungen fällig.
- *Lizenzverlust und Rückbau.* Der letzte denkbare Fall ist der, dass der Flughafen zurückgebaut werden muss.

Zukunftschancen unrentabler Flughäfen

Warum kann es sinnvoll sein, unrentable Flughäfen nicht vollständig zu liquidieren und die Rechte zurückzugeben? **Der technische Fortschritt könnte zur Entwicklung kleinerer und umweltfreundlicher Fluggeräte führen, die Kurzstreckenverkehre mit wenigen Passagieren abwickeln können.** In Italien wird an Zubringerverkehr gearbeitet, der größeren Flughäfen aus 100 km bis 50 km Entfernung Verkehr zutragen könnte. Solche und viele andere Entwicklungen des Luftverkehrs sind nicht undenkbar. Ein Flughafen, der seine Lizenzen nicht zurückgibt, behält die Option, sich dann wieder einzuschalten, wenn die Technologien anwendungsbereit sind. Dies kann eine sinnvolle Option darstellen, wenn Neugründungen schwierig sind.

Zusammenfassung

Handlungsoptionen für den Bund:

- Grundsätzlich kann der Bund einen Flughafen nicht schließen (es sei denn, er wäre Eigentümer).
- Grundsätzlich sollte der Bund in einer Marktwirtschaft nicht unmittelbar in das unternehmerische Geschehen eingreifen. Der Bund sollte den ordnungspolitischen Rahmen setzen, in dem die Eröffnungs- und Schließungsentscheidungen von den Unternehmern getroffen werden.
- Es könnte sinnvoll sein, z.B. im Raumordnungsgesetz Vorschriften für Standorte von Flughäfen zu vertiefen und zu klären.

5.4 Herabstufung?

Wie sieht es mit der „Herabstufung“ von Flughäfen aus, über die viel gesprochen wird?

In Deutschland gibt es ein abgestuftes System von Flughäfen. Das System ist nicht gradlinig und nicht immer logisch. Es ist eher *technisch* orientiert, wird aber auch *wirtschaftlich-kaufmännisch* verwendet.

Welche Vorschriften sind relevant?

Zunächst gilt, dass Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden dürfen (LuftVG, §6). Dabei ist (i) die Umweltverträglichkeit zu prüfen. Den Erfordernissen der (ii) Raumordnung muss „entsprochen“ werden. (iii) Naturschutz, (iv) Landschaftspflege, (v) Städtebau und (vi) Schutz vor Fluglärm müssen „angemessen berücksichtigt“ sein. Die (vii) öffentliche Sicherheit und Ordnung darf nicht gefährdet werden. Eine Genehmigung kann später widerrufen werden. Ein weiteres Kriterium ist das (viii) öffentliche Interesse: Flughäfen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, dürfen nicht genehmigt werden, wenn Anlage und Betrieb „die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigen“. Eine Änderung der Genehmigung muss erfolgen, wenn die Anlage oder der Betrieb wesentlich erweitert oder geändert werden soll (LuftVG §6, Abs. 4).

Die Anlegung und Änderung von (i) Flughäfen und (ii) Landeplätzen mit beschränktem Bauschutzbereich erfordert eine Planfeststellung (LuftVG §8), bei der die öffentlichen und privaten Belange im Wege einer Abwägung festgestellt werden. Planfeststellungsbehörden sind die von der Landesregierung bestimmten Behörden desjenigen Bundeslandes, in dem der überwiegende Teil des Flugplatzes liegt (LuftVG §10). Bei Konflikten zwischen Landesbehörden und für Teilbereiche zuständige Bundesbehörden entscheidet die Planfeststellungsbehörde des Landes im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr (LuftVG §10).

Bei Genehmigung eines *Flughafens* ist für den Ausbau ein Plan festzulegen. Dieser ist maßgebend für den Bereich, in dem die in den LuftVG §12 Absätzen 2 und 3 bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich). Bei Genehmigung von *Landeplätzen* kann ein Bauschutzbereich festgelegt werden derart, dass die Baugenehmigungsbehörden nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde entscheiden darf („beschränkter Bauschutzbereich“) (LuftVG §17).

Flugsicherungsdienste (Verkehrskontrolle inkl. Verkehrsumleitung, Alarm, Information, Beratung (LuftVG §27c) werden an solchen Flugplätzen *vorgehalten*, an denen das Bundesministerium für Verkehr einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt. Der Flugplatzunternehmer muss die Einrichtungen dazu bereitstellen. Die Selbstkosten werden ihm erstattet (§27d).

Auf anderen Flugplätzen können Flugsicherungsdienste auf Kosten des Flugplatzunternehmers bereitgestellt werden (LuftVG §27d). LuftVG §27f stellt das gleiche für Flugwetterdienste fest. Auf Flugplätzen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, hat der Flugplatzunternehmer die Kosten der Luftaufsicht zu tragen (LuftVG §29a).

Wo finden sich in den Vorschriften die „Stufen“ zum „Herabstufen“ oder „Heraufstufen“?

Welche Stufen gibt es?

Zunächst gibt es die Stufen des „allgemeinen Verkehrs“ (LuftVG §6) und des „Sonderverkehrs“, welche auf die Nutzungsart durch die Allgemeinheit bzw. für Sonderzwecke abzielen. Der Sonderverkehr ist mit weniger Auflagen belastet.

Dann gibt es Einteilungen, die auf *Planfeststellungen* zielen. In LuftVG §6 ist von Flugplätzen die Rede, „die einer Planfeststellung bedürfen“. Es ergeben sich zwei Stufen: mit und ohne Planfeststellungsnotwendigkeit.

Dann gibt es Einteilungen nach *Bauschutzbereichen*. Ein *Flughafen* hat nach LuftVG §12 definitiv einen Bauschutzbereich, d.h. einen von Luftfahrtbehörden kontrollierten Baubereich. *Landeplätze* sind Flugplätze, die einen Bauschutzbereich haben können. Es wird vom *beschränkten Bauschutzbereich* gesprochen (§17 LuftVG).

Dann gibt es Einteilungen nach der Art des *Verkehrs*. Linienverkehr erfordert andere Sicherheitseinrichtungen inkl. Personenkontrollen und Gepäckkontrollen als Gelegenheitsverkehr (z.B. Transport einer Fußballmannschaft oder einer Reisegruppe). Linienverkehr ins Ausland erfordert weitergehende Maßnahmen. Für den Linienverkehr (bei dem Personen oder Sachen gewerbsmäßig durch Luftfahrzeuge auf bestimmten Linien öffentlich und regelmäßig befördert

werden) gilt eine Betriebspflicht (LuftVG, § 21, I): Linienfluggesellschaften sind verpflichtet, den Flugbetrieb auf einer Linie während der Dauer der Genehmigung aufrecht zu erhalten.

Dann gibt es Einteilungen, die auf *Flugsicherungsdienste* abzielen. Es ergeben sich dabei insgesamt vier Stufen:

1. Die erste Stufe ist durch die Anerkennung oder Verweigerung eines Bedarfs an Flugsicherungsdiensten durch den Bund gekennzeichnet. Ein solcher Bedarf kann aus Gründen der „Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen“ (§27d LuftVG) gegeben sein. Ist der Bedarf durch den Bund festgestellt, werden dem Flugplatzunternehmer die Kosten der Flugsicherung und der dazugehörenden Einrichtungen erstattet.
2. Bei Flugplätzen, bei denen der Bund keinen Bedarf für Flugsicherungseinrichtungen festgestellt hat, muss der Flugplatzunternehmer die Kosten selbst tragen, wenn er Flugsicherungseinrichtungen auf seinem Flughafen trotzdem vorhalten will.⁵³ D.h. die nächste Stufe von Flugplätzen sind diejenigen, die zwar keine Bedarfserklärung des Bundes vorweisen können, aber groß genug sind, Flugsicherungseinrichtungen zu erfordern.

Bei den kleineren Flugplätzen ist die Unterscheidung nach kontrollierten und nicht kontrollierten Flugplätzen gebräuchlich. Es geht dabei um die *Platzkontrolle*, d.h. wie der an- und abfliegende Verkehr geregelt wird.

3. Verkehrslandeplätze, die „mit der Einrichtung der Flugplatzkontrolle und der sonstigen technischen Einrichtungen auf Kosten und zu Lasten des Flugplatzunternehmers einen Flugbetrieb nach *Instrumentenflugregeln* aufgenommen haben“, sind eine weitere Gruppe.⁵⁴
4. Bei *unkontrollierten* Flugplätzen ist jeder Flugzeugführer selbst für die Einordnung in den Platzverkehr zuständig. Der Flughafen kann die Piloten unterstützen. Es kann eine Person am Flugplatz vorhanden sein, welche den Flugzeugführern Informationen gibt, aber keine Befugnis zur Lenkung des Verkehrs besitzt. Es ist auch möglich, dass an unkontrollierten Flugplätzen IFR-Verkehr stattfindet. Dann sind durchfliegende Luftfahrzeuge verpflichtet, Funkkontakt aufzunehmen. Es wird in diesem Fall ein AFIS vorgehalten (Aerodrome Flight Information Service).

Eine genaue Übersicht, welches der Regime für welchen Flugplatz vorteilhaft ist, gibt es nicht. Der Überblick über vorteilhafte Regime wird durch eine Reihe von zusätzlichen Regeln erschwert. Z.B. können **Linienflüge über 14 t nur auf kontrollierten Flugplätzen** durchgeführt werden. Oder die Einrichtung einer Kontrollzone an einem Flughafen ist nur möglich mit **speziell gesicherten und geprüften Geräten, die hohe Kosten verursachen**. Auch gibt es Ausnahmen und spezielle Flugplatzkategorien wie Flugplätze mit „*Bedarfsflugverkehr zu regelmäßigen Zeiten*“, was eigentlich einen Widerspruch in sich selbst darstellt, aber den Linienverkehr zu den günstigen Bedingungen des Bedarfsverkehrs erlaubt.

Neu ab Jahresende 2021 wird sein, dass die Linienflugregeln bis und ab 14 t Startgewicht fallen werden. Solche Flüge können dann auch ohne Tower nur mit AFIS-Diensten betrieben werden. Es wird eine neue Flugplatzkategorie geben: „*Verkehrsplätze mit geringem Flugverkehr*“.

⁵³ Der Nachteil dieses Zustands scheint es zu sein, dass Flughäfen Probleme bei Verhandlungen mit Airlines über die Lande- und Startgebühren, welche diese Kosten enthalten müssen, haben können.

⁵⁴ Pompl, W. (2007), S. 184pdf; Bundestagsdrucksache 13/1995 vom 17.3.1997.

Insgesamt wird deutlich, dass diese **Abstufungen vorwiegend technischen Charakter** tragen. Es geht um die Sicherheit der An- und Abflüge und um die Frage, mit welchen technischen Systemen man die Sicherheit gewährleisten kann. Dies zieht dann in der Konsequenz Kosten in unterschiedlicher Höhe nach sich, welche die Rentabilität der betroffenen Flugplätze beeinflussen. Die Ausnahmen zeigen, dass die Regeln Flughäfen in bestimmten Nischen nicht angemessen behandeln. Ein generelles Durchforsten der Regeln könnte deshalb sinnvoll sein.

Was hat die Praxis aus den Abstufungen gemacht?

Die Praxis hat aus den *technischen* Abstufungen des LuftVG und der weiteren Vorschriften *Wertigkeiten* entwickelt und zusätzliche Kriterien angehängt, die meist mit dem *Verkehrsvolumen* zu tun haben, manchmal auch mit der Unterscheidung *national/international*, dann auch mit dem Kriterium *Linienverkehr/Gelegenheitsverkehr*.

Die Flughäfen, bei denen der Bund einen Bedarf an Flugsicherungsdiensten erklärt hat, werden als „*internationale Verkehrsflughäfen*“ bezeichnet, obwohl die Art der Flugsicherung gar nichts mit dem Streckennetz zu tun hat, während die anderen weniger wertig als „*Regionalflughäfen*“ benannt werden, obwohl an ihnen auch internationaler Verkehr stattfinden kann (wenn die Abfertigungsanlagen dafür vorhanden sind). Für den Begriff *internationaler Verkehrsflughafen* besteht kein rechtlicher Schutz. Auch der Regionalflughafen ist kein geschützter Begriff. Pompl bezeichnet ihn als „Arbeitsbegriff“, der rechtlich nicht zu finden sei.⁵⁵

Welche Folgen haben die Regeln?

Wie gesehen, verwendet das Luftverkehrsgesetz fast ausschließlich *technisch orientierte Kriterien*. Ein wesentliches Interesse der Flughäfen, vom Bund „anerkannt“ zu werden, liegt in *monetären* Vorteilen. Dabei scheint es so zu sein, dass die Flughäfen nicht nur ihre „Selbstkosten“ abrechnen, wie es das Luftverkehrsgesetz vorsieht, sondern durch entsprechende Kalkulations-schemata weitere Deckungsbeiträge erzielen. Es würden auch solche Einrichtungen und Räumlichkeiten bezahlt, die Flughäfen sowieso vorhalten müssten. Deshalb besteht ein sehr starker Anreiz, diese Zahlungen zu erhalten und alles dafür zu tun, dass man weiterhin zum Kreis der Berechtigten gehört. Eine „Normalisierung“ der deutschen Flughafenlandschaft wird dadurch (wenigstens etwas) erschwert.

Insgesamt setzt das System falsche Anreize:

- Diejenigen Flughäfen, die Erstattungen ihrer Aufwendungen erhalten, haben wenig Interesse an Veränderungen, welche die Erstattungen gefährden. Dadurch suchen sie möglicherweise *nicht* nach der *optimalen Marktnische* für den eigenen Flughafen. Vielmehr könnte es sein, dass sie sich um „Größe“ und um internationalen Luftverkehr bemühen, um weiterhin vom Bund anerkannt zu werden.
- Das System setzt darüber hinaus falsche Anreize, weil es einer Weiterentwicklung der Flugsicherungstechnik im Wege steht. LuftVG §27d formuliert, dass die Flugsicherungsdienste „*an den Flugplätzen*“ vorgehalten werden. Es könnte nun sein, dass die Technik dahingeht, dass solche Einrichtungen gar nicht mehr „*an den Flugplätzen*“ vorgehalten werden müssen. Bei kleineren Flughäfen wird bereits die Technik der Remote Tower Operations eingesetzt. Die Standorte der

⁵⁵ Pompl, W. (2007), S. 184pdf; Bundestagsdrucksache 13/1995 vom 17.3.1997.

Fluglotsen koppeln sich von den Standorten der Flughäfen ab.⁵⁶ Es soll hier gar nicht untersucht werden, ob diese Technik bereits für größere Flughäfen eingesetzt werden kann. Es soll nur festgestellt werden, dass die Formulierung im Luftverkehrsgesetz veraltet ist und der §27d LuftVG das Interesse an technischem Fortschritt mindern könnte. Dadurch werden Fehlanreize gesetzt.

Was sollte der Bund tun?

Im Ergebnis zeigt sich: Die Erstattung der Kosten der Flugsicherung bestimmter Flughäfen ist ein unzureichendes Mittel. Sie greift in den Wettbewerb ein. Sie bevorzugt bestimmte Unternehmen und benachteiligt andere, die sich dann selbst um den Ersatz ihrer Kosten bei den Airlines kümmern müssen. Technischer Fortschritt kann behindert werden. **Der Bund sollte das System des LuftVG §27d abschaffen und *keinen* Flughafen auf diese Weise unterstützen.**

5.5 Abschätzung, inwiefern die Schließung kleinerer Flughäfen in Bezug auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu Lasten der Menschen im Umfeld der großen Flughäfen geht

Es gibt derzeit keine Untersuchungen und keine ausgearbeiteten Verfahren, wie man Verlagerungen von Luftverkehr von einem zu einem anderen Flughafen *bewertet*. Fakt ist, dass mit einer Verlagerung des Luftverkehrs auch Schalldruck und Schadstoffe verlagert werden. Da Lärm als Mittelungswert über einen größeren Zeitraum gemessen wird, kann es zu verschiedensten Reaktionen kommen. Denkbar wäre, dass der Wechsel einer kleinen Zahl von Flügen von einem kleinen zu einem großen Flughafen dort zu keinen nennenswerten Auswirkungen führt. Die Verlagerung könnte aber auch den Mittelungspegel gerade über eine kritische Grenze bringen mit erheblichen Konsequenzen. Dasselbe könnte für Schadstoffe gelten. Je nach Dichte der Besiedelung im Umfeld eines Flughafens kann die Zahl der Lärmbetroffenen stark ansteigen. In anderen Konstellationen könnten wenige stark betroffene Personen durch viele ein wenig betroffene Personen ersetzt werden. Wie solche Effekte zu bewerten sind, ist nicht erprobt. Gegen eine von der Politik angeordnete oder geförderte Luftverkehrsverlagerung ist mit Protesten der Bevölkerung zu rechnen.

