

"Newcomer airports": ein aktuelles Phänomen im deutschen Luftverkehr und seine verkehrsgeographische Bedeutung

Behnen, Tobias

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Behnen, T. (2003). "Newcomer airports": ein aktuelles Phänomen im deutschen Luftverkehr und seine verkehrsgeographische Bedeutung. *Europa Regional*, 11.2003(4), 177-186. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48166-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

"Newcomer Airports": ein aktuelles Phänomen im deutschen Luftverkehr und seine verkehrsgeographische Bedeutung

TOBIAS BEHNEN

Einleitung

Der Luftverkehr ist derzeit trotz aller exogen bedingten Nachfrageschwankungen eine Boombranche. Die Prognosen deuten auf einen sehr starken Anstieg der Verkehrsleistungen hin. Im deutschen Personenverkehr wurde für den Zeitraum 1997 bis 2015 eine Verdoppelung vorausgesagt (Abb. 1). Dies würde eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Personenverkehrsaufkommens von 4 % auf 7 % bedeuten. Die mittelbare

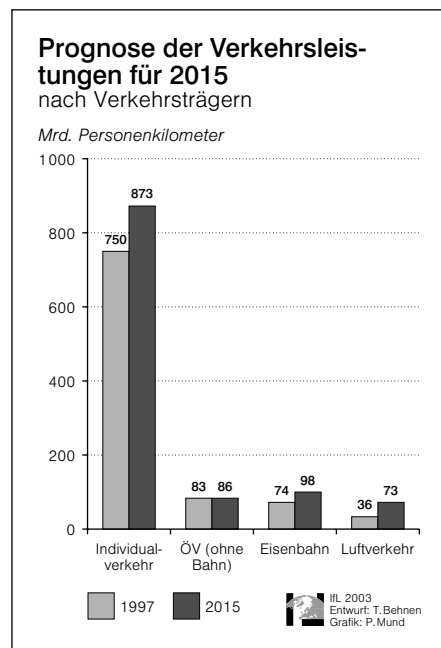


Abb. 1: Prognose der Verkehrsleistungen im Personenverkehr

Quelle: BMVBW 2003, S. 11

Folge sind erhebliche Erweiterungen der bodenseitigen Infrastruktur. So gibt es in Deutschland nicht nur zahlreiche kapazitätserweiternde Maßnahmen an den großen Flughäfen, sondern es zeichnet sich ab, dass sich die Zahl der für den Betrieb von großen Passagierjets geeigneten und genutzten Flughäfen verdoppeln wird. Flughäfen, die sich neu zu etablieren versuchen, hat es in den letzten Jahrzehnten immer wieder gegeben, wobei oft ein Ausbau bestehender Verkehrslandeplätze stattfand und sich nach und

nach eine Entwicklung hin zu kleineren nationalen oder sogar internationalen Verkehrsflughäfen mit Linien- und Charterverkehr vollzog. Deutsche Beispielstandorte für diese nunmehr auch zu den etablierten Flughäfen zu rechnende Gattung sind Dortmund oder Friedrichshafen und nach der Wiedervereinigung Erfurt. Die deutsche "Flughafenlandschaft" entwickelte sich aber eher langsam und war fast statisch. Dies galt nicht nur für die Standorte und ihre Einzugsbereiche, sondern auch für die Fluggesellschaften und die regulierten Ticketpreise. Seit Anfang der 1990er Jahre hat sich dann, zeitgleich mit der Liberalisierung des Luftverkehrs durch die EU, eine Dynamik bei den Etablierungsversuchen von weiteren Flughäfen gezeigt, die wegen ihrer Geschwindigkeit aus geographischer Sicht viele Fragen aufwirft. Die erfolgreiche Durchführung der Pläne und Projekte würde zu einer nie geahnten Dichte von Flughäfen in Deutschland führen und das allgemeine politische, planerische und besonders verkehrsgeographische Ziel der Nachhaltigkeit des Luftverkehrs (UPHAM et al. 2003) in Frage stellen. Dies betrifft nicht nur die bekannten ökologischen und sozialen Probleme des Luftverkehrs, wie z. B. die Luftverschmutzung oder den Fluglärm (BEHNEN 2001, S. 1). Es zeichnet sich in der Summe auch eine ökonomische Schieflage ab, die wegen der vielerorts hohen öffentlichen Subventionen brisant ist.

Den geschilderten Prozess, also die signifikante Zunahme der Zahl jener Flughäfen, die den wachstumsorientierten Markteintritt beim regelmäßigen kommerziellen Verkehr mit Großflugzeugen (> 100 Passagiere) suchen und vollziehen, mit dem Fachvokabular zu erfassen, fällt nicht leicht. Terminologische Schwierigkeiten bei der klaren Bezeichnung von Flughäfen unterschiedlichster Größe, Genese oder Funktion sind ein grundsätzliches Problem der Thematik. Weder in der internationalen verkehrsgeographischen Fachwelt, noch

in der EU-Gesetzgebung gibt es eindeutige Definitionen. Mit "Newcomer Airport" wird hier ein englischsprachiger, aber prägnanter Arbeitsbegriff zur Diskussion gestellt, der das aktuelle Phänomen pragmatisch zusammenfasst. Er beinhaltet drei Möglichkeiten der Genese: völlig neuer Flughafen, Konversion, Ausbau eines kleineren Flugplatzes. Begriffslogisch exakter wäre nur das zwar deutschsprachige, aber sperrige Wort "Markteintrittsflughafen". Alle anderen in der aktuellen Diskussion für diese Flughäfen verwendeten Termini sind nur bedingt geeignet, weil sie nicht alle gemeinten Flughäfen umfassen und ihnen die dynamische Komponente fehlt.

"Regionalflughafen" wäre zwar denkbar, ist aber vieldeutig. So sieht etwa der „Ausschuss der Regionen“ (2003, S. 47) "die Notwendigkeit einer eindeutigen, europaweiten Definition des Begriffs Regionalflughafen" und fordert, dabei nicht nur statistische Indikatoren, sondern auch dessen Funktion und Spezialisierung (z. B. Low-Cost-Verkehr oder Expressfracht) zu berücksichtigen. Zu bemängeln wäre dann aber, dass "Regionalflughafen" einen regionalen Einzugsbereich impliziert. Die Einzugsbereiche der hier behandelten Flughäfen zeichnen sich jedoch gerade dadurch aus, dass sie in deutlich geringerem Maße an Isochronen orientiert sind, da beispielsweise die Low-Cost-Carrier die Nachfrage in erster Linie über die Ticketpreise stimulieren und dadurch kurzfristig für Kunden im Einzugsbereich anderer Flughäfen attraktiv werden. So ergab etwa ein Befragung des Autors von Ryanair-Passagieren in Lübeck im Juni 2002 (n = 332), dass nur 29 % das Bundesland Schleswig-Holstein als Ausgangs- oder Zielpunkt hatten. Bei mehr als der Hälfte der Stichprobe waren dies hingegen die Städte Hamburg (40 %), Bremen, Hannover und Berlin. Auch die auf einer numerischen Reihung beruhenden Begriffe "Third Level Airport" (THOMPSON 2002, S. 274) oder "Quartärflughafen" (BECKERS et al. 2003, S. 10)

sind für eine prozessorientierte Fragestellung zu statisch. "Satellitenflughafen" und "Nebenflughafen" sind als Sammelbegriff ebenfalls unpassend, da nur einige "Newcomer Airports" eine juristische oder zumindest funktionale Bindung an einen größeren Flughafen haben. Auch "Randflughafen" oder "Provinzflughafen" sind ungeeignet, weil sich viele "Newcomer Airports" keineswegs in peripherer Lage befinden. Der aus der offiziellen US-amerikanischen Terminologie stammende Begriff "Non-hub primary airport" (FAA 2002, Chapter 2) hat zwar eine flexiblere Definition (1. > 10 000 Passagiere, 2. weniger als 0,05 % des landesweiten Passagieraufkommens), aber auch nur einen Indikator. Gleiches gilt für die rein technische ICAO-Klassifizierung (Länge, Breite und Druckbelastung der Runway) und für die in der deutschen Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) technisch definierten Typen "Verkehrsflughafen" und "Verkehrslandeplatz" (POMPL 2001, S. 164). Unabhängig davon wären auch rein funktionale Bezeichnungen möglich (z. B. Frachtflughafen), die jedoch hier bewusst noch nicht behandelt wurden, da es eine entsprechend starke Spezialisierung in Deutschland bisher kaum gibt.