Handlungsleitende Maxime

Welche Maxime sollte handlungsleitend sein, wenn staatliche Maßnahmen zu einer Verlagerung von Luftverkehr von einem zu einem anderen Flughafen führen?

⁵⁶ „Die Sicht aus dem Fenster [wird] ersetzt durch einen digital rekonstruierten Panoramablick mittels hochauflösender Videokameras. Anstelle eines Fernglases kommt eine weitere, bewegliche Kamera zum Einsatz.“ Vgl. https://www.dlr.de/fl/desktopdefault.aspx/tabid-1150/1741_read-47149/1741_page-2/.

Handlungsleitend kann es sein, strikt einzuhaltende Grenzwerte für Schadstoffe und für sonstige negativen externe Effekte so festzulegen, dass sie anerkannten Prinzipien (der Nachhaltigkeit, der Schadensvermeidung etc.) entsprechen. Das ist bisher nicht der Fall, weil Genehmigungsbehörden und Gerichte bisher zumeist den Verkehrsinteressen im Rahmen ihrer Abwägungen den Vorrang einräumten und die negativen Konsequenzen, welche die Menschen trafen, geringachteten. „Hier geht es um das öffentliche Wohl gegen die privaten Interessen Einzelner“, sagte ein Kasseler Oberverwaltungsrichter bei einer Anhörung – danach winkte er all die Gefälligkeitsgutachten des Flughafens durch, die sich später als grob fehlerhaft herausstellten. Das zeigt das Klima, in dem bisher Abwägungen getroffen wurden. Durch striktere Grenzwerte und Eliminierung von wachweichen, dehnbaren Begriffen in den Vorschriften kann dem entgegengewirkt werden.

Wie soll das Problem negativer externer Effekte in Zukunft gelöst werden?

Das wissenschaftliche Standardverfahren ist die *Internalisierung*. Das heißt, der Schädiger muss dem Geschädigten den von ihm verursachten Schaden bezahlen. In der Praxis in Deutschland wird dieses Verfahren teils-teils umgesetzt.

- Bei *CO₂* setzt sich das Verfahren langsam durch. Marktgerechte Preise für *CO₂* werden angestrebt. Als Preis werden die Kosten einer Neutralisierung des freigesetzten *CO₂* allgemein akzeptiert, um das Ziel einer klimaneutralen Wirtschaft zu erreichen.
- Bei anderen *Schadstoffen* wird eher mit Grenzwerten gearbeitet.
- Bei *Lärm* gibt es Grenzwerte, passiven Schallschutz in völlig unzureichender Höhe, lärmabhängige Flughafenentgelte ohne nennenswerte Steuerungseffekte. Hier sollten die WHO-Empfehlungen eingeführt werden.

Forderung:

- Festlegung konkreter Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe.
- Einführung der Konzepte des UBA (Lärmkontingentierung).
- Alternativ Festlegung von Kompensationen wie in Bickenbach et al. (2015) beschrieben.

5.6 Auffanggesellschaften

Die Frage ist aufgekommen, wie eine Flughafenlandschaft einerseits marktwirtschaftlich-wettbewerblich organisiert werden kann, andererseits mit vermutlich eintretenden Insolvenzen umgegangen werden muss und gleichzeitig eine als notwendig erachtete Infrastruktur gesichert werden kann?

Ein Konzept geht dahin, den Bund einspringen zu lassen, sollte ein Flughafen nicht bestehen. Der Bund könnte in diesem Fall, um die aufgebaute Infrastruktur zu beschützen, den Flughafen in eine Auffanggesellschaft überführen, die keinen Luftverkehr betreibt, sondern den Flughafen solange sichert, bis eine neuer Flughafenunternehmerin gefunden wurde.

Ein solches Verfahren schützt die Infrastruktur. Gleichzeitig werden die Airlines diszipliniert, die nun einen Flughafen nicht mehr gefahrlos preislich „ausquetschen“ können, weil eine Insolvenz zur realen Möglichkeit wird und Flughäfen tatsächlich zumindest zeitweilig „vom Netz“ gehen können. Der Vorschlag fördert insofern den partnerschaftlichen Umgang von Flughäfen und Airlines, weil beide wissen, dass ein „Ausquetschen“ das vorläufige Ende für beide bedeutet.

Der Vorschlag hat noch weitere Vorteile: ein Flughafen, der im Wettbewerb nicht besteht, „verschwindet“ nicht sofort, sondern bleibt erhalten, bis jemand mit neuen Konzepten sich die Übernahme zutraut. Durch dieses „Erhalten-bleiben“ entfällt auch die Angst von Kommunen, Kreisen oder Ländern vor einer Insolvenz „ihres“ Flughafens. Der Flughafen bleibt erst einmal bestehen. Eine Insolvenz bedeutet nicht das endgültige Aus, sondern nur den Beginn einer Zwischenphase, bis neue Geschäftskonzepte und Verwendungen der Flughafeninfrastruktur entwickelt wurden.

Wie könnten die Rahmenbedingungen für eine Auffanggesellschaft aussehen? Der Bund würde den insolventen Flughafen nicht kaufen, sondern übernehmen und sichern. Der Flugbetrieb wird eingestellt. Eine zeitliche Obergrenze wäre sinnvoll, nach deren Ablauf der Flughafen in ein Insolvenzverfahren überführt wird. Der frühere Flughafenunternehmer muss in der Zwischenzeit auf seine Verwertungsrechte verzichten; Gläubiger müssen warten. Der Käufer zahlt einen marktgerechten Preis und entschädigt daraus zuerst den Bund für seine Sicherungsaufwendungen. Flughäfen, deren Luftverkehrsleistungen unter einer bestimmten Untergrenze liegen, werden nicht in das System einbezogen. Ideen für Verfahrensweisen könnten vielleicht bei Verfahren der Bafin (Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht) zur Sicherung insolventer Banken gewonnen werden.

Forderung

- Der Bund gründet eine Auffanggesellschaft, in der insolvente Flughäfen ohne Flugbetrieb solange gesichert werden, bis eine neue Flughafenunternehmerin mit aussichtsreichem Konzept und dem Kapital zum Erwerb des Flughafens gefunden wird.

6 Aufbau und Wachstum: Chancen kleinerer Flughäfen

Was passiert eigentlich mit Flughäfen, die in ihrer Bedeutung zurückgehen und vielleicht „herabgestuft“ werden? Oder bei denen wegen finanzieller Engpässe eine Schließung droht?

Bedeutet dies das endgültige „Aus“? Welche Optionen eröffnen sich Flughäfen, die weniger Verkehr haben und nicht um die Anerkennung durch den Bund kämpfen müssen? Wie geht es mit herabgestuften Flughäfen weiter? Das Ziel des folgenden Abschnitts ist es, eine Vorstellung zu vermitteln, was in kleineren Flughäfen passiert und welche Handlungsoptionen existieren.

„Schließen? Nein, das ist gar nicht nötig“, lautet die Antwort eines Flughafenmanagers auf die Frage, wie es nach der Privatisierung seines vormals kommunalen Flughafens weiterging. In der aktuellen Debatte entsteht der Eindruck, als ob mit einer Herabstufung das Lebensende eines Flughafens gekommen wäre – Herabstufung als Todesstoß. Dies ist aber nicht der Fall. Im Folgenden soll gezeigt werden, welche Optionen sich für kleinere Flughäfen eröffnen.

Kategorienwahl: Prestige oder Sachlichkeit?

„Luftverkehrsrechte wollten wir nie aufgeben. Wir sagten, gute Infrastruktur und Anbindung. Alles gut. Dann haben wir abgestuft auf Sonderlandeplatz. Das ist verkehrlich herabgestuft mit Auswirkungen auf Lärmschutzzonen. Planungsrechtlich bleibt es Flughafen. Planungshoheit z.B. für Immobilien im Umfeld hat die Landesluftfahrtbehörde.“ Diese beispielhaften Ausführungen zeigen, welche Überlegungen nicht subventionierte Flughäfen anstellen.

Eine aktuelle Diskussion ist über eine mögliche Abstufung von Flugplätzen mit einer Kontrollzone zu AFIS-Flugplätzen entbrannt. Das ist eine Maßnahme der Deregulierung. Der Verzicht auf eine CTR-Zone (Kontrollzone) bzw. die Erlaubnis, keine Kontrollzone einrichten zu müssen, spart erhebliche Kosten. Dies freut einige Flugplätze. Andere Flugplätze beklagen, dass dann einige Airlines nicht mehr kommen könnten, die nur Flugplätze mit Kontrollzone anfliegen. Dem wird entgegengehalten, dass diese Airlines sowieso nicht kommen und wenn ja, die Landgebühren die Kosten nicht deckten, welche die Kontrollzone, die ja eigens für sie am Leben erhalten wird, verursacht: Prestige gegen Wirtschaftlichkeit.

Maßnahmen zur Stabilisierung der wirtschaftlichen Situation

Die wirtschaftliche Situation wird durch den Aufbau ergänzender Geschäftsfelder stabilisiert. Es geht darum, Synergien zu nutzen. D.h. zwischen dem Luftverkehrsgeschäft und den Möglichkeiten, welche ein Flughafen sonst noch bereithält, werden Synergien ausgenutzt. Basis dafür sind die Flächen des Flughafens, seine Gebäude und Möglichkeiten, weitere Gebäude zu errichten.

Fallbeispiel: „Wir haben den Flugplatz um die Jahrtausendwende gekauft und uns gefragt, was man damit machen kann. Unsere Idee: Fläche und Infrastruktur mehr-

fach nutzen. Doppelt und Dreifach. Flug, Events, Autos etc.“ Oder: „Der Luftfahrtzulieferer Heggemann baut am Flughafen Paderborn ein neues Testzentrum für Flugzeugfahrwerke.“⁵⁷

Ein Flughafenunternehmer berichtet, dass er bei Übernahme eines defizitären Flughafens 90% Erlöse aus Flugbetrieb vorgefunden habe. Heute seien es 80% aus Nicht-Flugbetriebsaktivitäten.

Fallbeispiel: „Unsere Flugplätze haben in der Regel keine gewerblichen Passagierverkehre. Das spart Sicherheitskosten. Es bleiben die Erlöse aus Privatflugverkehr. Die allein können aber die Kosten nicht decken. Deshalb haben wir Zusatzaktivitäten. Dabei sind auch Projekte mit roten Zahlen, aber sie müssen eine Perspektive haben. Die schwarzen müssen überwiegen. Wir brauchen Erträge.“

Kritik an kommunal betriebenen Flugplätzen

Einige Flugplatzbetreiber werfen den kommunal-dominierten Flugplätzen Unflexibilität vor. Ein privater Flughafen ohne Chance auf Subventionen habe nur eine Wahl: Erlöse suchen und dann die Kosten den Erlösen anpassen. Kommunale Flughäfen demgegenüber würden nicht das Nötige tun. Im O-Ton heißt es: „Die kommunalen Flughäfen sind in einem Dilemma. Die haben das Gefühl einer großen Unsicherheit. Die haben Entscheider, die i.d.R. von Flugplätzen keine Ahnung haben.“ Die Bürgermeister oder Landräte könnten Synergien oft nicht erkennen und auch weniger gut nutzen als das private Flughafenunternehmer könnten. Gremien würden mitreden und Ideen zerreden. In privaten Unternehmen werde flexibler gesteuert. Es gebe viele heilige Kühe.

Ein Flughafenunternehmer deutet das Verhalten der Flughäfen in öffentlichem Eigentum so: „Wir kriegen keinerlei Subventionen und müssen uns wirtschaftlich verhalten. Die werden subventioniert. Das nutzen die zu allerlei unwirtschaftlichen Maßnahmen aus.“

Fallbeispiel: Ein Flughafenunternehmer führt aus, dass man sich entschieden habe, eine eigene Feuerwehr zu haben – ein Umstand, der bei öffentlichen Flughäfen laufend zu Klagen über die zu hohen Kosten führt. Meist wird dann gefordert, dass der Bund oder das Land die Kosten der Feuerwehr übernehmen sollten. Tatsächlich ist es aber billiger, eine eigene Feuerwehr zu haben. Die Feuerwehr hat an dem besagten Flughafen die höchste Leistungskategorie durch regelmäßige Trainings und Ausbildungen. Beschäftigt sind die Feuerwehrleute aber überwiegend mit anderen Arbeiten wie z.B. Flugzeugbetankung. „Die Mitarbeiter werden vielfältig eingesetzt“, ansonsten droht die Insolvenz und die Arbeitsplätze sind weg. Wenn ein Vorfeldmitarbeiter und eine Vorfeldmitarbeiterin auch gleichzeitig Feuerwehrsicherungen erhalten, kann das die Arbeit interessanter machen und das Lohnniveau anheben. Man muss genügend flexibel sein, um solche Strukturen zu errichten.

Ein Flughafenunternehmer erklärt, dass eine prestigeträchtige Luftverkehrskategorie z.B. 40 Mitarbeiter für Sicherheit zur Folge habe, während man mit einer günstigeren Kategorie mit 20

⁵⁷ Siehe <https://www.airliners.de/heggemann-baut-fahrwerkstest-zentrum-flughafen-paderborn/58484>.

Sicherheits-MA auskommen könne. Die Differenz kann der Flughafen in produktiven Bereichen einsetzen, mit denen der Flughafen Geld verdient. Es kann zu „Jobenrichment“ kommen. Die Arbeit kann interessanter werden, und höhere Löhne können bezahlt werden.

Den öffentlichen Flugplätzen wird auch vorgeworfen, dass sie Synergien hinsichtlich der Entwicklung der Immobilien und der Non-Aviation-Einnahmen zu wenig nutzen. Dies kann am Know-how liegen, an Problemen der Kapitalbeschaffung oder Grenzen der unternehmerischen Tätigkeit öffentlicher Gesellschaften. Fakt sei, dass man ohne solche ergänzenden Tätigkeiten einen Flugplatz nicht in die Rentabilität führen kann.

Geschäftsmöglichkeiten an privaten Flugplätzen: Beispiele

Die meisten rein privaten Flugplätze nutzen die Möglichkeiten der Flächen, um Gebäude und Hallen zu errichten und diese zu vermieten. Teilweise bauen die Nutzer die Hallen auch selbst auf der Basis von Erbpachtverträgen. Dadurch wird der Flugplatzbetreiber finanziell entlastet.

Fallbeispiel: Wie baut man ein neues Empfangsgebäude, wenn man sparen muss? Man nutzt Synergien. Der Tower wird in einer Etage eines büroähnlichen Gebäudes untergebracht. Er ist als „Remote“-Tower ausgestattet. Damit können 10 Flughäfen gesteuert werden. Zusammenarbeit erfolgt mit Austrocontrol. Synergien über mehrere Flugplätze werden genutzt: „Wenn wenig Betrieb ist, kann ich einen Fluglotsen für mehrere Flugplätze einsetzen. Es gibt 3 Lufträume: oben steuert Eurocontrol. Ganz unten wird nur flugplatzbezogen gesteuert. Da ist Wettbewerb erlaubt, und man kann von überall andere Flugplätze kontrollieren. Das ermöglicht die Einsparung von Kosten.“

Welche Synergien lassen sich erzielen, wenn ein Flugplatzunternehmer mehrere Flugplätze betreibt? Genannt werden: gemeinsamer Einkauf insbes. der Treibstoffe. Übertragung von Ideen und Konzepten von einem zum anderen Flughafen. Schnellere Lernkurve.

Fallbeispiel: Ein privater Flughafenunternehmer, der bereits andere Flughäfen betreibt, sagt, dass Paderborn für ihn interessant wäre. Paderborn als öffentlicher Flughafen hat Insolvenz in Eigenregie angemeldet. Der private Unternehmer hält die Region für interessant, die Infrastruktur für gut. Die Ausrichtung des Flughafens und die Zahl der Mitarbeiter seien falsch. Ansonsten sieht er gute Chancen, den Platz als Flugplatz aufrechterhalten zu können.

Auch privatisierte Flughäfen leben teilweise von Subventionen. Es sind aber oft keine, die sich direkt auf das Fluggeschehen richten. Vielmehr können es Zuschüsse für technische Entwicklungen an irgendwelchen Geräten sein, wobei sich die Entwickler am Flughafen ansiedeln und Gewerbehallen mieten. Ein Flugplatz führt Tests von Abläufen durch, die dann später anderswo zum Einsatz kommen. U.s.w.

Privatisierung als Allheilmittel?

Wie gezeigt, wird an öffentlichen Flughäfen Kritik geübt. Allerdings haben auch private Flughäfen Schwierigkeiten. Ein Experte äußert: „Die wirklich gelungenen Privatisierungen kann man an einer Hand abzählen. Es gibt dagegen unzählige gescheiterte Privatisierungen.“ Derselbe Experte erläutert beispielhaft Ursachen des Scheiterns: Es gab Immobilienentwickler, welche

Flughäfen vorrangig als Immobilienprojekte ansahen, aber von der Komplexität der Luftverkehrsseite keine Ahnung hatten bzw. die Potentiale des Luftverkehrs überschätzten. Dann nennt er ausländische Investoren, die sich in der Komplexität und Verschlungenheit der deutschen Bürokratie verhedderten. In diesem Punkt könnten dann kommunale Flughäfen erfolgreicher sein, „da sie in den Verwaltungen vernetzt sind.“ Er resümiert: „Ich möchte fast behaupten, dass es mehr erfolgreich betriebene öffentliche Plätze als gelungene Privatisierungen gibt. Letztendlich liegt es aber immer an den Akteuren, die dort jeweils aktiv werden und welche Freiheiten man ihnen gibt.“

Herabstufungen als Makel oder Chance?

Bei vielen Flughäfen ist die Kategorie eine Frage des Prestiges. Internationaler Verkehrsflughäfen zu sein gilt bei vielen als das Nonplusultra. Wenn nicht dies, dann sollte man wenigstens noch bedeutender Regionalflughafen sein. Einfacher Landeplatz zu sein, ist nicht erstrebenswert. Das Ziel, nach oben zu kommen, etwas Besseres zu sein, sich aus der Masse herauszuheben, lässt man sich etwas kosten. Auf der Basis öffentlicher Geldgeber, die bereitstehen, laufende Verluste ausgleichen, Investitionen zu finanzieren und im Notfall Geldspritzen zu geben, kann man expansive Ideen verfolgen.

Den etwas größeren öffentlichen Flughäfen wird vorgeworfen, sie kennten nur eine Strategie: sie wollen immer größer werden, längere und breitere Landebahnen haben, um sich für jede Art von Linienverkehr attraktiv zu machen. Damit sind aber oft zusätzliche Kosten verbunden, was bei öffentlichen Flughäfen meist keine Rolle spielt, weil sie subventioniert werden.

Linienflugverkehr

Ein spezielles Problem ist die Stufe des Linienflugverkehrs. Diese Stufe ist in Deutschland strikt reguliert mit Vorschriften, die aus dem LuftVG nicht direkt abzulesen sind, weil sie sich in diversen Ergänzungen befinden. „Linienflugverkehr führt die Flugplätze in eine Kostenspirale nach oben.“ Grund sind „unzählige“ bauliche, personelle, technische und sicherheitstechnische Anforderungen. „Das kann sich für ein paar Flüge am Tag nicht rechnen“.

Verkehrsbereitschaft

Ein Experte wies darauf hin, dass auch Regularien zur Verkehrsbereitschaft ein kostentreibender Faktor sein können. In den USA kann ein Flugplatz 24h geöffnet sein, wobei Tower, Feuerwehr und FBO abends schließen und morgens erst wieder öffnen. Das senkt die Kosten erheblich. Die Unfallzahlen des US-Systems seien nicht ungünstig.

Schlussfolgerungen

Zusammenfassend kann gesagt werden: die „Herabstufung“ von Flughäfen muss absolut nicht deren Ende bedeuten. Es gibt Handlungsalternativen. Der Flughafenunternehmer wählt zunächst einmal das Flughafensegment, das zu den erwarteten Geschäftsaussichten am besten passt. Damit schließt er oder sie zwar einerseits bestimmte Geschäftsarten aus (z.B. solche, mit denen ohnehin nur mit sehr geringer Wahrscheinlichkeit zu rechnen war), andererseits können damit aber zahlreiche Kostenkomponenten vermieden werden. Auf diese Weise werden die

Kosten optimiert. Dann bzw. zeitgleich suchen die Flughafenunternehmer nach Synergien. Gebäude und Flächen werden mit verschiedensten Aktivitäten gefüllt, die sich möglichst ergänzen. Die einmal gewährten Luftverkehrsrechte werden, wenn möglich, nicht zurückgegeben. Denn häufig legt ein Teil der Nutzer auf die Kombination von Flugmöglichkeiten mit anderen Aktivitäten wert. Von Bedeutung sind auch Synergien durch den Betrieb mehrerer Flughäfen. Kosten lassen sich sparen sowie Ideen und Konzepte übertragen.

Fazit: Es gibt nicht nur die eine Strategievariante, nämlich diejenige größer und bedeutender zu werden. Es gibt mehr Alternativen.

Konsequenzen für den Bund

Für den Bund lauten die Konsequenzen, dass Flughäfen, die nicht mehr vom Bund nach LuftVG §27d „anerkannt“ sind, nicht ins Nichts stürzen. Vielmehr können sie Alternativen aufbauen. Diese werden bei jedem Flugplatz anders aussehen.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Forderungen angeführt, die sich in der Diskussion befinden.

Forderungen:

- *Nichteinmischung.* Eine Einmischung von Bundesseite würde den unternehmerischen Wettbewerb verfälschen und könnte die Chancen genau der Flughafenunternehmer mindern, welche die tragfähigsten Ideen haben. Genau dies erfolgt aber mit der Neufassung des §27d LuftVG 2021. Der Run nach Größe (um nicht aus der Bundesförderung herauszufallen) wird jetzt nicht nur die größeren Regionalflughäfen betreffen, sondern auch die kleineren Flugplätze, für welche es sich lohnt, mindestens die Größe zu haben, welche nötig ist, um in die geförderte Gruppe zu gelangen. Die Strategie des Downsizing auf ein optimales Niveau ist nicht länger interessant, weil dann Bundesfördermittel im Bereich von mehreren Hunderttausend Euro pro Flughafen verloren gingen.
- *Kostengünstige Regulierung:* Bei der Neufassung des §27d LuftVG 2021 ist vorgesehen, auch kleineren Flughäfen die Kosten der Flugsicherung (Räume, Technik, Personal) zu erstatten. Dies muss eine Kostenprüfung zur Folge haben. Dabei sehen sich die Länderbehörden schon beim § 19b LuftVG außerstande, die Kosten zu prüfen. Dass man ohne das erste Problem gelöst zu haben, sich dasselbe Problem ein paar Paragraphen weiter zum zweiten Mal aufhalst, ist unverständlich. Verwaltungskostengünstiger und weniger missbrauchsanfällig wären Pauschalerstattungen mit Beträgen, die vielleicht um ein Drittel unter den üblichen Kosten liegen.
- *Deregulierung.* Der Bund könnte überlegen, ob er kleineren Flugplätzen nicht das Leben durch regulatorische Entschlackungen erleichtert. Sind alle Vorschriften wirklich sinnvoll? Sind die Vorschriften auf die Betriebskonzepte hin optimiert, die sich in der heutigen Zeit als sinnvoll abzeichnen? Gerade kleine Flughäfen sind keine Ein-Produkt-Unternehmen mehr. Sie nutzen Synergien und haben daher komplexe Strukturen. Dafür sind sinnvolle Regularien zu schaffen.
- *Optimierte Regulierung.* Es geht dabei nicht darum, die Kosten generell zu senken, indem man Flugplatzkosten auf die Allgemeinheit überträgt (wie das beim neugefassten §27d LuftVG der Fall ist) – was einen neuen Wettlauf „nach unten“ auslösen würde. Es geht darum, dass Flugplätze, die Synergien gefunden haben und irgendeine betriebliche geschäftspolitische Nische besetzen, nicht durch unnötige Regulierungen belastet werden, die überhaupt nicht für diese Nische gemacht wurden.

- *Wetterstationen und andere Komponenten.* Die teure und unnötige Zertifizierung von Komponenten, Sensoren u.a. wird kritisiert. Für kleine Flughäfen war die Zertifizierung der Wetterstationen ein finanziell belastender Aufwand. Plötzlich ist der Gesetzgeber zu einer Änderung der Regeln bereit, und es geht auch ohne Zertifizierung. Mehr Realitätssinn von vornherein wird gefordert. Immerhin ist diese Entschlackung ein richtiger Schritt.
- *Sensoranforderungen nach ICAO Annex 3:* Es gibt Sensoren, für welche ICAO Anforderungen definiert. Dann kommen EU-Anforderungen evtl. obenauf. Schließlich verlangt der DWD zusätzlich noch eine DWD-Zulassung – nur für Deutschland. Dies kann die Kosten der betroffenen Geräte stark erhöhen, weil die Stückzahlen gering sind. Kleine Airports verlangen keine Sonderlasten tragen zu müssen.
- *Sonstiges:* Die aufgezeigten Fälle sind nur Beispiele. Die Praxis kennt viele weitere. Es wäre gut, wenn man eine generelle Politikrichtlinie definiert, in welche Richtung die Vorschriften weiterentwickelt werden sollen.

7 Anhang

7.1 Abgrenzung von Flughafentypen

Nach ICAO Annex 14 zum Chicagoer Luftverkehrsabkommen ist ein *Flughafen* ein Gebiet, das der Ankunft, dem Abflug und der Bewegung von Luftfahrzeugen dient.

In Deutschland unterscheidet man nach § 6 Luftverkehrsgesetz zwischen Flughäfen, Landeplätzen und Fluggeländen (für Segelflugzeuge). Weiter wird nach Flughäfen für den allgemeinen Verkehr (Verkehrsflughäfen) und Flughäfen für besondere Zwecke (Sonderflughäfen, Sonderlandeplätze) unterschieden.

Nach Luftverkehrsgesetz ist ein *Flughafen* ein Flugplatz für die Abwicklung eines regelmäßigen Luftverkehrs, der umfangreiche Flugsicherungs- und Abfertigungsanlagen und einen definierten Bauschutzbereich (§ 12 LuftvG) erfordert. Ein *Landeplatz* ist ein Flugplatz, der mit beschränkter Flugsicherungskapazität und ohne Bauschutzbereich auskommt.

Insgesamt ist die Terminologie verwirrend und unglücklich gewählt. Dass die Vorsilbe „Flug“ in einem Fall durch die Vorsilbe „Lande“ ersetzt wurde, verwirrt, weil die Systematik durchbrochen wird und weil hinter der Silbe „Lande“ kein Sinn steht, weil Landeplätze zugleich auch Startplätze sind. Flughäfen als Untergruppe von Flugplätzen zu bezeichnen, trifft darüber hinaus nicht den allgemeinen Sprachgebrauch, der sich international am Begriff des *Flughafens*, *Airports*, *Aéroports* orientiert.

Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen unterscheidet internationale und regionale Verkehrsflughäfen, Verkehrslandesplätze, Sonderflughäfen und Sonderlandeplätze. Diese Abgrenzung orientiert sich überwiegend an den beiden Kriterien des Umfangs des Luftverkehrs und der Art des Verkehrs (gewerblich, nicht gewerblich, regelmäßig, nicht regelmäßig).

In Deutschland werden 15 Flughäfen als *internationale Verkehrsflughäfen* eingeordnet: Berlin (früher Tegel, jetzt BER mit Schönefeld alt), Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken, Stuttgart. Hauptabgrenzungskriterium für die „Internationalität“ ist die Anerkennung eines Bedarfes von Flugsicherungsbetriebsdiensten und flugsicherungstechnischen Einrichtungen durch das Bundesministerium für Verkehr. Diese Anerkennung hatte aber wenig mit der (internationalen) Ausrichtung des Luftverkehrs an diesen Flugplätzen zu tun, sondern war politisch motiviert (Verteilung nach Bundesländern).

Der Begriff des *regionalen* Verkehrsflughafens wird kontrovers diskutiert. Drei Abgrenzungen sind im Gespräch:

- Im *umgangssprachlichen* Sinne ist es ein Flughafen mit gewerblichem Verkehr, welcher schwerpunktmäßig Flüge in nahe gelegene Regionen durchführt.
- Im *verkehrstechnischen* Sinne ist es ein Flughafen, der außer den regelmäßigen gewerblichen Flugleistungen auch regionale Sportfliegerei, Werksverkehr und gewerblichen Gelegenheitsverkehr (Taxiverkehr) aufweist.

- In einem *rechtlich-pragmatischen* Sinne ist es ein Flughafen, für den der Bundesverkehrsminister einen Bedarf an besonderen Flugsicherungsbetriebsdiensten und flugsicherungstechnischen Einrichtungen nicht anerkannt hat.

Eine andere Gruppe von Abgrenzungen unterscheidet Flughäfen nach ihrer *Größe*. Dabei wird in Hub-Flughäfen, Sekundär-Flughäfen, Tertiär-Flughäfen und Quartär-Flughäfen unterteilt. Entweder werden die Flughäfen nach der Passagierzahl eingeteilt oder – eher inhaltlich – nach der Art des Luftverkehrs (siehe unten Tabelle).

Nach ihrer Stellung im Hub & Spokes-System werden drei Arten von Flughäfen unterschieden:

- Ein *Hub-Flughafen* liegt vor, wenn sich ein Flughafen dazu eignet, von einem in ein anderes Flugzeug umzusteigen, um sein eigentliches Reiseziel zu erreichen.
- Ein *Speichenflughafen* ist ein Flughafen, dessen günstigste Verbindungen zu einem Hub bestehen.
- Ein *Direktflughafen* ist ein Flughafen, der über günstige direkte Verbindungen zu Reisezielen verfügt.

Eine weitere Unterteilung von Flughäfen ergibt sich aufgrund von EU-Regulierungen. Flughäfen mit mehr als 5 Mio. PAX p.a. unterliegen den Entgeltvorschriften der EU. Weitere Flughafen-Gruppen ergeben sich aus Beihilfavorschriften.⁵⁸ Die Regelungen unterscheiden zwischen (i) Beihilfen zum *operativen* Geschäft von Flughäfen, (ii) Beihilfen zu *Investitionen* von Flughäfen und (iii) Beihilfen für *Airlines*. Generell soll es spätestens ab 2024 keine Hilfen für Flughäfen für das operative Geschäft mehr geben. Aber, sowohl bei Investitionen wie auch bei Betriebsbeihilfen erlaubt die EU eine Fülle von *Ausnahmen*. Ausnahmen gibt es z.B. für größere Flughäfen, wenn sie „relocated“ werden, d.h. ihren Standort – z.B. aus Lärmgründen – verlagern. Weiter gibt es Ausnahmen für Flughäfen, die unter „clear market failure“ leiden, für „remote“ Flughäfen und für Flughäfen in „peripheral regions“.

Die folgende Tabelle fasst die Einteilungsmöglichkeiten zusammen.

Einteilung	Abgrenzungskriterium	Grundlage/Urheber	Gliederung
nach juristischen Merkmalen	Bauschutzbereich, Nutzerkreis	Luftverkehrsgesetz (LuftVG), Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)	5 Arten: - Verkehrsflughafen - Sonderflughafen - Verkehrslandeplatz - Sonderlandeplatz - Segelfluggelände
nach operativen Funktionen im Luftverkehrsnetz	Art des Flugverkehrs	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (ADV)	5 Arten: - internationaler Verkehrsflughafen - regionaler Verkehrsflughafen - Sonderflughafen - Verkehrslandeplatz - Sonderlandeplatz

⁵⁸ Siehe http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-172_en.htm; http://www.adv.aero/fileadmin/pdf/Recht/EU-Beihilfen/ADV-Positionspapier_Neue_EU_Vorgaben_zum_Beihilferecht.pdf.

Einteilung	Abgrenzungskriterium	Grundlage/ Urheber	Gliederung
nach Flugsicherungsbedarf	Anerkennung des Bedarfs aus Sicherheitsgründen und aus verkehrspolitischem Interesse	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) auf der Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	2 Arten: <ul style="list-style-type: none"> - internationaler Flughafen: Anerkennung des Bedarfs und Flugsicherung durch DFS - Regionalflughafen: keine Anerkennung des Bedarfs, aber Flugsicherung durch Tochterunternehmen der DFS
nach Anzahl der jährlichen Passagiere	jährliche Passagierzahl in Mio. pro Jahr (MPPA)	Airports Council International (ACI)	4 Gruppen: <ul style="list-style-type: none"> - Gruppe 1: > 25 MPPA - Gruppe 2: 10-25 MPPA - Gruppe 3: 5-10 MPPA - Gruppe 4: < 5 MPPA
		Europäische Kommission (EUK)	4 Kategorien: <ul style="list-style-type: none"> - A: großer Gemeinschaftsflughafen mit > 10 MPPA - B: nationaler Flughafen mit 5-10 MPPA - C: großer Regionalflughafen mit 1-5 MPPA - D: kleiner Regionalflughafen mit < 1 MPPA
nach Funktion und Attraktivität des Einzugsgebiets	Anbindung an internationales Luftverkehrsnetz, Umfang der angebotenen Flugverbindungen, lokale Bevölkerungsdichte, durchschnittliches Einkommen	Christian v. Hirschhausen, Thorsten Beckers, Achim I. Czerny, Stefan Müller (HBCM)	4 Kategorien: <ul style="list-style-type: none"> - Primärflughafen - Sekundärflughafen - Tertiärflughafen - Quartärflughafen

Einteilung	Abgrenzungskriterium	Grundlage/Urheber	Gliederung
nach Leistungsfähigkeit bzw. technischen Einrichtungen	Startbahnlänge/-breite	International Civil Aviation Organization (ICAO)	7 Klassen: A: > 2.550 m/> 60 m B: 2.150-2.550 m/> 60 m C: 1.800-2.150 m/> 45 m D: 1.500-1.800 m/> 45 m E: 1.280-1500 m/> 45 m F: 1.080-1.280 m/> 30 m G: 900-1.080 m
	Tragfähigkeit pro Einzelrad des Flugzeugfahrwerks	International Civil Aviation Organization (ICAO)	6 Klassen: - 1: > 45.000 kg - 2: 35.000-45.000 kg - 3: 27.000-35.000 kg - 4: 20.000-27.000 kg - 5: 13.000-20.000 kg - 6: 7.000-13.000 kg
	Flugverkehrskontrolle, Verkehrslenkung	Air Traffic Control (ATC)	2 Arten: - kontrollierter Flugplatz - unkontrollierter Flugplatz

Tabelle 2: Systematisierung von Flugplätzen⁵⁹

Nach deutschen Luftverkehrsrecht werden folgende Unterscheidungen getroffen:

- Flughafen: allgemeiner Verkehr §6 LuftVG
- Landeplätze: beschränkter Bauschutzbereich §17 („Kann-Vorschrift Bauschutzbereich“)
- Flugplätze mit gewerblichem Luftverkehr: Bodendienste (§19c LuftVG).
- Fluglinienverkehr §21 LuftVG
- Gewerblicher Luftverkehr, der nicht Linienverkehr ist (§22 LuftVG)
- Flughafenkoordination bei Verkehrsflughäfen (§27a LuftVG)
- Flugsicherungsdienste mit diversen Unterdiensten (§27c)
- Flugwetterdienste §27f (Bei großen Flughäfen wie Sicherungsdienste §27d)

Als Verkehrsflughafen wird ein Flugplatz bezeichnet, welcher für den „allgemeinen“ Verkehr geöffnet ist. Im Unterschied zu Sonderflughäfen, welche spezielle Zwecke verfolgen; eine Benutzung erfordert die Genehmigung des Betreibers.