Als wichtige zeitliche Marke bei der Abgrenzung des Prozesses gilt die deutsche Wiedervereinigung, da durch den politischen und geographischen Umbruch ab 1990 die Flughafeninfrastruktur einem signifikanten Wandel unterworfen wurde. Zahlreiche Militärflughäfen beiderseits des "Eisernen Vorhangs" wurden strategisch obsolet und standen für eine Konversion zur Verfügung (vgl. dazu den Beitrag von HENN in diesem Heft). Zusätzlich wurde vielerorts die Diskussion über die stärkere kommerzielle Nutzung und den Ausbau bestehender kleinerer Flugplätze intensiviert. Oft wurde dabei der ökonomische Multiplikatoreffekt von Flughäfen in der Debatte mit dem Begriff "Jobmaschine" simplifiziert. Dies induzierte im lokal- und landespolitischen Raum Visionen, die schnell an Eigendynamik gewannen. Davon waren besonders jene Bundesländer betroffen, die bisher keinen bedeutenden Flughafen aufweisen konnten und echte oder angebliche Lücken im Standortnetz schließen möchten (z. B. Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein oder Mecklenburg-Vorpommern).

Durch die zeitlich parallele Entwicklung der neuen Standorte besteht die

Gefahr, dass den Projektträgern, Flughafengesellschaften, Investoren oder Gebietskörperschaften die Gefahr der starken Überschneidung der Einzugsbereiche kaum bewusst wird. Vielerorts scheint mit Zweckoptimismus an den Erfolg des eigenen Projekts geglaubt und an den positivsten Prognosen festgehalten zu werden. Die zahlreicher werdenden Flugbewegungen von Low-Cost-Airlines spiegeln an kleinen, aufstrebenden Standorten vermeintlich ökonomische Erfolge wider. Sie täuschen aber darüber hinweg, dass die Chancen der großen Zahl von Nachahmern langfristig deutlich geringer als erwartet sind. So dürfte z. B. die weitgehende Nicht-Erhebung von Landeentgelten in Hahn für die Ansiedlung von Ryanair mit derzeit 186 Abflügen pro Woche (Juli 2004) eine wichtige Rolle gespielt haben. Während etwa in Hahn für die Landung einer Boeing 737 keine Zahlung geleistet werden muss, fordern vergleichbar ausgestattete Flughäfen wie Münster/Osnabrück oder Paderborn/Lippstadt über 500 € (Aero International 2003, S. 38). Dies trägt dazu bei, dass der Flughafen Hahn bis heute trotz massiv steigender Passagierzahlen und Umsätze das "Konzern-Segment Aviation" der Muttergesellschaft belastet (FRAPORT 2003, S. 60).

Die erwähnten ökologischen und sozialen Problemfelder von Flughäfen und des Luftverkehrs insgesamt dürften in einem Deutschland mit bis zu 50 Flughäfen, auf denen Linien- oder Pauschalreiseverkehr abgewickelt wird, einen immer größeren Raum in der öffentlichen Diskussion einnehmen. Schon heute findet vielerorts bei Flughafenerweiterungen oder Konversionsvorhaben keine kooperative, ergebnisoffene Debatte mehr statt, sondern die oftmals in sehr aktiven Bürgerinitiativen zusammengeschlossenen betroffenen Anwohner fühlen sich schon in der Planungsphase übergangen und durch die schwer zu bremsende Eigendynamik bestätigt. Ergebnis sind vielfach dauerhafte juristische Streitigkeiten. Eine wirkliche Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Probleme, aber auch die realen Chancen des deutschen Luftverkehrs hat es bisher kaum gegeben. Nur vereinzelt taucht eine grundsätzliche Kritik an der Koordination der Flughafenplanung in Deutschland auf. Dies aber meist erst dann, wenn die Anwohnerproteste über die Region hinaus hörbar werden (bisher nur bei Großprojekten, wie z. B. in Frankfurt) oder wenn es nachweislich zu Fehlinvestitionen in mindestens

zweistelliger Millionenhöhe gekommen ist (z. B. in Cochstedt) und sich auch für den ökonomischen Laien die mangelhafte Planung in der ungenutzten Infrastruktur manifestiert.

Im Folgenden soll nach einer Synthese des momentanen Sachstands eine kritische Bewertung der rechtlichen und relevanten politischen Rahmenbedingungen vorgenommen werden. Das wesentliche Manko dürfte dabei die fehlende Koordination der Planung durch ein in den Bundesverkehrswegeplan eingebettetes, verbindliches Luftverkehrskonzept sein. Eine Abschätzung der Chancen von „Newcomer Airports“ bei unterschiedlichen Luftverkehrsarten und ein kritischer Ausblick mit relevanten NGO-Stellungnahmen schließen den Beitrag ab.

Gegenwärtige Situation

Wenn 1990 als Bezugsjahr gewählt wird, kann von 26 "Etablierten Flughäfen" in der deutschen "Flughafenlandschaft" (Abb. 2) gesprochen werden. Seitdem haben 17 weitere Flughäfen den Markteintritt hinter sich und zumindest zeitweise regelmäßigen Flugverkehr (i. d. R. mit Großflugzeugen der Boeing 737- oder Airbus 320-Familien) abgewickelt ("Newcomer Airports"). Bei weiteren 9 Flughäfen wird dies angestrebt (potenzielle "Newcomer Airports"), längerfristig auch bei etwa noch einmal soviel. Zur Verdeutlichung dieser starken Zunahme der Luftverkehrsinfrastruktur kann als Hilfsindikator der Zuwachs an Runwaylänge berechnet werden. Zusammen mit den Verlängerungen ergibt sich dann eine Zunahme um ca. 75 % (Tab. 1). Jeder Standort hat aber seine Besonderheiten, wie die zahlreichen Variationen folgender Merkmale zeigen:

Technik

Die Möglichkeit, regelmäßigen Luftverkehr mit größerem Fluggerät durchzuführen, ist an zahlreiche technische Größen gebunden. Der wichtigste Parameter ist aber die Runwaylänge. Wenn diese in einer bestimmten Größenordnung liegt, kann es sich lohnen, die weiteren technischen Erfordernisse (Breite, Tragfähigkeit, Hindernisfreiheit, Kontrollzone, Instrumentenlandesystem) zu schaffen. Konversionsflughäfen sind hierbei im Vorteil. Sie können relativ zügig als Seiteneinsteiger in den Markt eintreten, da sie meist über eine hochwertige Ausstattung verfügen. Dies gilt besonders auch für die Runwaylänge, bei der

Die deutsche "Flughafenlandschaft"