Landeplätze mit IFR-Flugbetrieb (Instrumentenflugregeln) werden nach hohem und geringem Verkehrsaufkommen unterschieden. Bei hohem Verkehrsaufkommen gibt es eine Kontrollzone, innerhalb derer sämtliche Flug- und Rollbewegungen der Flugverkehrskontrolle unterliegen. Bei geringem Verkehrsaufkommen wird anstelle der Kontrollzone im Luftraum G eine RMZ (Radio Mandatory Zone; Funkkontaktpflicht) eingesetzt. Häufig findet an Landeplätzen überwiegend VFR-Verkehr (Sichtflugregeln) statt.

⁵⁹ Eigene Darstellung.

7.2 Übersichtstabellen ausgewählter internationaler und regionaler Flughäfen

7.2.1 Flughäfen Übersicht

Nr.	Flughafen	IATA-Code	Flugsicherung	Passagiere lt. Liste der Deut- schen Flughäfen (Wikipedia)	Daten- jahr	Passagiere laut Geschäftsbericht in 2019	Reiseziele 2021	Anzahl operierender Airlines 2021	Airlines 2019 (Direktverbin- dungen)	Ziele Direkt- verbindungen Sommer 2019	Kommentar
1	Hannover-Langenhagen	HAJ	DFS	6.301.366	2019	6.301.366	55	30	30	83	
2	Nürnberg	NUE	DFS	4.111.689	2019	4.111.670	29	16	30	55	
3	Dortmund	DTM	DFS Aviation Services GmbH	2.719.563	2019	2.719.563	57	7	5	41	
4	Leipzig/Halle	LEJ	DFS	2.615.801	2019	2.616.000	25	16	29	41	
5	Bremen	BRE	DFS	2.308.338	2019	2.308.338	25	13	17	31	
6	Memmingen	FMM	DFS Aviation Services GmbH	1.722.764	2019	1.722.769	49	5	9	50	
7	Dresden	DRS	DFS	1.595.675	2019	1.598.784	17	9	15	20	
8	Frankfurt-Hahn	HHN	DFS Aviation Services GmbH	1.496.362	2019	1.496.362	39	2	-	-	
9	Karlsruhe/Baden-Baden	FKB	DFS Aviation Services GmbH	1.335.957	2019	1.346.750	36	6	8	26	
10	Niederrhein/Weeze	NRN	DFS Aviation Services GmbH	1.231.100	2019	1.232.000	34	2	1	30	
11	Münster/Osnabrück	FMO	DFS	983.901	2019	992.554	20	7	10	20	
12	Paderborn/Lippstadt	PAD	DFS Aviation Services GmbH	693.404	2019	693.404	7	6	8	14	
13	Friedrichshafen	FDH	DFS Aviation Services GmbH	489.921	2019	489.921	15	10	14	18	
14	Saarbrücken	SCN	DFS	366.574	2019	368.138	12	5	6	12	
15	Braunschweig-Wolfsburg	BWE	Austro Control	161.000	2017	129.000	1	-	-	-	kein Linienv- kehr in 2019
16	Erfurt-Weimar	ERF	DFS	156.326	2019	156.326	11	10	8	28	
17	Rostock-Laage	RLG	Militärische Flugsiche- rungsdienstleister	148.000	2019	148.165	5	2	4	13	
18	Sylt	GWT	Austro Control	139.000	2015	n.V.	10	7	8	12	
19	Kassel-Calden	KSF	Austro Control	131.817	2018	120.712	7	2	2		
20	Lübeck-Blankensee	LBC	Austro Control	127.000	2015	9.657	3	-	-	-	kein Linienv- kehr in 2019

Nr.	Flughäfen Kategorie A*	IATA-Code	Flugsicherung	Passagiere	Daten-jahr
1	Berlin Brandenburg	BER	DFS	n.v.	2021
2	Frankfurt	FRA	DFS	70.556.072	2019
3	München	MUC	DFS	47.941.348	2019
4	Düsseldorf	DUS	DFS	25.507.566	2019
5	Hamburg	HAM	DFS	17.308.773	2019
6	Stuttgart	STR	DFS	12.721.441	2019
7	Köln/Bonn	CGN	DFS	12.368.519	2019

* über 10 Mio. Passagiere p.a.

Quellen:

Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019

Sommerflugpläne der Flughäfen 2019

Websites der Flughäfen

Website der Deutschen Flugsicherung

Website Bundesluftfahrtamt für Flugsicherung

7.2.2 Einzugsgebiet der Flughäfen

Nr.	Flughafen	Population in 60 min Iso- chrone Kfz	km ²	Population im 100km Radius (Kfz)
1	Hannover-Langenhagen	4.038.706	10.800,60	5.810.437
2	Nürnberg	3.108.990	10.297,84	4.188.867
3	Dortmund	12.130.014	11.708,96	13.812.836
4	Leipzig/Halle	4.446.549	12.700,61	4.144.671
5	Bremen	3.267.990	10.040,10	4.277.250
6	Memmingen	3.357.106	11.271,92	4.291.833
7	Dresden	3.387.401	10.893,10	3.988.798
8	Frankfurt-Hahn	1.604.686	7.126,96	4.673.827
9	Karlsruhe/Baden-Baden	3.797.299	6.282,59	6.860.501
10	Niederrhein/Weeze	5.499.220	6.943,53	15.741.130
11	Münster/Osnabrück	8.902.349	14.606,84	9.371.426
12	Paderborn/Lippstadt	4.966.496	10.543,79	7.183.149
13	Friedrichshafen	1.758.120	4.847,36	4.956.309
14	Saarbrücken	2.317.425	7.354,11	5.161.429
15	Braunschweig-Wolfsburg	3.587.150	11.799,76	4.277.389
16	Erfurt-Weimar	2.283.904	8.001,61	3.113.600
17	Rostock-Laage	886.528	7.016,96	1.390.615
18	Sylt	16.708	60,98	469.067
19	Kassel-Calden	1.912.851	7.523,63	3.668.107
20	Lübeck-Blankensee	3.680.034	7.919,25	4.987.681

Quellen:

Travel Time Map
Google Maps

7.2.3 Ziele, Flugfrequenzen, Passagierzahlen

Nr.	Flughafen	Ziele Sommer 2019	Ziele Direktverbindungen Sommer 2019	alle Flüge pro Woche Sommer 2019	Flüge pro Woche Sommer 2019 (Abflüge, Direktflüge)	Airlines 2019 (Direktverbindungen)	Passagiere 2019	Passagiere pro Ziel (Direktverbindungen Sommer 2019)	Passagiere pro Wochenflug (Direktverbindung Sommer 2019) (Passagiere p.a./52/Flüge pro Woche)	Kommentar
1	Hannover-Langenhagen	-	83		742	30	6.301.366	75.920	163	
2	Nürnberg	86	55	1089	497	30	4.111.670	74.757	159	
3	Dortmund	41	41	-	188 (Starts)	5	2.719.563	66.330	-	(374 Starts und Landungen) in Woche 01.07.-07.07.2019 (Hauptreisezeit), Daten laut telefonischer Anfrage, Flugplan selbst nicht mehr als Datei vorhanden
4	Leipzig/Halle	41	41	655	655	29	2.616.000	63.804	76	
5	Bremen	31	31	326	326	17	-	-	-	
6	Memmingen	50	50	283	283	9	1.722.769	34.455	117	
7	Dresden	20	20	336	336	15	1.598.784	79.939	91	
8	Frankfurt-Hahn	-	-	-	-	-	1.496.362	-	-	keine Informationen aufgrund von Datenschutz
9	Karlsruhe/Baden-Baden	87	26	230	79	8	1.346.750	51.798	327	
10	Niederrhein/Weeze	30	30	-	93	2	1.232.000	41.066	254	Ryanair und Coredon
11	Münster/Osnabrück	20	20	183	183	10	992.554	49.627	104	
12	Paderborn/Lippstadt	14	14	105	105	8	-	-	-	
13	Friedrichshafen	18	18	124	124	14	-	-	-	
14	Saarbrücken	18	12	87	87	6	368.138	30.678	81	Quelle: https://my-scn.de/sommerflugplan-2019-am-flughafen-saarbruecken/
15	Braunschweig-Wolfsburg	-	-	-	-	-	129.000	-	-	Kein Linienflugverkehr in 2019 laut Antwort des Flughafens auf schriftliche Anfrage
16	Erfurt-Weimar	28	28	91	91	8	156.326	5.583	33	
17	Rostock-Laage	13	13	55	55	4	148.165	11.397	51	
18	Sylt	12	12	-	-	8	-	-	-	keine Daten erhalten, Werte aus Sommerflugplan 2018
19	Kassel	6	6	16	16	2	120.712	20.118	145	
20	Lübeck-Blankensee	-	-	-	-	-	9.657	-	-	Kein Linienflugverkehr in 2019 laut Antwort des Flughafens auf schriftliche Anfrage

Quellen:

Sommerflugpläne der Flughäfen 2019

Telefonische und schriftliche Auskünfte der Flughäfen

7.2.4 Direkte Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Nr.	Flughafen	ÖPNV am Flughafen					Zeit zum nächsten Hbf (min)	Verkehrsmittel	Nächster Hauptbahnhof / Bahnhof
		Bahn	S-Bahn	Tram	U-Bahn	Bus			
1	Hannover-Langenhagen		x			x	17	S	Hbf Hannover
2	Nürnberg				x	x	13	U	Hbf Nürnberg
3	Dortmund					x	22	Bus	Hbf Dortmund
4	Leipzig/Halle	x	x			x	11	IC	Hbf Leipzig
5	Bremen			x		x	16	STR	Hbf Bremen
6	Memmingen					x	14	BUS	Bahnhof Memmingen
7	Dresden		x			x	21	S	Hbf Dresden
8	Frankfurt-Hahn					x	70	BUS	Hbf Koblenz
9	Karlsruhe/Baden-Baden					x	49	BUS, RE	Hbf Karlsruhe
10	Niederrhein/Weeze					x	60	BUS	Hbf Duisburg
11	Münster/Osnabrück					x	32	BUS	Hbf Münster
12	Paderborn/Lippstadt					x	21	BUS	Hbf Paderborn
13	Friedrichshafen	x				x	4	IRE	Bahnhof Friedrichshafen Stadt
14	Saarbrücken					x	29	BUS	Hbf Saarbrücken
15	Braunschweig-Wolfsburg					x	30	BUS	Hbf Braunschweig
16	Erfurt-Weimar			x		x	24	STR	Hbf Erfurt
17	Rostock-Laage					x	24	Shuttle, S	9 Min mit dem Auto nach Krons Kamp + 15 min S-Bahn nach Rostock Hbf
18	Sylt					x	17	BUS	Bahnhof Westerland (Sylt)
19	Kassel-Calden					x	30	BUS	Hbf Kassel
20	Lübeck-Blankensee	x				x	9	RE	Hbf Lübeck

Quellen:

Bahn.de

www.opnvkarte.de

Websites der Flughäfen

7.2.5 Anzahl von Flughäfen der Kategorie A im Umkreis von 60 min und 120 min

Nr.	Flughafen	Flughäfen Kategorie A* in 1h Isochrone		Flughäfen Kategorie A in 2h Isochrone		Kommentar
		Flughäfen in Isochrone 1h	Anzahl	Flughäfen in Isochrone 2h	Anzahl	
1	Hannover-Langenhagen	-	0	Hamburg	1	
2	Nürnberg	-	0	München	1	
3	Dortmund	Düsseldorf	1	Düsseldorf, Köln/Bonn	2	
4	Leipzig/Halle	-	0	Berlin-Brandenburg	1	
5	Bremen	-	0	Hamburg	1	
6	Memmingen	-	0	München, Stuttgart	2	
7	Dresden	-	0	Berlin-Brandenburg	1	
8	Frankfurt-Hahn	-	0	Frankfurt, Köln/Bonn	2	
9	Karlsruhe/Baden-Baden	-	0	Stuttgart, Frankfurt	2	
10	Niederrhein/Weeze	Düsseldorf	1	Köln, Düsseldorf	2	
11	Münster/Osnabrück	-	0	Köln, Düsseldorf	2	
12	Paderborn/Lippstadt	-	0	Köln, Düsseldorf	2	
13	Friedrichshafen	-	0	-	0	
14	Saarbrücken	-	0	Frankfurt	1	
15	Braunschweig-Wolfsburg	-	0	-	0	
16	Erfurt-Weimar	-	0	-	0	
17	Rostock-Laage	-	0	Hamburg	1	2:02h
18	Sylt	-	0	-	0	
19	Kassel-Calden		0	Düsseldorf, Frankfurt	2	Düsseldorf: 2:03h, Frankfurt: 2:03h
20	Lübeck-Blankensee	Hamburg	1	Hamburg	1	2:01h

Spalte1	Flughäfen Kategorie A*
1	Berlin Brandenburg
2	Frankfurt
3	München
4	Düsseldorf
5	Hamburg
6	Stuttgart
7	Köln/Bonn

*über 10 Mio. Passagiere p.a.

Quellen:

openrouteservice.maps

7.2.6 Höchster gemessener Durchschnittlicher Schalldruckpegel L(den) 2019

Nr.	Flughafen	L(den)Gesamtgeräusch [dB(A)] Jahresdurchschnitt	Mittelungspegel Tag (dB) Leq(3) Jahresdurchschnitt	Mittelungspegel Nacht (dB) Leq(3) Jahresdurchschnitt	Kommentar
1	Hannover-Langenhagen	63	57	56	Jahresdurchschnitt der "lautesten" Messstation
2	Nürnberg	32	n.V	n.V	
3	Dortmund	53	52	39	
4	Leipzig/Halle	62	51	57	Messstation mit den höchsten Werten verwendet
5	Bremen	53	52	51	
6	Memmingen	51	49	41	
7	Dresden	57	55	46	
8	Frankfurt-Hahn	49	44	42	Werte von 2017 (Station nicht mehr in Betrieb)
9	Karlsruhe/Baden-Baden	55	55	44	
10	Niederrhein/Weeze	n.V	n.V	n.V	
11	Münster/Osnabrück	n.V	n.V	n.V	
12	Paderborn/Lippstadt	50	50	48	
13	Friedrichshafen	56	56	44	
14	Saarbrücken	52	49	45	
15	Braunschweig-Wolfs- burg	54	54	42	kein Linienflugverkehr in 2019 laut E-Mail-Anfrage
16	Erfurt-Weimar	51	n.V	n.V	
17	Rostock-Laage	n.V	n.V	n.V	
18	Sylt	50	n.V	n.V	Jahresdurchschnitt der "lautesten" Messstation
19	Kassel-Calden	56	53	47	Jahresdurchschnitt der "lautesten" Messstation
20	Lübeck-Blankensee	n.V	n.V	n.V	kein Linienflugverkehr in 2019 laut E-Mail-Anfrage

Quellen:

Website Deutscher Fluglärmdienst E.V.

<http://www.dfld.de/>

7.2.7 Dichte der Flughäfen gemessen innerhalb einer 120 min-Isochrone

	Dichte an FH	Flughäfen in 2h Isochrone (inkl. Hubs)	
Nr.	Flughafen	Flughafen	Anzahl
1	Hannover-Langenhagen	Lübeck, Hamburg, Bremen, Osnabrück, Braunschweig, Paderborn, Dortmund	7
2	Nürnberg	München	1
3	Dortmund	Bremen, Osnabrück, Paderborn, Kassel, Düsseldorf, Köln, Weeze, Hannover	8
4	Leipzig/Halle	BER, Erfurt, Dresden, Osnabrück	4
5	Bremen	Lübeck, Hamburg, Hannover, Osnabrück, Braunschweig	5
6	Memmingen	Stuttgart, München, Friedrichshafen	3
7	Dresden	BER, Halle/Leipzig	2
8	Frankfurt-Hahn	Frankfurt, Saarbrücken, Köln	3
9	Karlsruhe/Baden-Baden	Frankfurt, Saarbrücken, Stuttgart	3
10	Niederrhein/Weeze	Düsseldorf, Köln, Osnabrück, Dortmund, Paderborn	5
11	Münster/Osnabrück	Bremen, Hannover, Paderborn, Kassel, Dortmund, Düsseldorf, Weeze, Köln	8
12	Paderborn/Lippstadt	Osnabrück, Hannover, Weeze, Kassel, Düsseldorf, Dortmund, Köln	7
13	Friedrichshafen	Stuttgart, München, Memmingen	3
14	Saarbrücken	Hahn, Frankfurt, Karlsruhe	3
15	Braunschweig-Wolfsburg	Hamburg, Bremen, BER, Hannover, Osnabrück, Halle/Leipzig, Kassel	7
16	Erfurt-Weimar	Halle/Leipzig, Kassel	2
17	Rostock-Laage	Lübeck, Hamburg	2
18	Sylt	-	0
19	Kassel-Calden	Osnabrück, Dortmund, Paderborn, Erfurt, Braunschweig	5
20	Lübeck-Blankensee	Rostock, Hamburg, Bremen	3

Quellen:

Travel Time Map,

Google Maps

7.2.8 Lärmbeschwerden lt. DFLD Deutscher Fluglärmdienst e.V.

Nr.	Flughafen	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar
1	Hannover-Langenhagen	6.026	2.600	3.391	2.971	921	
2	Nürnberg	n.V.	n.V.	n.V.	48	628	
3	Dortmund	105	32	22	18	3	
4	Leipzig/Halle	37.971	44.603	19.581	18.060	12.828	2018: inkl. + 4.911 Massenbeschwerden, 2019 inkl. + 3.885 Massenbeschwerden
5	Bremen	8	16	1	14	6	
6	Memmingen	18	5	27	54	348	
7	Dresden	6	17	25	12	12	
8	Frankfurt-Hahn	n.V.	n.V.	n.V.	238	202	
9	Karlsruhe/Baden-Baden	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Lärmkartierung des DFLD
10	Niederrhein/Weeze	1	n.V.	n.V.	1	0	
11	Münster/Osnabrück	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Lärmkartierung des DFLD
12	Paderborn/Lippstadt	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Beschwerdestatistik des DFLD vorhanden
13	Friedrichshafen	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Beschwerdestatistik des DFLD vorhanden
14	Saarbrücken	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Beschwerdestatistik des DFLD vorhanden
15	Braunschweig-Wolfsburg	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Beschwerdestatistik des DFLD vorhanden
16	Erfurt-Weimar	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Lärmkartierung des DFLD
17	Rostock-Laage	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Lärmkartierung des DFLD
18	Sylt	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Lärmkartierung des DFLD
19	Kassel-Calden	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Lärmkartierung des DFLD
20	Lübeck-Blankensee	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine Lärmkartierung des DFLD

Quellen:

Website des DFLD

7.2.9 Anteil der Flughafenentgelte an den Umsatzerlösen 2019

Nr.	Flughafen	Anteil Entgelte am Umsatz 2019 in %	Umsatzerlöse in 2019 in €
1	Hannover-Langenhagen	63%	160.361.281
2	Nürnberg	57%	103.314.000
3	Dortmund	52%	32.873.000
4	Leipzig/Halle	75%	123.500.000
5	Bremen	n.V.	n.V.
6	Memmingen	n.V.	n.V.
7	Dresden	61%	46.241.040
8	Frankfurt-Hahn	n.V.	n.V.
9	Karlsruhe/Baden-Baden	55%	20.593.160
10	Niederrhein/Weeze	n.V.	n.V.
11	Münster/Osnabrück	47%	19.600.229
12	Paderborn/Lippstadt	n.V.	n.V.
13	Friedrichshafen	60%	9.511.000
14	Saarbrücken	n.V.	n.V.
15	Braunschweig-Wolfsburg	n.V.	n.V.
16	Erfurt-Weimar	67%	9.696.824
17	Rostock-Laage	52%	4.588.800
18	Sylt	68%	3.672.000
19	Kassel-Calden	n.V.	3.267.879
20	Lübeck-Blankensee	38%	1.006.200

Kommentar: Entgelte beinhalten Landeentgelte, Passagierentgelte, Abstellentgelte, Sicherheitsentgelte, Abfertigungsentgelte, Entgelte für Vorfeldsonderdienste.
Als Vorlage für die Übersicht diente die BUND-Studie (2020.)

Quellen:

Geschäftsberichte der Flughäfen für 2019

7.2.10 Erträge aus Verlustübernahmen in Mio. €

Nr.	Flughafen	2015 in Mio. €	2016 in Mio. €	2017 in Mio. €	2018 in Mio. €	2019 in Mio. €	PAX (2019)	Fracht (2019) in t	Fracht in PAX (100kg Fracht = 1 PAX) (2019)	Summe PAX und Fracht in PAX (2019)	Verlustübernahmen pro PAX in € (2019)
1	Hannover-Langenhagen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Nürnberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Dortmund	17,8	14,7	13,8	14,1	10,4	2.719.563	5.367	5.367.000	2.773.233	3,74
4	Leipzig/Halle	31,7	19,9	22,1	13,1	18,7	2.616.000	1.238.343	1.238.343.000	14.999.430	1,25
5	Bremen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Memmingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Dresden	8,4	6,4	6,1	4,7	8,9	1.496.362	171.177	171.177.000	3.208.132	2,77
8	Frankfurt-Hahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Karlsruhe/Baden-Baden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Niederrhein/Weeze	0,1	0,1	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-
11	Münster/Osnabrück	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Paderborn/Lippstadt	2,5	2,5	2,5	2,5	-	-	-	-	-	-
13	Friedrichshafen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Saarbrücken	6,5	6,0	5,8	4,2	5,4	368.138	27,00	27.000	368.408	14,68
15	Braunschweig-Wolfsburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Erfurt-Weimar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	Rostock-Laage	2,8	2,8	2,8	1,1	2,8	148.165	7,30	7.300	148.238	18,89
18	Sylt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Kassel-Calden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	Lübeck-Blankensee	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Quellen:

BUND Studie (2020)

Geschäftsberichte der Flughäfen von 2019

7.2.11 Investitionszuschüsse (Auflösung Sonderposten) in €

Nr.	Flughafen	2015 in €	2016 in €	2017 in €	2018 in €	2019 in €	PAX (2019)	Fracht (2019) in t	Fracht in PAX (100kg Fracht = 1 PAX) (2019)	Summe PAX und Fracht in PAX (2019)	Investitionszuschüsse pro PAX in € (2019)
1	Hannover-Langenhagen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Nürnberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Dortmund	-	-	-	-	-	2.719.563	5.367	5.367.000	2.773.233	-
4	Leipzig/Halle	5.000	95.000	-	-	-	2.616.000	1.238.343	123.343.000	3.849.430	-
5	Bremen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Memmingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Dresden	-	-	-	2.000	2.000	1.496.362	171.177	171.177.000	3.208.132	0,00062342
8	Frankfurt-Hahn	382.000	288.000	298.000	-	-	-	-	-	-	-
9	Karlsruhe/Baden-Baden	368.000	345.000	311.000	292.000	292.000	-	-	-	-	-
10	Niederrhein/Weeze	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	Münster/Osnabrück	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Paderborn/Lippstadt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Friedrichshafen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Saarbrücken	-	-	-	-	-	368.138	27	27.000	368.408	-
15	Braunschweig-Wolfsburg	2.336.000	2.551.000	2.663.000	2.336.000	2.336.000	-	-	-	-	-
16	Erfurt-Weimar	-	-	200.000	489.000	147.000	-	-	-	-	-
17	Rostock-Laage	-	-	939.000	887.000	868.000	148.165	7,3	7.300	148.238	5,85544867
18	Sylt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Kassel-Calden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	Lübeck-Blankensee	-	-	-	-	2.100.258	-	-	-	-	-

Quellen:

BUND Studie (2020)

Geschäftsberichte der Flughäfen von 2019

7.2.12 Beihilfen lt. EU-Transparenzdatenbank mit Suchwort "Airport"

Titel der Beihilfemaßnahme	Name des Beihilfeempfängers	Region	Beihilfeinstrument	Ziel der Beihilfe	Beihilfeelement in voller Höhe in €	Tag der Gewährung	Name der Bewilligungsbehörde
Saarbrücken	Flughafen Saarbrücken	SAARLAND	Zuschuss	Flughafeninfrastruktur	3.396.121	03.07.2017	Ministerium für Finanzen und Europa
Saarbrücken	Flughafen Saarbrücken	SAARLAND	Zuschuss	Sektorale Entwicklung	6.565.879	03.07.2017	Ministerium für Finanzen und Europa
Saarbrücken	Flughafen Saarbrücken	SAARLAND	Zuschuss	Flughafeninfrastruktur	2.562.604	29.12.2017	Ministerium für Finanzen und Europa
Saarbrücken	Flughafen Saarbrücken	SAARLAND	Zuschuss	Sektorale Entwicklung	2.000.000	29.12.2017	Ministerium für Finanzen und Europa
Saarbrücken	Flughafen Saarbrücken	SAARLAND	Zuschuss	Sektorale Entwicklung	2.000.000	04.05.2018	Ministerium für Finanzen und Europa
Saarbrücken	Flughafen Saarbrücken	SAARLAND	Zuschuss	Sektorale Entwicklung	188.000	21.12.2018	Ministerium für Finanzen und Europa
Saarbrücken	Flughafen Saarbrücken	SAARLAND	Zuschuss	Sektorale Entwicklung	188.000	10.01.2019	Ministerium für Finanzen und Europa
Saarbrücken	Flughafen Saarbrücken	SAARLAND	Zuschuss	Sektorale Entwicklung	2.000.000	10.01.2019	Ministerium für Finanzen und Europa
Saarbrücken	Flughafen Saarbrücken	SAARLAND	Zuschuss	Flughafeninfrastruktur	4.725.000	05.04.2019	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	HESEN	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	1.829.505	27.02.2019	Hessisches Ministerium der Finanzen
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	Kassel, Landkreis	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	4.800.000	27.04.2017	Hessisches Ministerium der Finanzen
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	HESEN	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	3.740.000	23.03.2018	Hessisches Ministerium der Finanzen
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	HESEN	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	574.238	23.03.2018	Hessisches Ministerium der Finanzen
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	HESEN	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	349.758	27.02.2019	Stadt Kassel
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	HESEN	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	1.829.505	27.02.2019	Hessisches Ministerium der Finanzen
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	HESEN	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	349.758	27.02.2019	Stadt Kassel
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	HESEN	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	38.030.047	29.11.2019	Hessisches Ministerium der Finanzen
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	HESEN	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	5.495.968	04.03.2020	Hessisches Ministerium der Finanzen
Kassel-Calden	Flughafen GmbH Kassel	HESEN	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	5.350.492	04.03.2021	Hessisches Ministerium der Finanzen

Titel der Beihilfemaßnahme	Name des Beihilfeempfängers	Region	Beihilfeinstrument	Ziel der Beihilfe	Beihilfeelement in voller Höhe in €	Tag der Gewährung	Name der Bewilligungsbehörde
Frankfurt-Hahn	Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Rhein-Hunsrück-Kreis	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	41.000.000	30.06.2020	Ministerium des Innern und für Sport
Frankfurt-Hahn	Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Rhein-Hunsrück-Kreis	Zuschuss/Zinszuschuss	Beihilfen für Regionalflughäfen	718.309	08.01.2020	Ministerium des Innern und für Sport
Frankfurt-Hahn	Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Rhein-Hunsrück-Kreis	Zuschuss	Flughafenbetrieb	25.300.000	23.03.2018	Ministerium des Innern und für Sport
Erfurt-Weimar	Flughafen Erfurt GmbH	Erfurt, Kreisfreie Stadt	Zuschuss	Regionale Entwicklung	1.708.640	20.12.2016	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Memmingen	Allgäu Airport GmbH & Co. KG	Unterallgäu	Zuschuss/Zinszuschuss	Flughafeninfrastruktur	14.500.000	23.08.2019	Regierung von Schwaben

Quellen:

EU-Transparenzdatenbank Suche "Airport"

7.2.13 Emissionen 2019

Nr.	Flughafen	CO ₂ Ausstoß in t (2019)	Klimawirkung CO ₂ und Nicht-CO ₂ in t (2019)	CO ₂ Ausstoß pro PAX inkl. Fracht in t (2019)	Klimawirkung CO ₂ und Nicht-CO ₂ pro PAX inkl. Fracht in t (2019)	PAX (inkl. Fracht, 100 KG = 1 PAX) (2019)	Fracht in t (2019)	PAX (2019)
1	Hannover-Langenhagen	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	6.435.216	13.385	6.301.366
2	Nürnberg	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	4.183.460	7.179	4.111.670
3	Dortmund	274.024	724.804	0,10	0,26	2.773.233	5.367	2.719.563
4	Leipzig/Halle	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	14.999.430	1.238.343	2.616.000
5	Bremen	274.900	379.100	0,12	0,16	2.308.338	-	2.308.338
6	Memmingen	188.980	489.340	0,11	0,28	1.722.769	-	1.722.769
7	Dresden	135.001	321.232	0,08	0,20	1.598.784	-	1.598.784
8	Frankfurt-Hahn	217.064	578.143	0,07	0,18	3.208.132	171.177	1.496.362
9	Karlsruhe/Baden-Baden	130.772	335.261	0,10	0,25	1.359.048	1.230	1.346.750
10	Niederrhein/Weeze	161.976	421.624	0,13	0,34	1.232.010	1	1.232.000
11	Münster/Osnabrück	104.191	270.975	0,10	0,27	992.554	-	992.554
12	Paderborn/Lippstadt	77.458	209.126	0,11	0,30	693.404	-	693.404
13	Friedrichshafen	39.084	96.125	0,08	0,20	489.921	-	489.921
14	Saarbrücken	41.666	91.096	0,11	0,25	368.408	27	368.138
15	Braunschweig-Wolfsburg	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	129.000	-	129.000
16	Erfurt-Weimar	26.077	45.995	0,14	0,24	189.296	3.297	156.326
17	Rostock-Laage	15.117	40.442	0,10	0,27	148.238	7	148.165
18	Sylt	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	-	-	-
19	Kassel-Calden	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	120.712	-	120.712
20	Lübeck-Blankensee	n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	-	-	-

Kommentar: 100 kg Fracht entsprechen 1 Passagier (PAX)

Quellen:

BUND-Studie (2020)

Bremen: Daten aus Weser-Kurier

7.3 Verkehrs- und Lagedaten sowie Finanz- und Wirtschaftskennzahlen aus den Jahresabschlüssen

7.3.1 Hannover-Langenhagen

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		141.198.191	141.921.391	147.552.259	158.743.327	160.361.281		Geschäftsbe- richte der Flughä- fen 2015-2019
Bilanzgewinn		339.459	4.349.263	6.072.480	8.963.374	9.364.802		
Jahresüberschuss		3.255.483	4.688.722	3.897.819	4.839.833	2.821.345		
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-		
Personalaufwand		43.771.899	45.911.998	46.640.793	47.982.779	49.223.319		
Materialaufwand		50.432.379	64.985.840	68.174.135	75.919.945	77.857.473		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		24.022.124	10.236.656	12.250.286	12.734.586	13.766.485		
Summe Aufwendungen		118.226.402	121.134.494	127.065.215	136.637.310	140.847.277		
Rohgewinn		90.765.812	76.935.551	79.378.123	82.823.381	82.503.808	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		709	716	715	719	728		
Umsatz pro Passagier		25,90	26,24	25,14	25,10	25,45		
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-		
Aufwendungen pro Passagier		21,68	22,40	21,65	21,60	22,35		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		0,60	0,87	0,66	0,77	0,45		
Eigentümerverhältnisse	35%	Landeshauptstadt Hannover						Website des Flug- hafens
	35%	Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover (Land Niedersachsen)						
	30%	iCON Flughafen GmbH, Düsseldorf						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		5.439.182	5.394.922	5.855.540	6.309.536	6.288.609	doppelt gezählt	Geschäftsbe- richte der Flughä- fen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		13.487	13.892	14.564	15.098	12.757	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		5.452.669	5.408.814	5.870.104	6.324.634	6.301.366	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Lan- dung)		-	-	-	-	-		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		66.099	67.839	62.654	63.854	62.718	Starts und Landun- gen insgesamt	Bericht Statisti- sches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flug- häfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		n.V.	9.559	10.386	9.595	13.385		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		7.165	8.285	8.976	8.184	11.719		
Luftpost in t		10.328	10.650	7.885	7.952	6.188		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		18.348	20.197	18.226	17.587	19.564		
Passagiere pro Flugbewegung		82	80	94	99	100	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes ver- wendet	Bericht Statisti- sches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flug- häfen"
Betriebszeiten	keine Nachtflugbeschrän- kungen							Fluglärm-Portal - https://www.xn-- fluglrm-portal- 9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	915 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	99,9 km	Hamburg		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	124,53 km	Hamburg		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 25 min	Hamburg		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 23 min	Hamburg	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	57,54 km	Braunschweig-Wolfsburg		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	62,74 km	Braunschweig-Wolfsburg		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	42 min	Braunschweig-Wolfsburg		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1 h 46 min	Braunschweig-Wolfsburg	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.2 Nürnberg