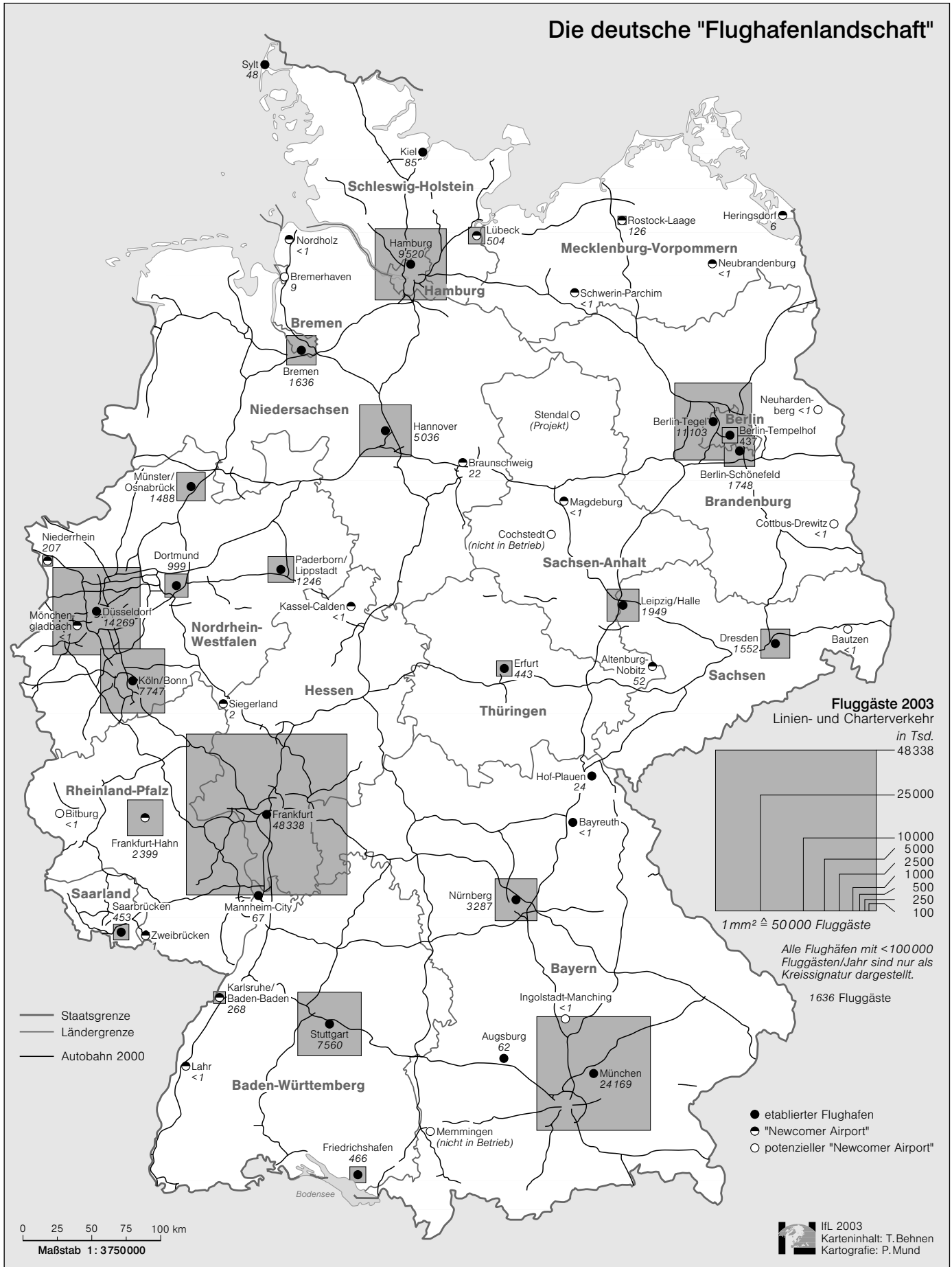


Abb. 2: Die deutsche „Flughafenlandschaft“

Kategorie	Anzahl	Runways	Runwaylängen	
Etablierte Flughäfen	26	39	101.729 m	
+ dortige Ausbauplanung		1	7.480 m	7,0%
Newcomer Airports (Markteintritt erfolgt)	17	17	37.598 m	37,0%
+ dortige Ausbauplanung			5.175 m	5,0%
Potentielle "Newcomer Airports" (Etablierungsbestrebungen)	9	10	26.629 m	26,0%
			76.882 m	76,0%

Tab. 1: Runwayzuwachs in Deutschland (seit 1990)
Quelle: eigene Berechnung

es für den regelmäßigen kommerziellen Luftverkehr typische Schwellenwerte gibt (Abb. 3). Es lässt sich derzeit deutlich beobachten, dass viele Flughäfen Planungen für die Verlängerung der Runway zur Erreichung der nächsten Stufe betreiben.

Eigentümer

Typisch für "Newcomer Airports" ist, dass nicht nur regionale Gebietskörperschaften an den Flughafengesellschaften beteiligt sind, sondern auch besondere Eigentümerstrukturen auftreten, die bisher in Deutschland im Gegensatz zu Großbritannien (HUMPHREYS u. FRANCIS 2002, S. 251) kaum anzutreffen sind. Beispiele sind ein Public-Private-Partnership (z. B. Cuxhaven/Nordholz) oder die Übernahme durch einen ausländischen Investor (z. B. Schwerin/Parchim, Lahr und Niederrhein). Teilweise gibt es aber auch Verknüpfungen zwischen alten und neuen Standorten durch die Beteiligung an den Flughafengesellschaften (z. B. Stuttgart und Karlsruhe/Baden-Baden, Düsseldorf und Mönchengladbach oder Frankfurt und Hahn, wobei letzterer schon offiziell als Frankfurt-Hahn firmiert). Der Nachteil für die kleineren Flughäfen ist dann die neue Rolle als abhängiger Satellitenflughafen. Die Vorteile liegen hingegen in der besseren Finanzausstattung und der Unterstützung durch Know-how und technisches Gerät aus zweiter Hand.

Konzept

Auch die Strategien der "Newcomer Airports" sind sehr verschieden, haben jedoch eine Gemeinsamkeit: Alle möchten eine Nische im Luftverkehrsmarkt besetzen, die regionale Nachfrage abschöpfen und gleichzeitig neue Nachfrage generieren. Dies ist unabdingbar, denn bis auf wenige Standorte (MAYR 2001a, S. 38) ist die Kapazität der deutschen Flughäfen grundsätzlich noch ausreichend. Die Nischen können regio-

naler oder funktionaler Natur sein. Sich konzeptionell von den etablierten Flughäfen unterscheidende Anbieter können z. B. über die 24-stündige Anfliegbarkeit, die Ausrichtung auf spezielle Verkehre wie etwa Low-Cost-Airlines, Tourismusflugverkehr oder KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste) oder auch durch die von den Aufsichtsbehörden der Länder zu genehmigende minimale Erhebung von Landegebühren versuchen, Verkehrsströme umzulenken oder neue zu initiieren.

Akzeptanz

Die lokalpolitische Unterstützung ist bei den "Newcomer Airports" meist beträchtlich. Die Landespolitik unterstützt sie hingegen nur selektiv (z. B. Rostock-Laage statt Schwerin, Kiel statt Lübeck oder Karlsruhe/Baden-Baden statt Lahr). Der Grad der Akzeptanz bei der regionalen Bevölkerung korreliert meist mit der Genese. Während die mehr peripher gelegenen Konversionsflughäfen eher auf Zustimmung treffen, stoßen die Ausbauplanungen bestehender kleinerer Flughäfen viel stärker auf Widerstand (z. B. in Kassel-Calden oder in Mönchengladbach).

Erfolg

"Newcomer Airports" müssen sich in der Anfangsphase oft mit sehr hohen prozentualen Schwankungen der Verkehrszahlen oder deren Stagnation auf niedrigem Niveau auseinandersetzen. So hat sich in Deutschland gezeigt, dass bisher nur der Flughafen Hahn eine gewisse Etablierungstendenz aufweisen kann. Dies gilt aber nur für die Passagierzahlen (2003: 2,4 Mio.), nach denen er mittlerweile zu den 10 größten Flughäfen in Deutschland gehört. Wie finanziell erfolgreich er angesichts seiner geringen, bzw. fehlenden Landegebühren und der sonstigen intensiven Subventionierung wirklich ist, wird sich erst in einigen Jahren zeigen. Es ist zu beobachten, dass an vielen anderen aufstrebenden Standorten die Hoffnung, dass sich die Anfangsinvestitionen von teilweise weit über 50 Mio. € und die laufenden Zuschüsse eines Tages rentieren werden, mittlerweile deutlich gesunken ist.

Rechtliche Rahmenbedingungen

International

Eine wichtige und drängende Bedeutung für einige kleinere Flughäfen haben die 1998 unter "JAR-OPS 1/Commercial Air Transportation" (JAR = „Joint Aviation Requirement“) zusammengefassten Beschlüsse der JAA („Joint Aviation Authorities“), in denen 37 nationale Luftfahrtbehörden Europas zusammenarbeiten. Demnach machen die dort neu festgesetzten Sicherheitszuschläge mancherorts Verlängerungen der Runways von über 20 % nötig. Da die neu berechneten Start- und Landestrecken jedoch in

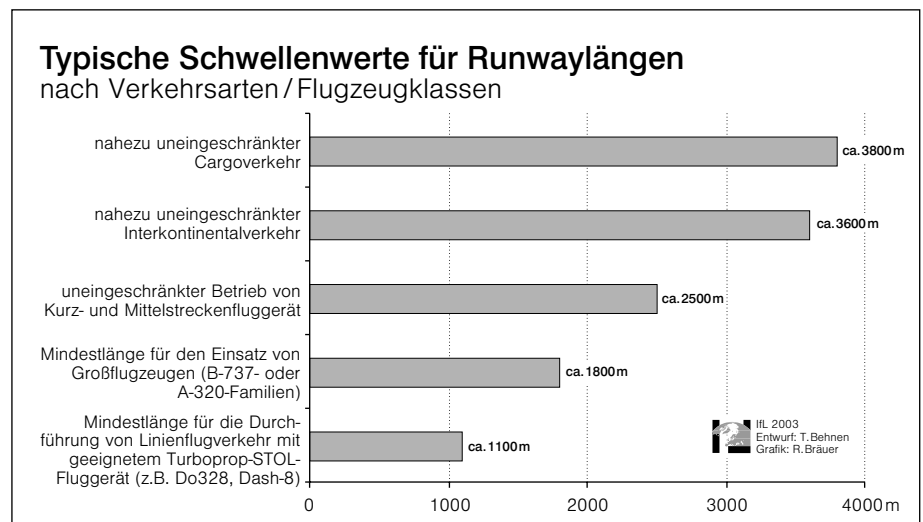


Abb. 3: Typische Schwellenwerte für Runwaylängen
Quelle: eigene Zusammenstellung

Abhängigkeit vom eingesetzten Fluggerät kalkuliert werden müssen, sind wegen der Komplexität der Thematik pauschale Aussagen nicht möglich. Die Zahl der potenziellen "Newcomer Airports" wird durch diese Regelungen aber zunehmen. Anwohner und Umweltverbände werfen einigen Flugplatzbetreibern deshalb auch vor, "JAR-OPS 1" als Alibi für Ausbaumaßnahmen zu benutzen.

Europäische Union

Ein besonderer Push-Faktor für "Newcomer Airports" ist die so genannte Streckenzugangsverordnung der EU (Europäische Gemeinschaft 1992). Obwohl der innergemeinschaftliche Luftverkehr weitgehend liberalisiert ist, können die Mitgliedsstaaten weiterhin auf wenig frequentierten Strecken zu Regionalflughäfen und auf Strecken in "Rand- oder Entwicklungsgebiete" regulierend tätig werden. Sie können dort Luftfahrtunternehmen einerseits "Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen" (Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Preisgestaltung) auferlegen und sie andererseits durch "Ausgleichsleistungen" subventionieren, was in anderer Form schon früher stattfand. In Deutschland wurden in dieser Weise bisher z. B. die Strecken von Rostock-Laage nach München und Frankfurt, von Erfurt nach Brüssel, Berlin-Tempelhof, Köln/Bonn, München und Hamburg und von Frankfurt nach Saarbrücken sowie Hof/Plauen und Bayreuth ausgeschrieben. Weitere könnten folgen, denn der Terminus "Regionalflughafen" wurde weit gefasst. Er bezeichnet, mit Ausnahme der 35 wichtigsten, alle Flughäfen in der EU (Europäische Gemeinschaft 1992, Art. 2).

Mit dem Instrument "Flughafensystem" nach der Streckenzugangsverordnung gibt es zudem eine Möglichkeit, etablierte und kleinere Flughäfen miteinander zu verknüpfen. Die Absicht des Gesetzgebers ist es, die Aufteilung des Verkehrs und die freie Verkehrslenkung der Flugbewegungen bei Wahrung der Betriebspflicht zu ermöglichen. De facto bedeutet dies meist das qualitative Wachstum von überlasteten Hubs (Flughäfen mit Drehkreuzfunktion) und das quantitative von nahegelegenen kleineren Flughäfen. Bedingung für die Schaffung eines Flughafensystems ist, dass eine organisatorische Einheit besteht und dass die Flughäfen dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen. Bis-

her wurden in der EU neun Flughafensysteme definiert (Europäische Gemeinschaft 1992, Anhang 1): London (3 Flughäfen), Paris (3), Berlin (3), Mailand (3), Lyon (2), Stockholm (2), Kopenhagen (2), Rom (2) und Venedig (2). Das in Deutschland von den Landesregierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz geplante Flughafensystem Frankfurt-Hahn ist hingegen besonders wegen der mangelhaften Verkehrsverbindung und der mutmaßlichen Verlagerung des Nachtflugverkehrs umstritten.

Deutschland

Eine besondere Bedeutung bei der Diskussion über neue Flughäfen hat §31 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Artikel 87d des Grundgesetzes legte eigentlich fest, dass die "Luftverkehrsverwaltung" in "bundeseigener Verwaltung" geführt wird. 1961 wurde jedoch den Bundesländern die "Genehmigung von Flugplätzen, mit Ausnahme der Prüfung und Entscheidung, inwieweit durch die Anlegung oder den Betrieb eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden, sowie die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnung" (LuftVG, §31(2)4.) übertragen. Dem Bund verbleibt demnach neben der Möglichkeit, Flugsicherungskosten zu übernehmen oder zu verweigern, nur noch eine "Negativkompetenz", er kann also den Bau oder die Erweiterung von Flughäfen verhindern, aber nicht steuern. Darin liegt aus heutiger Sicht ein erhebliches Problem, denn ganz offensichtlich stehen die Bundesländer mit ihrer jeweiligen Luftverkehrspolitik in starker Konkurrenz zueinander. Ein aktuelles Beispiel ist die vom Land Hessen unterstützte, aber von vielen Seiten kritisierte Ausbauplanung für den Flughafen Kassel-Calden, der in starker Konkurrenz zu den nicht ausgelasteten Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Hannover stehen würde. Ähnlich, wenn auch weniger brisant, ist die Situation beim thüringischen Flughafen Altenburg-Nobitz, der vor den Toren des sächsischen Leipzig und seines kürzlich ausgebauten Flughafens liegt.

Politische Rahmenbedingungen

Obwohl die Zuständigkeit für den Luftverkehr in Deutschland bei den Bundesländern angesiedelt ist, sind auch die übergeordneten Ebenen mit dem Thema

Flughafenausbau befasst. So gibt es etwa von Seiten der Europäischen Kommission eine starke Problematisierung der Kapazitätsengpässe. Daraus wird die Forderung abgeleitet, dass "Europa nicht am Bau neuer Flughäfen sparen darf" (Europäische Kommission 2001, S. 42). Außerdem seien ein besseres Flugverkehrsmanagement an den Hubs und der Einsatz größerer Flugzeuge nötig. Das Europäische Parlament ist jedoch moderater und setzt sich seit Jahren verstärkt für die Rechte der lärmbelasteten Bürger ein.

Die derzeitige Bundesregierung hat sich deutlicher als die bisherigen zum Ziel gesetzt, den Luftverkehr besser zu koordinieren. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 2000 erstmals ein Flughafenkonzept vorgelegt. Darin wird u. a. empfohlen, "Satellitenflugplätze und deren Ausbau im integrierten Verkehrssystem der jeweiligen Region einzubinden." (BMVBW 2000). Außerdem ergeht die "Aufforderung an internationale Verkehrsflughäfen, in ihrer Region zu ihrer eigenen Entlastung Satellitenflugplätze und deren Entwicklung finanziell zu unterstützen". Im neuesten Bundesverkehrswegeplan (BMVBW 2003) können diese Zielsetzungen jedoch planerisch nicht manifestiert werden, da die Zuständigkeit der Länder angetastet werden müsste. Obwohl der Bund sich als Gesamtverantwortlicher für die Luftverkehrsinfrastruktur definiert, bleiben die Aussagen deshalb im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern gerade hinsichtlich kleinerer Flughäfen ausgesprochen vage: Einerseits wird die schon in den Koalitionsvereinbarungen von 1998 und 2002 geforderte Substitutionsmöglichkeit durch den Schienenverkehr betont (BMVBW 2003, S. 8) und andererseits, "soweit die örtlichen und ökologischen Bedingungen dies zulassen" (BMVBW 2003, S. 30), der Ausbau der bestehenden Flughafenkapazitäten gefordert. Die Frage, ob neue Flughäfen durch den Ausbau kleinerer Flugplätze nötig und sinnvoll sind, findet jedoch keine konkrete Beantwortung. Allenfalls aus der Aussage, dass die 18 internationalen Verkehrsflughäfen eine gute Anbindung aller Regionen Deutschlands an den internationalen Luftverkehr sichern (BMVBW 2003, S. 30), könnte die Intention des Bundes zur Begrenzung der Zahl größerer Flughäfen abgeleitet werden. Das vom Bundesumweltministerium vorbereitete neue Fluglärmge-

setz soll hingegen erstmals nicht nur für die Verkehrsflughäfen, die dem Linienflugverkehr angeschlossen sind, sondern für alle Flugplätze gelten.