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		72.584.271	75.339.189	106.485.000	109.587.000	103.314.000		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		22.751	1.688.255	2.656.583	4.097.752	3.009.372		
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-		
Personalaufwand		31.121.186	31.073.661	32.090.782	33.509.682	35.521.098		
Materialaufwand		7.567.222	6.872.455	8.420.506	8.734.088	7.488.004		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		23.332.751	23.746.932	28.243.004	33.532.348	28.572.054		
Summe Aufwendungen		62.021.159	61.693.048	68.754.291	75.776.118	71.581.156		
Rohgewinn		65.017.049	68.466.734	98.064.494	100.852.912	95.825.996	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		518	504	499	515	521		
Umsatz pro Passagier		21,44	21,62	8.842,07	6.488,66	9.331,95		
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-		
Aufwendungen pro Passagier		18,32	17,70	5.709,07	4.486,71	6.465,65		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		0,01	0,48	220,59	242,63	271,82		
Eigentümerverhältnisse	50%	Freistaat Bayern						Website des Flughafens
	50%	Stadt Nürnberg						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		3.371.248	3.469.597	4.174.918	4.449.975	4.100.599	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		13.677	15.228	12.043	16.889	11.071	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		3.384.925	3.484.825	4.186.961	4.466.864	4.111.670	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		-	-	-	-	-		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		42.648	41.350	41.905	46.362	42.669	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		7.904	7.370	8.120	8.336	7.179		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		7.109	7.197	7.746	8.186	7.147		
Passagiere pro Flugbewegung		79	84	100	96	96	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	06:00-22:00h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J	Kommentar:	Quellen:
------------------------	-----	------------	----------

Flächeninanspruchnahme	289 ha				Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	139,98 km	München			https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	175,88 km	München			
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 50 min	München			
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 24 min				* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021 Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	139,98 km	München	163,72 km	Stuttgart	https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	175,88 km	München	232,78 km	Stuttgart	
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 50 min	München	2h 32 min	Stuttgart	
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 24 min	München	3h 20 min	Stuttgart	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021 Bahn.de

7.3.3 Dortmund

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		24.782.000	23.830.000	24.803.000	27.771.000	32.873.000		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn								
Jahresüberschuss		-	-	-	-	-		
Non-Aviation-Umsatz		17.840.000	14.750.000	13.750.000	14.120.000	10.360.000		
Personalaufwand		9.256.000	9.369.000	9.602.000	11.248.000	12.854.000		
Materialaufwand		10.819.000	10.778.000	10.651.000	11.073.000	10.628.000		
Materialaufwand		14.507.000	14.964.000	14.618.000	15.501.000	17.103.000		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		8.452.504	6.597.423	6.421.666	7.637.154	8.893.659		
Summe Aufwendungen		33.778.504	32.339.423	31.690.666	34.211.154	36.624.659		
Rohgewinn		10.275.000	8.866.000	10.185.000	12.270.000	15.770.000	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		182	178	174	168	165		
Umsatz pro Passagier		12,48	12,42	12,40	12,16	12,09		
Verkehrseinkommen pro Passagier		7,82	7,54	7,60	7,23	7,36		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		4,66	4,88	4,80	4,92	4,73		
Aufwendungen pro Passagier		17,01	16,85	15,84	14,98	13,47		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		-	-	-	-	-		
		8,99	7,69	6,87	6,18	3,81		
Eigentümerverhältnisse	74%	Dortmunder Stadtwerke AG						Website des Flughafens
	26%	Stadt Dortmund						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		1.958.787	1.895.952	1.981.020	2.270.574	2.707.115	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)							einfach gezählt	
Passagiere gesamt		1.985.370	1.918.843	2.000.695	2.284.176	2.719.563	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Geschäftsbericht)		31.673	29.218	28.778	33.480	34.004		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		19.386	19.316	21.510	25.340	26.789	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		5.637	6.628	7.383	6.457	5.367		
Luftfracht Lokalaufkommen in t								
Luftpost in t								
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		-	-	2	-	-		
Passagiere pro Flugbewegung		102	99	93	90	102	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	06:00 - 22:00h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	220 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	64,08 km	Düsseldorf		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	74,1 km	Düsseldorf		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 1 min	Düsseldorf		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1 h 30 min	Düsseldorf	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	64,08 km	Düsseldorf		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	74,1 km	Düsseldorf		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 1 min	Düsseldorf		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1 h 30 min	Düsseldorf	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.4 Halle-Leipzig

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		91.600.000	101.500.000	102.300.000	119.000.000	123.500.000		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		387.065.786	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		-	-	-	-	-	Jahresüberschuss mit 0€ angegeben	
Non-Aviation-Umsatz		25.900.000	32.800.000	29.300.000	31.600.000	31.000.000		
Personalaufwand		17.140.408	17.971.601	17.886.202	20.202.967	22.531.128		
Materialaufwand		48.248.024	52.588.887	57.605.910	62.057.856	67.278.844		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		13.342.641	11.721.098	14.041.101	19.576.083	20.492.541		
Summe Aufwendungen		78.731.073	82.281.587	89.533.212	101.836.907	110.302.512		
Rohgewinn		43.351.976	48.911.113	44.694.090	56.942.144	56.221.156	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		378	391	394	419	434		
Umsatz pro Passagier		39,53	46,35	43,68	46,34	47,21		
Verkehrseinkommen pro Passagier		28,36	31,37	31,17	34,03	35,36		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		11,18	14,98	12,51	12,31	11,85		
Aufwendungen pro Passagier		33,98	37,57	38,23	39,66	42,16		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		-	-	-	-	-		
Eigentümerverhältnisse	67,06%	Mitteldeutsche Flughafen AG						Website des Flughafens
	13,58%	Land Sachsen-Anhalt						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:	
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019	
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt		
Passagiere gesamt		2.317.000	2.190.000	2.342.000	2.568.000	2.616.000	Summe		
Flugzeugbewegungen p.a. (Geschäftsbericht)					79.217				
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		58.484	59.795	59.212	71.282	71.921	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"	
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		988.240	1.052.249	1.138.369	1.221.423	1.238.343			
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-			
Luftpost in t		-	-	-	-	-			
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		986.488	1.049.457	1.137.600	1.220.462	1.237.894			
Passagiere pro Flugbewegung		40	37	40	36	36	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"	
Betriebszeiten		05:30 - 23:30h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J				Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	1400 ha					Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	142,83 km	Berlin-Brandenburg				https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	176,75 km	Berlin-Brandenburg				
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 42 min	Berlin-Brandenburg				
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 24 min	Berlin-Brandenburg			* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	97,40 km	Erfurt	113,70 km	Dresden		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	146,36 km	Erfurt	133,21 km	Dresden		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 27 min	Erfurt	1 h 20 min	Dresden		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1h 39 min	Erfurt	2h	Dresden	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.5 Bremen

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:	
Umsatzerlöse		41.973.052	42.588.000	45.417.244	47.621.085	-		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019	
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-			
Jahresüberschuss		1.090.220	2.433.770	3.343.337	109.989	-			
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-			
Personalaufwand		16.341.245	18.752.592	12.610.287	12.015.867	-			
Materialaufwand		12.115.974	12.338.964	19.549.781	20.563.222	-			
sonst. Betriebliche Aufwendungen		6.136.911	5.529.292	7.758.747	6.552.808	-			
Summe Aufwendungen		34.594.130	36.620.848	39.918.814	39.131.897	-			
Rohgewinn		29.857.078	30.249.036	25.867.463	27.057.863	-	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand		
Arbeitnehmer		280	277	180	175	-			
Umsatz pro Passagier		15,78	16,55	17,88	18,59	-			
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-			
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-			
Aufwendungen pro Passagier		13,00	14,23	15,72	15,28	-			
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		0,41	0,95	1,32	0,04	-			
Eigentümergehörigkeit	100%	Hansestadt Bremen							Website des Flughafens

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		2.660.712	2.573.501	2.540.084	2.561.535	2.308.338	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Geschäftsbericht)		-	-	-	38.574	-		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		37.072	34.059	33.513	31.004	29.500	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		654	685	622	633	511		
Passagiere pro Flugbewegung		72	76	76	83	78	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	06:00 - 22:30h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J				Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	314 ha					Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	104,36 km	Hamburg				https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	127,69 km	Hamburg				
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 31 min	Hamburg				
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1h 55 min	Hamburg			* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	104,36 km	Hamburg	90,38 km	Hannover-Langenhagen		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	127,69 km	Hamburg	113,97 km	Hannover-Langenhagen		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 31 min	Hamburg	1h 9 min	Hannover-Langenhagen		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1h 31 min	Hamburg	2h 07 min	Hannover-Langenhagen	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.6 Memmingen

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:	
Umsatzerlöse		-	-	-	-	2.284.000		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019	
Bilanzgewinn		-	-	117.185	33.394	46.029			
Jahresüberschuss		-	-	-	-	-			
		1.075.065	498.606	6.628.000	261.106	720.024			
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-			
		-	-	-	-	1.335.000			
Personalaufwand		2.526.338	2.784.843	6.564	3.929.037	4.429.230			
Materialaufwand		-	-	-	-	-			
sonst. Betriebliche Aufwendungen		4.012.819	3.942.652	1.448.100	4.538.387	4.858.659			
Summe Aufwendungen		6.539.158	6.727.495	1.454.664	8.467.424	9.287.890			
Rohgewinn		7.360.340	7.839.830	9.968.648	-	-	lt. Geschäftsbericht		
Arbeitnehmer		95	96	1	100	109	2017: 1 wegen Betriebsübergang		
Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-			
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-			
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-			
Aufwendungen pro Passagier		-	-	-	-	-			
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		-	-	-	-	-			
		1,22	0,50	5,62	0,17	0,42			
Eigentümerverhältnisse	31%	Allgäu Airport GmbH & Co. KG (Grundbesitzgesellschaft I)						Website des Flughafens	
	69%	Private Unternehmer aus der Region							

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		883.490	996.714	1.179.875	1.492.553	1.722.769	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Geschäftsbericht)		19.922	19.122	20.620	22.508	23.343		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		8.540	10.145	9.941	13.082	13.930	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt)		-	-	23	34	25		
Passagiere pro Flugbewegung		103	98	119	114	124	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	Nachtflugbeschränkung von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J				Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	207 ha					Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	125,36 km	München	116,09 km	Stuttgart		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	150,31 km	München	155,19 km	Stuttgart		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 39 min	München	1h 38min	Stuttgart		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 14 min	München	2h 49 min	Stuttgart	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	64,45 km	Friedrichshafen				https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	79,23 km	Friedrichshafen				
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h	Friedrichshafen				
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 52 min	Friedrichshafen			* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.7 Dresden

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		41.056.450	42.832.250	44.185.713	48.121.573	46.241.040		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-	Bilanzgewinn 2015 - 2016 mit 0€ angegeben	
Jahresüberschuss		-	-	-	-	-	Jahresüberschuss 2015 - 2016 mit 0€ angegeben	
Non-Aviation-Umsatz		16.942.450	18.718.250	18.227.713	18.922.573	18.045.040		
Personalaufwand		10.935.844	11.343.702	10.747.016	11.461.831	12.334.316		
Materialaufwand		19.079.951	20.232.607	22.936.721	23.736.771	24.574.112		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		6.320.928	6.896.394	6.687.243	8.405.412	8.673.782		
Summe Aufwendungen		36.336.723	38.472.702	40.370.980	43.604.013	45.582.211		
Rohgewinn		21.976.499	22.599.644	21.248.992	24.384.802	21.666.927	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		229,00	233,00	220,00	229,00	228,00		
Umsatz pro Passagier		23,78	25,65	-	27,34	28,92		
Verkehrseinkommen pro Passagier		13,97	14,44	-	16,59	17,64		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		9,81	11,21	-	10,75	11,29		
Aufwendungen pro Passagier		21,05	23,04	-	24,78	28,51		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		-	-	-	-	-		
Eigentümerverhältnisse	94%	Mitteldeutsche Flughafen AG						
	4,84%	Freistaat Sachsen						
	0,58%	Landkreis Meißen						
	0,58%	Landkreis Bautzen						
		Website des Flughafens						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		1.726.471	1.670.000	-	1.760.000	1.598.784	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)								
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		22.293	22.018	21.415	22.071	20.433	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		182	222	449	275	220		
Passagiere pro Flugbewegung		77	76	-	80	78	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	05:30 - 23:30h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	280 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	139,97 km	Berlin-Brandenburg		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	167,29 km	Berlin-Brandenburg		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 43 min	Berlin-Brandenburg		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 09 min	Berlin-Brandenburg	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	112,22 km	Halle/Leipzig		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	129,02 km	Halle/Leipzig		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 19 min	Halle/Leipzig		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 01 min	Halle/Leipzig	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.8 Frankfurt-Hahn

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		28.834.978	32.213.819	34.873.597	33.551.229	-		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		17.389.975	14.094.884	16.935.044	4.658.101	-		
Non-Aviation-Umsatz		14.258.809	13.474.436	13.325.394		-		
Personalaufwand		18.176.384	16.968.844	16.954.611	17.510.005	-		
Materialaufwand		16.913.018	16.417.988	17.281.129	17.092.835	-		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		6.790.400	7.939.993	11.578.173	5.619.626	-		
Summe Aufwendungen		41.879.803	41.326.825	45.813.914	40.222.466	-		
Rohgewinn		11.921.959	15.795.831	17.592.468	16.458.394	-	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		325	316	296	-	-		
Umsatz pro Passagier		10,82	12,35	14,11	16,68	-		
Verkehrseinkommen pro Passagier		5,47	7,18	8,72	16,68	-		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		5,35	5,16	5,39	-	-		
Aufwendungen pro Passagier		15,71	15,84	18,53	19,99	-		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		-	-	-	-	-		
		6,52	5,40	6,85	2,32	-		
Eigentümerverhältnisse	82,50%	HNA Airport Group GmbH						
	17,50%	Hessen						Website des Flughafens

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		2.665.255	2.609.156	2.472.198	2.011.686	1.496.362	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		-	-	-	-	-		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		19.103	19.098	18.749	17.287	13.923	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		79.661	72.577	126.753	179.499	171.177		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		79.565	71.895	126.877	178.886	168.979		
Passagiere pro Flugbewegung		140	137	132	116	107	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	Keine Nachtflugbeschränkungen							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J				Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	560 ha					Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	90,57 km	Frankfurt Main	112,13km	Köln/Bonn		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	112,34 km	Frankfurt Main	189,30km	Köln/Bonn		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 21 min	Frankfurt Main	2h	Köln/Bonn		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 34 min	Frankfurt Main	3 h 10 min	Köln/Bonn	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	90,57 km	Frankfurt Main	81,8 km	Saarbrücken		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	112,34 km	Frankfurt Main	127,48 km	Saarbrücken		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 21 min	Frankfurt Main	1h 35 min	Saarbrücken		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 34 min	Frankfurt Main	3h 57 min	Saarbrücken	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.9 Karlsruhe-Baden-Baden

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:	
Umsatzerlöse		18.708.914	18.755.754	20.245.369	19.964.068	20.593.160		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019	
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-			
Jahresüberschuss		5.991.583	7.281.776	3.660.040	4.927.966	4.643.718			
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-			
Personalaufwand		7.644.628	8.043.079	8.533.724	9.241.588	9.461.263			
Materialaufwand		4.720.591	4.798.250	4.715.761	4.302.026	4.410.384			
sonst. Betriebliche Aufwendungen		4.882.004	6.243.593	5.937.192	6.377.989	6.486.125			
Summe Aufwendungen		17.247.223	19.084.922	19.186.677	19.921.603	20.357.773			
Rohgewinn		13.988.323	13.957.504	15.529.608	15.662.043	16.182.776	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand		
Arbeitnehmer		192	199	203	210	209			
Umsatz pro Passagier		17,58	16,84	16,21	15,87	15,29			
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-			
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-			
Aufwendungen pro Passagier		16,20	17,13	15,36	15,84	15,12			
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		5,63	6,54	2,93	3,92	3,45			
Eigentümergehäufigkeiten	65,80%	Flughafen Stuttgart GmbH							
	43,90%	Stadt Karlsruhe							Website des Flughafens