Die Beiträge der Bundesländer zur Koordinierung des Luftverkehrs sind wenig ausgeprägt und hinsichtlich der Ausbaudebatte als eher unkritisch einzustufen. Die Beschlüsse der relevanten Ministerkonferenzen zeigen dies trotz der Bundesbeteiligung deutlich. So forderte die Verkehrsministerkonferenz 1998 neben dem Ausbau des vorhandenen Flughafenetzes, dass Regionalflugplätze eine stärkere Rolle bekommen und die Verkehrsflughäfen entlasten sollen. Außerdem wird die weitere Privatisierung der Flughäfen begrüßt. In einem MKRO-Positionspapier von 1999 wird zusätzlich die Einbeziehung der ehemals militärischen Flughäfen in das dezentrale Flughafensystem als Ziel formuliert. Erst die im selben Jahr tagende Bund-/Länder-Arbeitsgruppe "Flughafenkapazitäten" forderte und dokumentierte nötige Ausbaumaßnahmen nicht nur, sondern gewichtete auf Drängen des Bundes deren Dringlichkeit. Mit Braunschweig, Mönchengladbach, Magdeburg und Kassel wurden dort auch "Newcomer Airports" in die Liste der dringend auszubauenden Flughäfen aufgenommen. Der Bund betonte zwar ebenso, dass die Einzelmaßnahmen der Entwicklung des gesamten Flughafensystems nachgeordnet seien, aber diese wichtige Aussage bleibt, wie das ganze Konzept, eine unverbindliche Absichtserklärung.

Chancen der "Newcomer Airports" bei unterschiedlichen Luftverkehrsarten

Linienverkehr

In den jeweiligen regionalen Debatten über "Newcomer Airports" wird die Bedeutung der Anbindung an deutsche oder europäische Wirtschaftszentren für die lokale Wirtschaft als wichtiges Argument angeführt. Dies ist unbestritten (POMPL 2002, 176f.), aber die konkrete Akquirierung von klassischen Linienflügen (mit befriedigender Auslastung in der Business Class) ist an vielen kleineren Standorten außerordentlich schwierig. Die Konkurrenz durch die etablierten Flughäfen ist hier am stärksten. Ein Flugplanvergleich zeigt, dass auch dort die Zahl der innerdeutschen Destinationen oft stagniert und in Einzelfällen sogar abgenommen hat. So werden beispielsweise vom Flughafen

Hannover aus im Jahr 2004 nur noch drei deutsche Ziele angeboten. 1992 waren es noch acht. In Bremen blieben von neun innerdeutschen Zielen nur fünf übrig. Die ständig verbesserten ICE-Verbindungen dürften hierbei eine besondere Rolle gespielt haben und auch den Erfolg des Linienverkehrssegments von "Newcomer Airports" mindern. Dies zeigte beispielhaft eine Befragung von Bahnreisenden in Kassel. Demnach wäre nur für etwa ein Viertel der befragten Geschäftsreisenden eine innerdeutsche Flugverbindung vom vor dem Ausbau stehenden Flughafen Kassel-Calden überhaupt interessant (BEHNEN 2003, S. 6).

Wenn ein kleinerer Flughafen eine Linienverbindung ansiedeln möchte, geht dies in der Regel nicht ohne starke Subventionierung durch die Gebietskörperschaften. Hof/Plauen - Frankfurt wird z. B. mit 1 Mio. € pro Jahr unterstützt. Bei der Relation Rostock-Laage - München sind es 1,6 Mio. € und bei Leipzig/Halle - London 2 Mio. € (2003). Die Problematik dieses Luftverkehrssegments wird auch durch die Streckeneinstellungen der jüngsten Zeit an kleineren Standorten unterstrichen (so z. B. die Verbindungen von Kiel, Karlsruhe/Baden-Baden, Siegerland und Augsburg nach Berlin). Eine besondere Schwierigkeit stellt in Deutschland zudem die Dominanz der Deutschen Lufthansa AG dar. Fast alle für den Linienflugverkehr mit kleinerem Fluggerät (ca. 18 - 70 Passagiere) in Frage kommenden deutschen Fluggesellschaften sind mit der Lufthansa verbunden – entweder als Konzernmitglied (Lufthansa CityLine, Eurowings), als "Lufthansa Regional"-Franchisepartner (Augsburg Airways, Contact Air) oder zumindest als Partner im Meilenprogramm (Cirrus Airlines, EAE, Hahn Airlines). Wirklich unabhängig sind nur zwei der kleineren Fluggesellschaften (LGW, OLT). Die sonstige (in- und ausländische) Konkurrenz ist an diesem Marktsegment kaum interessiert. So bleibt kleinen oder neuen Standorten als Notlösung oft nur die Möglichkeit, lokale Business-Anbieter vom Einstieg in das Liniengeschäft zu überzeugen, was gelegentlich gelang (Kiel, Neubrandenburg, Kassel-Calden, Siegerland), aber oft am wenig geeigneten Fluggerät scheitert.

Touristikverkehr

Große Hoffnungen setzen die "Newcomer Airports" auch in den Charterver-

kehr zu touristischen Zielen. Vielerorts konnten in den letzten Jahren auch schon Flüge mit größerem Fluggerät (> 100 Passagiere) abgefertigt werden – in der Regel nach Mallorca oder zu anderen Zielen im Mittelmeerraum. Ein dauerhafter Beitrag zum Erfolg erwuchs daraus aus mehreren Gründen jedoch nicht. Nur in wenigen Wochen der Hauptsaison reichte die Nachfrage an den eher zentrenfernen Standorten im Gegensatz zu den jüngeren der etablierten Flughäfen (wie z. B. Paderborn/Lippstadt) aus, das Flugzeug vollständig zu füllen. Dadurch wurden kostspielige Dreiecksflüge nötig (z. B. Mallorca - Cuxhaven/Nordholz - Kassel-Calden - Mallorca). Zudem fielen in den Tagesrandstunden auch Positionierungsflüge von größeren Flughäfen aus an (z. B. Hamburg - Lübeck). Es hat sich gezeigt, dass die oftmals in das Geschäft eingestiegenen lokalen mittelständischen Reisebüros mit diesen Rahmenbedingungen überfordert waren. Kurzfristige Flugabsagen waren die Folge. Als dann auch noch die großen Reiseveranstalter abrupt ihre Unternehmensstrategie änderten und sich im Jahr 2003 aus der Fläche zurückzogen (BREMKE 2002, S. 16), verloren viele "Newcomer Airports" sämtliche Touristikflüge (Cuxhaven/Nordholz, Kassel-Calden, Lübeck, Neubrandenburg, Schwerin/Parchim und Zweibrücken).