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		827.811	930.407	1.063.114	1.079.806	1.185.140	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)							einfach gezählt	
Passagiere gesamt		1.064.348	1.113.952	1.249.322	1.257.585	1.346.750	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		34.928	36.542	38.095	38.503	36.088		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		16.312	16.811	19.960	20.073	19.930	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		658	882	1.348	1.378	1.230		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		658	882	1.347	1.378	1.229		
Passagiere pro Flugbewegung		65	66	63	63	68	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	06:00 - 23:00h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	270 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	70,39 km	Stuttgart		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	111,86 km	Stuttgart		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 16 min	Stuttgart		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 42 min	Stuttgart	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	51,25 km	Straßburg FR		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	78,57 km	Straßburg FR		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 2 min	Straßburg FR		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 08 min	Straßburg FR	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.10 Niederrhein-Weeze

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:	
Umsatzerlöse		-	-	-	-	-		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019	
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-			
Jahresüberschuss		2.316.330	1.919.137	643.278	123.463	81.608			
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-			
Personalaufwand		4.006.270	4.091.493	4.196.722	4.187.875	4.222.260			
Materialaufwand		-	-	-	-	-			
sonst. Betriebliche Aufwendungen		6.729.909	7.036.898	5.764.451	5.308.175	4.371.585			
Summe Aufwendungen		-	-	-	-	-			
Rohgewinn		15.357.969	17.239.833	13.091.741	12.120.717	10.336.605	lt. Geschäftsbericht		
Arbeitnehmer		91	90	91	90	87			
Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-			
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-			
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-			
Aufwendungen pro Passagier		-	-	-	-	-			
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		1,22	1,04	0,34	0,07	0,07			
Eigentümerverhältnisse	99,93%	Airport Niederrhein Holding GmbH							
	0,04%	Kreis Kleve							
	0,03%	Gemeinde Weeze							Website des Flughafens

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		1.900.000	1.854.000	1.885.000	1.670.000	1.232.000	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		-	-	-	-	-		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		13.453	13.191	12.818	11.851	9.355	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		-	-	-	1	1		
Passagiere pro Flugbewegung		141,23	140,55	147,06	140,92	131,69	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	06:00 - 22:00h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	620 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	54,76 km	Düsseldorf		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	77,54 km	Düsseldorf		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	53 min	Düsseldorf		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1 h 43 min	Düsseldorf	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	54,34 km	Eindhoven NL		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	67,93 km	Eindhoven NL		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 6 min	Eindhoven NL		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	3h 28 min	Eindhoven NL	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.11 Münster-Osnabrück

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		11.744.000	15.686.958	17.479.276	19.953.003	19.600.229		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		12.806.000	10.007.759	21.742.137	6.536.361	6.965.616		
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-		
Personalaufwand		11.499.000	9.701.882	10.223.436	10.626.407	11.208.568		
Materialaufwand		3.732.000	4.063.241	4.360.467	5.972.245	5.126.370		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		5.461.711	5.476.982	8.114.942	7.224.619	7.586.434		
Summe Aufwendungen		20.692.711	19.242.105	22.698.845	23.823.271	23.921.372		
Rohgewinn		8.012.000	11.623.717	3.118.809	13.980.758	14.473.859	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		148	147	145	151	153		
Umsatz pro Passagier		14,29	20,07	18,02	19,44	19,75		
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-		
Aufwendungen pro Passagier		25,17	24,61	23,41	23,21	24,10		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		15,58	12,80	22,42	6,37	7,02		
Eigentümergehäussverhältnisse	35,06%	Stadtwerke Münster GmbH						
	30,28%	Beteiligungsgesellschaft des Kreises Steinfurt mbH						
	17,20%	OBG - Osnabrücker Beteiligungs- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH						
	5,89%	Grevener Verkehrs GmbH						
	5,08%	BEVOS Beteiligungs- u. Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH Landkreis Osnabrück						
	2,44%	Kreis Warendorf						
	2,08%	FMO Luftfahrtförderungs GmbH						
	0,45%	Kreis Borken						
	0,45%	Kreis Coesfeld						
	0,45%	Landkreis Grafschaft Bentheim						
	0,45%	Landkreis Emsland						
	0,07%	IHK Nord Westfalen						
	0,03%	IHK Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim						
	0,03%	Handwerkskammer Münster						
	0,03%	Handwerkskammer Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim						
		Website des Flughafens						
Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:

Passagiere Lokalaufkommen	-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)	-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt	822.000	781.753	969.762	1.026.625	992.554	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)	-	-	-	-	-		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt	14.498	12.897	19.088	22.265	22.843	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t	-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t	-	-	-	-	-		
Luftpost in t	-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t	390	313	224	73	106		
Passagiere pro Flugbewegung	56,70	60,62	50,80	46,11	43,45	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	Keine generellen Nachtflugbeschränkungen						Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J	Kommentar:	Quellen:
-------------------------------	-----	-------------------	-----------------

Flächeninanspruchnahme	182 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	113,58 km	Düsseldorf		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	138,55 km	Düsseldorf		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 24 min	Düsseldorf		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 15 min	Düsseldorf		* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021 Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	68,47 km	Dortmund		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	78,47 km	Dortmund		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	48 min	Dortmund		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2 h 26 min	Dortmund		* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021 Bahn.de

7.3.12 Paderborn-Lippstadt

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		25.575.095	23.799.267	17.600.000	20.200.000	24.000.000		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		513.612	460.698	469.341	2.073.561	1.013.775		
Non-Aviation-Umsatz		6.000.000	6.500.000	5.700.000	5.900.000	6.000.000		
Personalaufwand		7.728.958	7.873.448	8.058.496	8.822.668	9.343.875		
Materialaufwand		15.623.242	13.856.093	-	-	-		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		2.153.749	2.234.872	2.461.717	2.449.568	2.804.986		
Summe Aufwendungen		25.505.950	23.964.414	-	-	-		
Rohgewinn		9.951.852	10.680.201	11.093.295	10.339.792	14.558.410	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand, 2016-2019 lt. Geschäftsbericht	
Arbeitnehmer		148	155	155	155	174		
Umsatz pro Passagier		33,14	33,84	23,81	27,44	34,61		
Verkehrseinkommen pro Passagier		25,36	24,60	16,10	19,42	25,96		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		7,77	9,24	7,71	8,01	8,65		
Aufwendungen pro Passagier		33,05	34,08	-	-	-		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		0,67	0,66	0,64	2,82	1,46		
Eigentümergehäusschaften	56,38%	Kreis Paderborn						
	12,26%	Soest						
	7,84%	Gütersloh						
	7,84%	Lippe						
	3,92%	Hochsauerlandkreis						
	3,92%	Höxter						
	5,88%	Stadt Bielefeld						
	1,57%	IHK Bielefeld						
	0,39%	IHK Detmold						
	5,88%	sonstige						

Website des Flughafens

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		771.749	703.247	739.092	736.208	693.404	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		36.250	36.139	38.230	43.107	39.626		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		8.474	10.867	19.412	22.309	23.483	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		304	335	96	121	160		
Passagiere pro Flugbewegung		91,07	64,71	38,07	33,00	29,53	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	Keine Nachtflugbeschränkungen							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J				Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	227 ha					Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	128,53 km	Düsseldorf	131,78 km	Köln/Bonn		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	144,24 km	Düsseldorf	165,59 km	Köln/Bonn		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 42 min	Düsseldorf	1h 55 min	Köln/Bonn		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 37 min	Düsseldorf	3 h 11 min	Köln/Bonn	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	59,58 km	Kassel-Calden	66,35 km	Dortmund		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	71,03 km	Kassel-Calden	73,83 km	Dortmund		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	52 min	Kassel-Calden	50 min	Dortmund		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 32 min	Kassel-Calden	1h 52 min	Dortmund	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.13 Friedrichshafen

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		10.970.187	11.647.000	11.336.000	11.204.000	9.511.000		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		1.592.710	1.550.626	1.715.310	1.917.784	2.767.903		
Non-Aviation-Umsatz		3.098.000	2.897.000	2.927.000	3.127.000	2.719.000		
Personalaufwand		5.168.726	4.952.910	5.067.547	4.366.840	3.817.152		
Materialaufwand		2.924.233	-	-	-	-		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		3.414.750	2.596.704	2.100.743	2.345.182	2.026.682		
Summe Aufwendungen		11.507.710	-	-	-	-		
Rohgewinn		8.045.954	9.094.195	8.583.621	8.013.722	6.047.105	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		111	93	93	90	91		
Umsatz pro Passagier		19,59	22,23	21,92	20,72	19,41		
Verkehrseinkommen pro Passagier		14,06	16,70	16,26	14,94	13,86		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		5,53	5,53	5,66	5,78	5,55		
Aufwendungen pro Passagier		20,55	-	-	-	-		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		2,84	2,96	3,32	3,55	5,65		
Eigentümerverhältnisse	39,38%	Stadt Friedrichshafen						
	39,38%	Landkreis Bodenseekreis						
	5,74%	Land Baden-Württemberg						
	4,32%	ZF Friedrichshafen AG						
	4,11%	Technische Werke Friedrichshafen GmbH						
	3,54%	Luftschiffbau Zeppelin GmbH						
	1,57%	IHK Bodensee-Oberschwaben						
	0,98%	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs GmbH (Airbus / Dornier)						
	0,98%	MTU Friedrichshafen GmbH						
		Website des Flughafens						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		559.985	523.888	517.209	540.782	489.921	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		-	-	-	-	-		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		9.692	9.806	7.412	7.436	11.749	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		-	-	22	-	-		
Passagiere pro Flugbewegung		57,78	53,43	69,78	72,72	41,70	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	06:00 - 22:00h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J				Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	150 ha					Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	114,35 km	Stuttgart				https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	176,11 km	Stuttgart				
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	2h 5 min	Stuttgart				
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	3h 43 min	Stuttgart			* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	60,53 km	Memmingen	79,50 km	Zürich CH		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	76,83 km	Memmingen	101,30 km	Zürich CH		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	57 min	Memmingen	1h 51 min	Zürich CH		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 52 min	Memmingen	2h 38 min	Zürich CH	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.14 Saarbrücken

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		10.140.734	11.032.909	11.117.706	11.467.636	11.371.000		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		6.470.000	5.988.000	5.831.000	4.235.000	5.411.000		
Non-Aviation-Umsatz		3.562.000	-	-	-	-		
Personalaufwand		6.282.673	6.156.227	5.926.696	5.982.371	5.710.800		
Materialaufwand		3.717.153	4.683.848	5.173.796	5.038.628	-		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		2.801.000	1.884.659	1.772.189	1.964.279	2.024.792		
Summe Aufwendungen		12.800.826	12.724.734	12.872.681	12.985.277	-		
Rohgewinn		6.423.581	6.349.061	5.943.910	6.429.008	-	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		116	114	126	137	122		
Umsatz pro Passagier		21,64	25,74	27,66	31,79	30,89		
Verkehrseinkommen pro Passagier		14,04	-	-	-	-		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		7,60	-	-	-	-		
Aufwendungen pro Passagier		27,32	29,69	32,02	35,99	-		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		13,81	13,97	14,51	11,74	14,70		
Eigentümerverhältnisse	100%	Saarland						Website des Flughafens

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		468.606	428.632	401.965	360.762	368.138	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		12.645	11.332	10.776	11.063	9.619		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		8.918	9.787	8.290	8.296	7.207	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		108	35	18	53	27		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		56	-	18	53	27		
Passagiere pro Flugbewegung		52,55	43,80	48,49	43,49	51,08	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	06:00 - 23:00h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	125 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	135,81 km	Frankfurt Main		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	166,78 km	Frankfurt Main		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 47 min	Frankfurt Main		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2:51 h	Frankfurt Main	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	81,80 km	Frankfurt-Hahn		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	127,93 km	Frankfurt-Hahn		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 34 min	Frankfurt-Hahn		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	3 h 29 min	Frankfurt-Hahn	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.15 Braunschweig-Wolfsburg

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		5.008.000	6.139.000	6.181.000	5.147.000	5.629.000		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		467.103	1.374.464	486.394	1.123.848	12.022		
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-		
Personalaufwand		3.672.072	3.749.350	4.228.363	4.533.947	4.966.142		
Materialaufwand		-	-	-	-	-		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		793.944	1.192.242	1.162.006	1.727.182	1.238.887		
Summe Aufwendungen		-	-	-	-	-		
Rohgewinn		7.331.247	9.728.755	8.010.835	8.567.461	9.557.764	lt. Geschäftsbericht	
Arbeitnehmer		47	53	54	54	57		
Umsatz pro Passagier		26,78	37,21	38,39	38,99	43,64		
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-		
Aufwendungen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		2,50	8,33	3,02	8,51	0,09		
Eigentümergehäufigkeit	42,6%	Stadt Braunschweig						
	17,8%	Stadt Wolfsburg						
	35,6%	eigene Anteile						
	2,0%	Landkreis Gifhorn						
	2,0%	Landkreis Helmstedt						
		Website des Flughafens						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		187.000	165.000	161.000	132.000	129.000	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		32.712	29.236	27.238	26.858	27.307	lt. Bericht des Fluglärm-schutzbeauftragten Niedersachsen 2019	
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		-	-	-	-	-	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		-	-	-	-	-		
Passagiere pro Flugbewegung		5,72	5,64	5,91	4,91	4,72	Flugbewegungen aus Geschäftsbericht verwendet	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Betriebszeiten	09-20h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	-		nicht Vorhanden	Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	150,97 km	Hamburg		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	202,97 km	Hamburg		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	2h 16 min	Hamburg		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	3h 31 min	Hamburg	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	57,54 km	Hannover-Langenhagen		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	63,17 km	Hannover-Langenhagen		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	46 min	Hannover-Langenhagen		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1h 55 min	Hannover-Langenhagen	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.16 Erfurt-Weimar

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		772.970	6.984.712	10.456.384	13.209.447	9.696.824		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		121.786	391.109	904.917	664.592	1.576.512		
Non-Aviation-Umsatz		330.000	504.000	670.000	661.000	609.000		
Personalaufwand		5.554.269	5.664.307	6.423.861	6.690.577	6.691.287		
Materialaufwand		1.648.120	1.701.322	3.977.135	6.375.095	4.491.744		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		1.659.732	1.424.759	1.984.594	1.736.611	2.077.546		
Summe Aufwendungen		8.862.121	8.790.389	12.385.590	14.802.284	13.260.577		
Rohgewinn		4.124.850	5.283.390	6.479.249	6.834.352	5.205.079	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		128	134	136	141	140		
Umsatz pro Passagier		25,05	29,68	36,98	50,32	62,03		
Verkehrseinkommen pro Passagier		23,62	27,54	34,61	47,80	58,13		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		1,43	2,14	2,37	2,52	3,90		
Aufwendungen pro Passagier		38,46	37,35	43,81	56,38	84,83		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		0,53	1,66	3,20	2,53	10,08		
Eigentümergehäufigkeit	95%	Freistaat Thüringen						
	5%	Stadt Erfurt						
		Website des Flughafens						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		230.436	235.331	282.731	262.530	156.326	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		9.620	8.593	10.154	9.413	9.456		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		7.589	7.589	4.998	5.779	5.931	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		3.394	3.450	3.430	3.723	3.297		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		3.382	3.350	3.409	3.713	3.298		
Passagiere pro Flugbewegung		30,36	31,01	56,57	45,43	26,36	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	Keine Nachtflugbeschränkungen							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	324 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	202,07 km	Frankfurt Main		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	265,07 km	Frankfurt Main		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	2h 39 min	Frankfurt Main		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	3h 01 min		* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	101,04 km	Halle-Leipzig		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	156,69 km	Halle-Leipzig		
Kfz-h zum nächste Flughafen	1h 37 min	Halle-Leipzig		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1h 28 min	Halle-Leipzig	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.17 Rostock-Laage