Cargoverkehr

Auch im Frachtbereich konnten die "Newcomer Airports" bisher nicht wirklich in Konkurrenz zu den etablierten Flughäfen treten. Gelegentliche Flüge von Spezialfracht, z. T. in imposanten Großraumflugzeugen (*Foto 1*), geben ihnen die Möglichkeit, ihre Leistungsfähigkeit zu beweisen. Sie täuschen aber darüber hinweg, dass die Luftfrachtaffinität der lokalen Wirtschaft und damit das regionale, aber auch das überregionale Aufkommen überschätzt wurden. Dies betrifft ebenso die mangelnde Nachfrage nach den oft ausgewiesenen angrenzenden Gewerbeflächen. Infolgedessen ist es schwer, ein ganzes Frachtflugzeug zu füllen, und für die auch an den Hubs übliche Frachtbeförderung als Beiladung fehlen die Linienverbindungen. So werden in den Statistiken als "Luftfracht" titulierte Gütermengen in Wirklichkeit oft als "Luftfrachtersatzverkehr" zu größeren Flughäfen "getruckt", also am kleineren Flughafen nur umgeschlagen und auf der Straße weiterbeför-

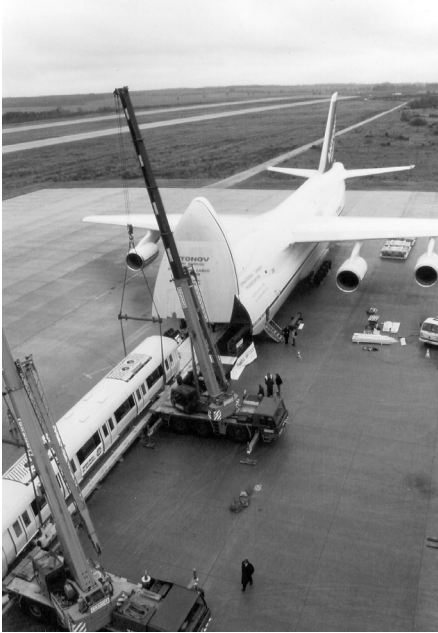


Foto1: Verladung von U-Bahn-Wagen in eine Antonov-124 auf dem Flughafen Schwerin-Parchim

Foto: Baltic Airport Schwerin-Parchim GmbH

dert (in Hahn z. B. 80 %) (vgl. MAYR 2001b, S. 84 und den Beitrag von NEIBERGER in diesem Heft). Gewisse Hoffnungen machen sich einige "Newcomer Airports" beim Lebensmittelumschlag, aber hier ist Frankfurt ebenso der dominante Hub wie beim Luftpostverkehr. Auch die großen KEP-Dienste haben ihre Standortentscheidungen längst zugunsten von zentral gelegenen Flughäfen getroffen (UPS in Köln, FedEx in Paris, DHL in Brüssel und TNT in Lüttich). Eine gewisse Chance besteht für kleinere Standorte dann, wenn die Paketdienste wegen Nachtflugbeschränkungen von dort abwandern müssten, oder wenn die weiter steigende Nachfrage Sekundärdrehkreuze rechtfertigen würde (SIEGMUND 2004, S. 72).

Low-Cost-Verkehr

Der wichtigste Motor der aktuellen Standortdebatte ist der in den letzten Jahren zu beobachtende europaweite Aufschwung im Low-Cost-Segment, der sogar schon plakativ als "Revolution In The Skies" bezeichnet wurde (CALDER 2002). Dies scheint hinsichtlich der Verkehrsgenese berechtigt zu sein, denn Befragungen deuten darauf hin, dass ca. 40 % der Passagiere ohne das günstige Flugangebot überhaupt keine Reise unternommen hätten.

London-Stansted als weltweit schnellstwachsender Großflughafen (2002: 16 Mio. Passagiere, Veränderung seit 1997: +200 %)

wurde zum Vorbild zahlreicher Nachahmer. Sechs verschiedene am Prinzip "No-Frills" (ohne "Brimborium") orientierte Fluggesellschaften sorgen dort für ein wöchentliches Angebot von ca. 500 000 Sitzplätzen und tragen zur Jahressumme von über 16 Mio. Passagieren bei. Etwa zwei Drittel der Destinationen werden dabei vom "No-Frills"-Marktführer Ryanair angeboten. Die wichtigste Ryanair-Basis in Deutschland ist mit 19 Zielen Hahn. Der Flughafen im Hunsrück gilt seinerseits als Vorbild für die kleineren deutschen "Newcomer Airports", die wegen der Schwierigkeiten in den anderen Marktsegmenten sehr stark auf die Ansiedlung einer "Billigfluggesellschaft" setzen. Sie erwarten sich durch den erstmaligen Linienverkehr eine Impulswirkung. Der tägliche Verkehr mit größerem Fluggerät würde ganzjährig zumindest eine kleine Zahl von (Teilzeit-)Arbeitsplätzen sichern. Gegenüber dem klassischen Linienverkehr ist der Aufwand vermindert, da die Passagiere wegen der deutlich niedrigeren Ticketpreise geringere Komfort- und Serviceansprüche hätten. Positiv ist auch die Vielfältigkeit der Nachfragergruppen (Tab. 2). So ist der "Rucksacktourist" keinesfalls der typische Low-Cost-Passagier. Mittlerweile gelingt es den Low-Cost-Fluggesellschaften zunehmend, die Geschäftsreisenden als Kunden zu gewinnen, denen das Angebot der "Full Service Carrier" in Zeiten schwacher Konjunktur zu kostspielig geworden ist (GREIFENSTEIN u. WEISS 2003, S. 2). Ein weiterer Vorteil des Low-Cost-Segments ist die weit geringere Krisenanfälligkeit. Während die etablierten Fluggesellschaften in extern bedingten Krisen ("11. September", SARS, Irak-Krieg) Teile ihrer Flotten stilllegen mussten oder sogar den Betrieb völlig einstellten (Sabena, Swissair), planten z. B. Ryanair oder Easyjet ihre langfristige Expansion, was sich in den hohen Zahlen der bestellten Neufahrzeuge manifestiert: Ryanair hat 95 Boeing 737 und Easyjet 115 Airbus A319 und 8 Boeing 737 geordert (SPEEDNEWS 2003).

Beruflich	Urlaub	Besuche	Sonstiges
21%	42%	28%	9%

Tab. 2: Reisezweck von Low-Cost-Passagieren

Quelle: Befragung von Ryanair-Passagieren in Lübeck 2002, n = 332, Geographisches Institut, Universität Hannover

Zahlreiche negative Aspekte haben jedoch eine Reihe von Flughäfen vom Vertragsabschluss mit Low-Cost-Fluggesellschaften abgehalten. Dazu gehören in erster Linie die Subventionsforderungen, verbunden mit einem rauen Geschäftsgebaren (STEINRÜCKEN u. JAENICHEN 2003, S. 4) – nicht nur der Konkurrenz gegenüber (Foto 2). Die Zuschüsse wurden bisher in der Regel EU-rechtskonform als Marketingunterstützung tituliert und sollen pro Strecke bis über 1 000 000 € im Jahr betragen (STEINRÜCKEN u. JAENICHEN 2003, S. 7). Hinzu kommen die Forderungen nach niedrigen Landegebühen. Diese Zuschüsse hat die EU-Kommission jedoch Anfang 2004 anhand des Präzedenzfalls Brüssel-Charleroi für unzulässig erklärt und die Rückzahlung gefordert (Europäische Kommission 2004).

Neben Fluggesellschaften mit viel zu geringer Finanzdecke (z. B. BerlinJet) sind in Einzelfällen auch schon Anbieter mit undurchsichtigen Absichten auf dem Markt aufgetreten. Es muss vermutet werden, dass Letztere nicht wirklich an der Aufnahme des Flugbetriebs interessiert sind, sondern nur versuchen, von kleineren Flughäfen Subventionen ausbezahlt zu bekommen und Ticketeinnahmen zu erzielen (BREMCKES 2003, S. 26 und Expertengespräche des Autors).

Problematisch hinsichtlich der Low-Cost-Fluggesellschaften ist auch, dass der organisatorische Ablauf auf den Flughäfen durch die extrem kurzen Turnaround-Zeiten (z. T. nur 25 Min.) erschwert wird. Außerdem finden wegen der hohen Auslastung des Fluggeräts (i. d. R. 8 Flüge pro Tag) viele Ankünfte nach 22 Uhr statt. Schon ein einziger täglicher Flug mit der typischerweise eingesetzten Boeing 737-800 (189 Passagiere) sorgt zudem für einen relativ hohen Parkplatzbedarf. Hinzu kommt an den meist peripheren Standorten die Notwendigkeit einer ÖPNV-Anbindung und von ausreichenden Taxi-Kapazitäten. All dies können die etablierten Flughäfen bieten. Mit Köln/Bonn, Hannover, Stuttgart, Berlin-Schönefeld und Dortmund haben sich deshalb einige wenig ausgelastete Standorte für den Einstieg in das Low-Cost-Geschäft entschieden und vermindern damit die Chancen der "Newcomer Airports".

Kritik und Ausblick

Deutschland hat bisher mit seinem gemäßigt dezentralen Flughafensystem



Foto 2: Typische Ryanair-Werbung (Boeing 737-800 in Lübeck)
Foto: M. BACKER

gute Erfahrungen gemacht. Im Gegensatz zu Frankreich, wo die Flughafendichte zwar größer ist, aber bei fast jedem Flug aus der Provinz ins Ausland ein Flughafentransfer zwischen den beiden Pariser Flughäfen nötig wird, hat sich dieses Konzept bewährt. Der hier mit Hilfe des Terminus "Newcomer Airports" vereinfachend zusammengefasste Prozess verändert die deutsche "Flughafenlandschaft" derzeit jedoch deutlich. Ein wichtiger Faktor der Entwicklung sind die Kapazitätsengpässe an relativ wenigen der etablierten Standorte. Diese dienen oft als Alibi für den Ausbau der bestehenden Flughäfen und die Förderung von Newcomern. Der publikumswirksame Erfolg einiger europäischer Low-Cost-Anbieter hat den Blick auf die betriebswirtschaftlichen Realitäten an den meisten "Newcomer Airports" jedoch verstellt. In vielen Potenzialanalysen und Ausbaukonzepten wird zwar richtigerweise erkannt, dass das Netz des klassischen Linienflugverkehrs in Deutschland ausgereizt ist und auch im Charter- und Cargogeschäft nur noch relativ kleine Nischen bleiben. Falsch dürfte aber die Schlussfolgerung sein, dass sich die derzeitige Boom-Phase im Low-Cost-Segment in der bisherigen Intensität fortsetzt. Es ist vielmehr damit zu rechnen, dass es zu einer baldigen Marktkonsolidierung kommen wird. Die Übernahmen von Low-Cost-Fluggesellschaften in der jüngsten Vergangenheit haben gezeigt, dass dieser Prozess bereits läuft. Ebenso wird sich der Trend in die Fläche abschwächen oder umkehren, wie der Rückzug der großen Reiseanbieter von kleineren Flughäfen zeigt. Die heutige problematische Situation zahlreicher "Newcomer Airports" resultiert aber aus einem Bündel

eigener Fehleinschätzungen hinsichtlich folgender Faktoren:

- technischer Aufwand,
- Beschäftigtenzahlen,
- Einzugsbereich des Flughafens,
- Konkurrenzsituation,
- ganzjährige regionale Nachfrage,
- Luftverkehrsaffinität der regionalen Wirtschaft,
- Auswirkung auf Regionalentwicklung,
- Abhängigkeit von Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern,
- Akzeptanz bei der Bevölkerung.

Ein Grund liegt darin, dass beim Luftverkehr, wie bei nur wenig anderen Dienstleistungen, standortbezogene prognostische Aussagen außerordentlich schwer zu treffen sind. Schon der Gesamtmarkt ist sehr volatil (d. h. unbeständig) und muss sich ständig an Einflüsse von außerhalb der Branche anpassen. So bilden sich globale Krisen direkt und besonders frühzeitig in der Marktentwicklung ab – seien es politische wie Kriege oder ökonomische wie regionale Wirtschaftskrisen oder Wechselkursschwankungen, aber auch Sondersituationen wie Terrorismus oder Epidemien. Gleiches gilt jedoch ebenso für die positiven Einflüsse, die die Nachfrage zwar nicht sprunghaft, aber doch zügig erhöhen können. Während das Abfedern der Nachfrageschwankungen für große Fluggesellschaften und Flughäfen schwierig, aber noch zu leisten ist, stehen kleinere Unternehmen oft vor enormen Problemen, die sie nur teilweise durch widerstandsfähigere Marktkonzepte, wie etwa die der Low-Cost-Fluggesellschaften, abpuffern können.

Die regionalökonomische Funktion als dauerhafte "Jobmaschine" konnte offensichtlich kaum ein "Newcomer Airport" erfüllen. Vielmehr werden nicht

wenige dieser Flughäfen in der eigenen Region kritischer gesehen und als "Subventionsgrab" betitelt – z. B. der Konversionsflughafen Memmingen, der 2004 eröffnet werden soll (Memminger Zeitung, 17.1.04). Auch von Seiten der NGOs kommen zunehmend Vorwürfe. So bezeichnete die internationale Umweltschutzorganisation Friends of the Earth (2002) die derzeitige Nachfragesteigerung wegen der von der Politik akzeptierten geringen Preise als künstlich ("... there is an artificial demand to fly and so constant pressure to build more runways and airports"). Das Preisproblem hat auch deren EU-weite Kampagne "The Right Price for Air Travel" thematisiert und in der "Straßburger Erklärung" (Friends of the Earth 1998) Abgaben auf Flugzeugemissionen, die Aufhebung sämtlicher Steuerbefreiungen und den Abbau sonstiger Flugverkehrssubventionen gefordert. Dem schließt sich die auf deutscher Ebene tätige Bundesvereinigung gegen Fluglärm (2000) an, indem sie die direkte öffentliche Förderung von Ausbaumaßnahmen kritisiert. Die Idee eines Flughafenkonzepts sei zwar richtig, da es einen "Wildwuchs der Landesflughafenplanungen" gebe, nötig sei statt sektoraler Planung aber ein integriertes Gesamtverkehrskonzept. Ähnlich argumentiert der bei dieser Fragestellung sehr aktive BUND, der durch den Flughafenausbau den Schienenverkehr gefährdet sieht. Grundsätzlich sei statt eines unkoordinierten Ausbaus, der den Fluglärm in die Fläche trage, eine Abkehr vom Prinzip "Fliegen vor der Haustür" nötig (BUND 2000, S. 17). Auch das Argument, dass subventionierte Flughäfen ein Umwelt- und Sozialdumping (z. B. bei Nachtflugverboten) fördern, ist nachvollziehbar. Hinzu kommt die ökonomische Gefahr des ruinösen Wettbewerbs.

Trotz aller Bemühungen fehlt noch immer ein wirklich verbindliches Bundesflughafenkonzept. Um dieses überhaupt zu ermöglichen, wäre jedoch neben dem Willen von Bund und Ländern eine tiefgreifende Gesetzesänderung nötig. Die Weichenstellungen für den Luftverkehr müssten auf höherer Ebene als bisher getroffen werden, da besonders wegen der immer einflussreicher werdenden weltweiten Airline-Allianzen "zwischen der globalen Dimension dieses Verkehrs und der regionalen Zuständigkeit der Entscheidungen ... ein erhebliches Missverhältnis" besteht (Fried-

rich-Ebert-Stiftung 2000, S. 5). Aus diesem Grund wurde auch schon gefordert, gleich ein europäisches Luftverkehrskonzept zu entwickeln. Als alternativer Weg für Deutschland wurde in der Fachdiskussion vom Land Hessen und der Frankfurter Flughafengesellschaft auch die Gründung einer einzigen gesamtdeutschen Flughafenholding vorgeschlagen (Friedrich-Ebert-Stiftung 2000, S. 58). Diese wäre dann aus privatwirtschaftlichem Interesse gezwungen, die Flughäfen sinnvoll auszubauen und zu nutzen. Die Idee scheiterte aber bereits frühzeitig am Widerstand der Bundesländer, zumal sie auch dem wettbewerbspolitischen Grundprinzip der Liberalisierung der Märkte in der EU entgegenstanden hätte.

Zu bedenken ist immer, dass luftverkehrskonzeptionelle Aussagen, und dabei insbesondere die regulierende Beschränkung des Luftverkehrs, von Seiten der Politik nicht unumstößlich sind. Die aus verkehrsgeographischer Sicht wichtige langfristige Funktionszuweisung kann schneller als bei anderen Verkehrsträgern reformiert werden. So kann ein eigentlich weitgehend stillgelegter Flugplatz wegen seiner technischen Ausstattung die Landesflughafenpolitik "beflügeln" und damit auch bisher wenig beachteten Standorten eine zwar nicht nachhaltige, aber visionäre Perspektive geben. Dies ließ sich am Beispiel Neuhardenberg (Brandenburg) gut beobachten. Auch die Einigkeit in der Lokalpolitik kann starken Druck auf die Landespolitik ausüben und den jeweiligen planerisch definierten Flughafenstatus hinterfragen (z. B. in Lahr).