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		2.958.700	4.678.400	5.952.000	7.401.000	4.588.800		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		414.861	611.163	653.805	556.455	84.783		
Non-Aviation-Umsatz		1.441.000	1.851.000	2.313.000	2.731.000	1.566.000		
Personalaufwand		2.158.793	2.391.225	2.977.363	4.127.573	3.457.763		
Materialaufwand		1.959.700	2.565.400	3.090.000	3.194.100	1.863.500		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		939.668	1.466.449	1.722.767	1.587.543	1.439.064		
Summe Aufwendungen		5.058.161	6.423.074	7.790.130	8.909.215	6.760.326		
Rohgewinn lt. Geschäftsbericht		2.184.740	3.115.548	4.068.161	5.191.571	3.816.187	lt. Geschäftsbericht	
Rohgewinn (Umsatzerlöse - Materialaufwand)		999.000	2.113.000	2.862.000	4.206.900	2.725.300	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
Arbeitnehmer		53	59	77	104	77		
Umsatz pro Passagier		15,50	18,70	20,48	25,00	30,97		
Verkehrseinkommen pro Passagier		7,95	11,30	12,52	15,78	20,40		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		7,55	7,40	7,96	9,23	10,57		
Aufwendungen pro Passagier		26,50	25,67	26,80	30,10	45,63		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		2,17	2,44	2,25	1,88	0,57		
Eigentümerverhältnisse	54,1%	Rostocker Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH						
	35,6%	Landkreis Rostock						
	10,3%	Stadt Laage						
		Website des Flughafens						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		190.869,00	250.199,00	290.654,00	296.027,00	148.165,00	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		19.489,00	14.321,00	13.972,00	15.888,00	14.203,00		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		-	-	-	-	-	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		69,10	1,30	15,70	46,10	7,30		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		-	-	8,00	45,00	-		
Passagiere pro Flugbewegung		9,79	17,47	20,80	18,63	10,43	Flugbewegungen aus Geschäftsberichten verwendet	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Betriebszeiten	Keine Nachtflugbeschränkungen							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	500 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	155,46 km	Hamburg		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	207,22 km	Hamburg		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	2h 18 min	Hamburg		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	4h 43 min	Hamburg	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	106,68 km	Lübeck-Blankensee		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	135,83 km	Lübeck-Blankensee		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 28 min	Lübeck-Blankensee		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	5h 04 min	Lübeck-Blankensee	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.18 Sylt

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		2.710.000	3.303.000	3.748.000	3.323.000	3.672.000	Datenlage mangelhaft	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		280.053	34.659	100.319	44.472	228.893		
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-		
Personalaufwand		-	-	-	-	-		
Materialaufwand		-	-	-	-	-		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		-	-	-	-	-		
Rohgewinn		-	-	-	-	-		
Arbeitnehmer		41	41	44	43	47		
Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-		
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-		
Aufwendungen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		-	-	-	-	-		
Eigentümerverhältnisse	100%	Flughafen Sylt GmbH, Sylt						Website des Flughafens

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		-	-	-	-	-	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		-	-	-	-	-		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		6.185	6.101	7.892	-	-	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		-	-	-	-	-		
Passagiere pro Flugbewegung		-	-	-	-	-	Flugbewegungen des Statistischen Bundesamtes verwendet	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Betriebszeiten	10:00-19:00							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	240 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	179,27 km	Hamburg		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	228,67 km	Hamburg		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	2h 49 min	Hamburg		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	4h 51 min	Hamburg	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	179,27 km	Hamburg		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	228,67 km	Hamburg		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	2h 49 min	Hamburg		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	4h 51 min	Hamburg	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.19 Kassel-Calden

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		1.869.275	3.373.030	3.318.912	3.423.782	3.267.879		Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		6.002.900	6.175.125	5.996.298	5.919.448	5.606.764		
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-		
Personalaufwand		6.223.270	6.045.607	6.161.206	6.975.081	7.461.516		
Materialaufwand		1.539.616	1.666.033	1.390.464	1.281.436	1.152.567		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		5.895.937	4.694.836	4.215.055	4.259.878	4.229.178		
Summe Aufwendungen		13.658.822	12.406.476	11.766.725	12.516.395	12.843.260		
Rohgewinn		329.659	1.706.997	1.928.448	2.142.346	2.115.313	Umsatzerlöse abzgl. Materialaufwand	
		-	-	-	-	-		
Arbeitnehmer		139	133	149	172	157		
		-	-	-	-	-		
Umsatz pro Passagier		28,79	61,53	47,54	25,97	27,07		
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-		
Aufwendungen pro Passagier		210,38	226,30	168,55	94,95	106,40		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		92,46	112,64	85,89	44,91	46,45		
Eigentümerverhältnisse	68,0%	Land Hessen						
	14,5%	Landkreis Kassel						
	14,5%	Stadt Kassel						
	3,0%	Gemeinde Calden						
		Website des Flughafens						

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen		-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)		-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		64.926	54.822	69.810	131.817	120.712	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		29.156	25.457	25.430	31.123	27.237		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		-	-	-	-	-	Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		168	1.680	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		-	-	-	-	-		
Passagiere pro Flugbewegung		2	2	3	4	4	Flugbewegungen aus Geschäftsberichten verwendet	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Betriebszeiten	09:00- 20:00							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J				Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	220 ha					Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	179,05 km	Köln/Bonn	183,77 km	Düsseldorf		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	229,49 km	Köln/Bonn	208,15 km	Düsseldorf		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	2h 33 min	Köln/Bonn	2h 21 min	Düsseldorf		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	4h 08 min	Köln/Bonn	4h 21 min	Düsseldorf	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	59,58 km	Paderborn/Lippstadt				https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	71,59 km	Paderborn/Lippstadt				
Kfz-h zum nächsten Flughafen	52 min	Paderborn/Lippstadt				
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	2h 04 min	Paderborn/Lippstadt			* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

7.3.20 Lübeck-Blankensee

Wirtschaftlichkeit	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Umsatzerlöse		-	-	-	1.202.200	1.006.200	Datenlage mangelhaft	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Bilanzgewinn		-	-	-	-	-		
Jahresüberschuss		-	-	-	6.067.000	5.083.100		
Non-Aviation-Umsatz		-	-	-	-	-		
Personalaufwand		-	-	-	2.876.555	3.541.490		
Materialaufwand		-	-	-	-	-		
sonst. Betriebliche Aufwendungen		-	-	-	3.878.328	1.970.609		
Summe Aufwendungen		-	-	-	-	-		
Rohgewinn		-	-	-	973.000	825.000	lt. Geschäftsbericht	
Arbeitnehmer		-	-	-	-	57		
Umsatz pro Passagier		n.v.	n.v.	n.v.	110,51	104,19		
Verkehrseinkommen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Non-Aviation-Umsatz pro Passagier		-	-	-	-	-		
Aufwendungen pro Passagier		-	-	-	-	-		
Beitrag zum Jahresergebnis pro Passagier		-	-	-	557,68	526,36		
Eigentümerverhältnisse	100%	Stöcker Flughafen Verwaltungs GmbH						Website des Flughafens

Verkehrsleistung	o.J	2015	2016	2017	2018	2019	Kommentar:	Quellen:
Passagiere Lokalaufkommen	-	-	-	-	-	-	doppelt gezählt	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Transit-Reisende (einfach gezählt)	-	-	-	-	-	-	einfach gezählt	
Passagiere gesamt		-	-	-	10.879	9.657	Summe	
Flugzeugbewegungen p.a. (Start / Landung)		6.588	-	-	15.552	20.096		
Start / Landungen lt. Stat. Bundesamt		7.130	6.588	-			Starts und Landungen insgesamt	Bericht Statistisches Bundesamt "Luftverkehr auf deutschen Flughäfen"
Luftfracht (Gesamtaufkommen) in t		-	-	-	-	-		
Luftfracht Lokalaufkommen in t		-	-	-	-	-		
Luftpost in t		-	-	-	-	-		
Fracht und Post (Stat. Bundesamt) in t		-	-	-	-	-		
Passagiere pro Flugbewegung		-	-	-	0,70	0,48	Flugbewegungen aus Geschäftsberichten verwendet	Geschäftsberichte der Flughäfen 2015-2019
Betriebszeiten	24h							Fluglärm-Portal - https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/

Lage und Einzugsgebiet	o.J		Kommentar:	Quellen:
Flächeninanspruchnahme	220 ha			Website des Flughafens
Entfernung zum nächsten Flughafen Kat. A	50,25 km	Hamburg		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen Kat. A	77,06 km	Hamburg		
Kfz-h zum nächsten Flughafen Kat. A	1h 2 min	Hamburg		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1h 49 min	Hamburg	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de
Geografische Nähe zum nächsten Flughafen	50,25 km	Hamburg		https://www.luftlinie.org/
Kfz-km zum nächsten Flughafen	77,06 km	Hamburg		
Kfz-h zum nächsten Flughafen	1h 2 min	Hamburg		
h mit öffentlichen Verkehrsmitteln *	1h 49 min	Hamburg	* schnellste Verbindung lt. Bahn.de abgefragt am 20.04.2021	Bahn.de

8 Literatur

- ACI (2012): Guide to Airport Performance Measures, Hg von Airports Council International, Montreal.
- BAK Basel Economics (2005): Globale und kontinentale Erreichbarkeit: Resultate der Modellerweiterung, Basel: IBC Modul Erreichbarkeit, Schlussbericht, BAK Basel Economics, Basel.
- BDL (2014): Luftfracht: Braucht die Fracht die Nacht, Themen und Positionen des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft BDL, verfügbar in: <http://www.bdl.aero/de/themen-positionen/wirtschaft/fracht/>.
- Bickenbach, F., Kumkar, L., Sichelschmidt, H., Soltwedel, R., Wolf, H. (2005): Ausbau der Flughafeninfrastruktur: Konflikte und institutionelle Lösungsansätze, Kieler Studien Nr. 335, Springer Verlag: Berlin u.a.
- Bickenbach, F., Soltwedel, R., Wolf, H., (2007): Institutionelle Reformen für eine rationale Flughafeninfrastrukturpolitik, in: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, Vol. 56.
- Bleisch, A., (2005): Die Erreichbarkeit von Regionen – Ein Benchmarking-Modell, Dissertation Universität Basel Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Basel.
- BMVB (2000): Flughafenkonzept 2000 der Bundesregierung, Hg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Luft/flughafenkonzept-2000-der-bundesregierung.pdf?__blob=publicationFile.
- BMVI (2009): Flughafenkonzept 2009 der Bundesregierung, Hg. vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Luft/flughafenkonzept-2009-der-bundesregierung.pdf?__blob=publicationFile.
- BMVI (2017): Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Hg. vom BMVI, Berlin, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LF/luftverkehrskonzept.pdf?__blob=publicationFile.
- Bogai, D., Wesling, M. (2011): Beschäftigungseffekte von Großflughäfen – eine kritische Bestandsaufnahme, in: Jahrbuch für Regionalwissenschaften, Vol. 31, S. 75-91
- Breidenbach, P. (2015): Regionalflughäfen sind keine Wachstumsmotoren für das Umland, RWI Impact Notes, Hg vom Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung, Essen, <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/123300/1/84066219X.pdf>.
- Breidenbach, P. (2015): Ready for Take-off? The Economic Effects of Regional Airport Expansion. Ruhr Economic Paper No. 549.
- Breidenbach, P., Schmidt, C. (2020): Regionalflughäfen in der Krise, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Frankfurt.

- BUND (2015): siehe NGO Luftverkehrskonzept (2015).
- BUND (2020): Sieben von 14 Regionalflughäfen überflüssig – Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen stoppen, Pressemitteilung vom 19.8.2020, verfügbar in: <https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/studie-sieben-von-14-regionalflughafen-ueberfluessig-oekonomisch-und-klimapolitisch-unverantwortliche-subventionen-stoppen/>.
- Bundesregierung (2009): siehe BMVI (2009).
- Bundesregierung (2002): Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, Hg. von der Deutschen Bundesregierung, Berlin
- Chong, F., (2020): Trophy Assets, a new asset class for retail investors, verfügbar in: <https://medium.com/@Equisafe/trophy-assets-a-new-asset-class-for-retail-investors-df2d20299bc5>.
- Conrady, R., Fichert, F., Sterzenbach, R. (2013): Luftverkehr: Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch, München: Oldenbourg Verlag, 5. Auflage.
- Deutscher Bundestag (2021): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage Umfangreiche Corona-Hilfen für den Luftverkehr ohne verbindliche Klimaauflagen, in: Bundestagsdrucksache 19/26854, Berlin.
- DIW Econ (2015a): Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung – Arbeitspaket I – Markt und Wettbewerbsanalyse; Altmann, M., Beyer, H., Fischer, T., Klingauf, U.; Hg von DIW Econ, Bonn.
- DIW Econ (2015b): Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung – Arbeitspaket II; Mandel, B., Beyer, H., Fischer, T., Klingauf, U., Altmann, M.; Hg von DIW Econ, Bonn.
- DIW Econ (2015c): Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung – Arbeitspaket III – Entwicklungsperspektive 2030; Mandel, B., Beyer, H., Fischer, T., Klingauf, U., Altmann, M.; Hg von DIW Econ, Bonn.
- FÖS (2017): Steuergelder für den Flughafen von nebenan – Betrachtung der Subventionierung und Wirtschaftlichkeit deutscher Regionalflughäfen; Alexander Mahler, Matthias Runkel, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V., Berlin.
- Freeman, S. (2008): Small airports – big challenges, verfügbar: <https://mailtribune.com/business/small-airports-big-challenges>.
- Gerlach, J., Hübner, S., Becker, T., Becker, U. (2014): Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie, Hg. vom Umweltbundesamt UBA, Dessau-Roßlau.
- Initiative Luftverkehr (2004): Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb, Berlin, <http://docplayer.org/8271663-Masterplan-zur-entwicklung-der-flughafeninfrastruktur->

zurstaerkung-des-luftverkehrsstandortes-deutschland-im-internationalen-wettbewerb.html.

Institut für Weltwirtschaft (2005): siehe Bickenbach et al. (2005).

John, Ch. (2019): Optimale Flughafenstandorte – Voraussetzungen, Bedingungen, Empfehlungen, Dissertation an der Technischen Universität Chemnitz, Chemnitz.

Knippenberger, U. (2012): Regionale Governance des Funktionswandels von Flughäfen. Eine Analyse am Beispiel der „Airport City“ Frankfurt am Main, Wiesbaden: Springer VS

Mahler, A., Runkel, M. (2017): Steuergelder für den Flughafen von nebenan - Betrachtung der Subventionierung und Wirtschaftlichkeit deutscher Regionalflughäfen, Forum Ökologisch Soziale Marktwirtschaft, Heft 3/2017, Berlin.

Mediation (2000): Das Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt – Gutachten, Zusammenfassungen, Endbericht und Präsentationen der Ergebnisse, Herausgegeben von der Hessischen Staatskanzlei, Wiesbaden, CD ROM.

Melo, P., Graham, D., Brage-Ardago, R. (2013): The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence, in: Regional Science and Urban Economics, Vol. 43, S. 695-706.

Mukkala, K., Tervo, H. (2012): Regional airports and regional growth in Europe: which way does the causality run?, wiss. Forschungsarbeit präsentiert auf der RSA European Conference in Delft, Mai 2012.

Müller, U., u.a., (2011): Produktivität und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen – Erreichbarkeit und Wirtschaftsentwicklung, Studie im Auftrag des schweizerischen Staatssekretariats für Wirtschaft SECO, veröffentlicht vom SECO als Strukturberichterstattung Nr. 48/5, Bern.

NGO Luftverkehrskonzept (2015): Schritte zu einem zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Deutschland, Hrsg. von Werner Reh, Helmut Breidenbach, Michael Jäcker-Cüppers, Monika Lege, Alexander Mahler, Michael Müller-Görnert, Annegret Zimmermann u.a., verfügbar in: <https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/ngo-luftverkehrskonzept/>.

OECD (2012): Strategic Transport Infrastructure Need to 2030, OECD Publishing, Paris

OECD (2013): ITF Transport Outlook – Funding Transport, Hrsg. OECD Publishing, Paris

Niemeier, H.-M. (2013): Expanding Airport Capacity under Constraints in Large Urban Areas: The German Experience, in: OECD-ITF Discussion Paper Nr. 4.2013, OECD International Transport Forum. Paris.

Pompl, W. (2007): Luftverkehr. Eine ökonomische und politische Einführung, Berlin u.a.: Springer, 5. überarbeitete Auflage.

- Posch-Kommission (2013): Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept für Deutschland, Berlin, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/anforderungen_an_ein_luftverkehrskonzept_fuer_deutschland.pdf.
- Reh, W., Runkel, M., Paoli, L. (2020): Regionalflughäfen – Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen, Hg. vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, Berlin.
- Salow, Cl. (2009): Der Flughafen als regionale Wachstumsdeterminante, Wissenschaftliche Forschungsstudie an der TU Chemnitz, Chemnitz
- Thießen, F. (2012): Grenzen der Demokratie. Die gesellschaftliche Auseinandersetzung bei Großprojekten, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Thießen, F. (2013): Fluglärmbelastung und Immobilien: Ergebnisse neuer Studien für Deutschland, in: Forschungsbericht der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften an der Technischen Universität Chemnitz, Reihe WWDP 110, Chemnitz.
- Thießen, F. (2014): Vermeintliche und tatsächliche Wachstums- und Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs – eine kritische Würdigung angewandter Berechnungsmethoden, in: WISO-Diskurs, Hg. von der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn.
- Thießen, F.; Nollau, A. (2019): Optimisation of Flight Movements in Europe, Chemnitz Economic Papers, Nr. 29, Januar 2019.
- Thießen, F. (2020): Der Luftverkehr und seine Subventionen, Wiesbaden: Springer VS Verlag.