Als verkehrsgeographisches Fazit kann festgehalten werden, dass "Newcomer Airports" in der Regel

- nicht der Vermeidung unnötigen Verkehrs dienen,
- eine mangelhafte Intermodalität (d. h. Integration der Transportsysteme) aufweisen,
- durch Low-Cost-Verkehr die Reisezeiten erhöhen,
- wegen des Subventionsbedarfs für Marktverzerrungen sorgen,
- die Konkurrenz zur Bahn verstärken und
- durch mangelhafte Planungskoordination in Deutschland erst ermöglicht werden.

Eine Lösung könnte nur durch eine Gesetzesänderung zugunsten des Bundes erreicht werden.

Um am Beispiel der deutschen Luftverkehrsentwicklung eine deutlich hervortretende Epoche zu erfassen, wurde in diesem Beitrag mit "Newcomer Airport" ein phänomenologischer Sammelbegriff verwendet. Da sich die untersuchten Flughäfen signifikant von den etablierten Flughäfen unterscheiden (i. d. R. hinsichtlich Genese, Eigentümerstruktur, geschäftlicher Strategie, Funktion und z. T. der Entwicklungsdynamik), erscheint dies weitgehend plausibel. Die Fragestellung war jedoch prozessbezogen, der Terminus muss also dann, wenn ein "Newcomer Airport" die Phase des Markteintritts erfolgreich absolviert haben sollte, entfallen.

Literatur

Aero International (2003): Gebühren – In der Grauzone, H. 3, S. 38 - 39.

Ausschuss der Regionen (2003): Prospektivstellungnahme des Ausschusses der Regionen zum Thema "Kapazität von Regionalflughäfen". In: Amtsblatt der Europäischen Union, C 256, S. 47 - 61 (2003/C256/09).

BECKERS, T., FRITZ, J.-S., VON HIRSCHHAUSEN, C. u. S. MÜLLER (2003): Privatisierung und Re-Regulierung der deutschen Flughäfen unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungen. Vortrag auf den 19. Verkehrswissenschaftlichen Tagen am 22.09.2003 an der TU Dresden. Arbeitspapier. http://wip.tu-berlin.de/de/lehre/infra_vk/pjs/pjs2002-flughafen/vwt_dd-tub_wip-flughafen_regulierung_privatisierung-v214_sm+tb_17.09.2003.pdf, Stand: 29.2.2004.

BEHNEN, T. (2003): Auswertungsbericht zur Fahrgastbefragung im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe zum Thema "Verkehrsträgerkonkurrenz Schiene-Luft im Fernverkehr". Unveröffentlichtes Gutachten für die IHK Kassel.

BEHNEN, T. (2001): Nachtflugverkehr in Deutschland zwischen ökonomischen und umweltmedizinischen Erfordernissen. PDF-Dokument/Homepage des Arbeitskreises Verkehr der DGfG. 21S. www.giub.uni-bonn.de/vgdh/verkehr/behnen.pdf, Stand: 29.2.04.

BEHNEN, T. (2004): Germany's changing airport infrastructure: the prospects for "newcomer" airports attempting market entry. In: *Journal of Transport Geography*, H. 12/04 (im Druck).

BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) (2000): Flughafenkonzept der Bundesregierung (gemäß Beschluss der Bundesregierung vom 30. August 2000).

BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) (2003): Grund-

lagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland – Bundesverkehrswegeplan 2003 (gemäß Beschluss der Bundesregierung vom 2. Juli 2003).

BREMKES, W. (2002): DrittcARRIER mit Sorgen – Hapag/Condor: Raus aus Randflughäfen. In: *Touristik-Report*, H. 11, S. 16.

BREMKES, W. (2003): Karibische Träume – Taino Airlines will wieder ab Deutschland fliegen. In: *Touristik-Report*, H. 14, S. 26.

Bund-/Länder-Arbeitsgruppe "Flughafenkapazitäten" (1999): Konzept für die Kapazitätsentwicklung des dezentralen Flughafensystems in Deutschland.

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz) (2000): Stellungnahme des BUND zum Flughafenkonzept der Bundesregierung.

Bundesrepublik Deutschland (2002): Luftverkehrsgesetz (LuftVG), vom 1. August 1922 (RGBl. I S. 681), in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel 53 des Gesetzes vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467).

Bundesrepublik Deutschland (2003): Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1990 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3093).

Bundesvereinigung gegen Fluglärm (2000): Stellungnahme zum Flughafen-Konzept der Bundesregierung.

CALDER, S. (2002): No Frills – The Truth Behind The Low-Cost Revolution In The Skies. London.

Europäische Kommission (2001): Weißbuch – die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft. Brüssel.

Europäische Kommission (2004): Mit ihrer Entscheidung zum Flughafen Charleroi fördert die Kommission Billigfluggesellschaften und regionale Entwicklung. Pressemitteilung IP/04/157 (3.2.2004). Brüssel.

Europäische Gemeinschaft (1992): Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs. In: *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 240, 24.8.1992 (inkl. Nachträge).

FAA (Federal Aviation Administration) (2002): National Plan of Integrated Airport Systems (NPIAS). Report to Congress. www.faa.gov/arp/planning/npias/npias2001/npias01.htm, Stand 29.2.2004.

FRAPORT AG (2003): Geschäftsbericht 2002. Frankfurt.

Friedrich-Ebert-Stiftung (2001): Zukunft der deutschen Verkehrsflughäfen im Spannungsfeld von Verkehrswachstum, Kapazitätsengpässen und Umweltbelastungen. Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 140. Bonn.

Friends of the Earth (1998): The Right Price for Air Travel (Straßburger Erklärung).

- Friends of the Earth (2002): Are new airports and runways really necessary? www.foe.co.uk, Stand: 29.2.2004.
- GREIFENSTEIN, F. u. WEISS, M. (2003): Geschäftsmodelle am europäischen Luftverkehrsmarkt – eine Untersuchung der Kundenstrukturen von Low Cost Airlines und Full Service Carriern. Arbeitspapier. www.wiwi.uni-frankfurt.de/~maweiss/download/Luftfahrtindustrie.pdf, Stand: 29.2.2004.
- HUMPHREYS, I. u. FRANCIS, G. (2002): Policy issues and planning of UK regional airports. In: Journal of Transport Geography, 10, S. 249 - 258.
- Memminger Zeitung (2004): Flugbetrieb soll heuer starten – Betreiber-gesellschaft für Regionalflughafen Memmingerberg zeigt sich zuversichtlich. 17.1.2004.
- MAYR, A. (2001a): Luftfahrtsystem und Vernetzung internationaler Verkehrsflughäfen. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – Verkehr und Kommunikation. S. 42 - 45.
- MAYR, A. (2001b): Luftverkehr – Mobilität ohne Grenzen? In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – Verkehr und Kommunikation. S. 82 - 85.
- MKRO (Ministerkonferenz für Raumordnung) (1999): Raumordnerische Anforderungen an die Kooperation der deutschen Flughäfen in der Europäischen Union. Positionspapier der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 18. November 1999.
- SIEGMUND, H. (2004): Expressdienste – Auf der Suche. In: Aero International, H. 2, S. 72.
- SPEEDNEWS (The source for aviation news & information) (2003): Aircraft fleets & statistics. www.speednews.com, Stand: 29.2.2004.
- STEINRÜCKEN, T. u. JAENICHEN, S. (2003): Europäische Beihilfekontrolle und Public Utilities – Eine Analyse am Beispiel öffentlicher Vorleistungen für den Luftverkehr. Diskussionspapier Nr. 35, Institut für Volkswirtschaftslehre, Technische Universität Ilmenau.
- THOMPSON, I. B. (2002): Air transport liberalisation and the development of third level airports in France. In: Journal of Transport geography, 10, 273 - 285.
- UPHAM, P. et al. (Ed.) (2003): Towards Sustainable Aviation. London.
- Verkehrsministerkonferenz (1998): Strategie der Entwicklung der deutschen Flughäfen. Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 16./17. April 1998 in Magdeburg.

<p>Dr. TOBIAS BEHNEN Universität Hannover Geographisches Institut Schneiderberg 50 D-30167 Hannover</p>
