

Konversionsobjekt Flugplatz: Charakteristika, Typen und Folgenutzungsformen

Henn, Sebastian

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Henn, S. (2003). Konversionsobjekt Flugplatz: Charakteristika, Typen und Folgenutzungsformen. *Europa Regional*, 11.2003(4), 187-198. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48168-8>

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.

Konversionsobjekt Flugplatz

Charakteristika, Typen und Folgenutzungsformen

SEBASTIAN HENN

Einleitung

Infolge der Veränderungen der globalen sicherheitspolitischen Lage zu Beginn der 1990er Jahre kam es in Deutschland zu zahlreichen, gegenwärtig noch anhaltenden Truppenreduzierungen bei der Bundeswehr und den ausländischen Streitkräften. Die damit möglich gewordene „Umwandlung militärisch gebundener Kräfte, Ressourcen und Strukturen für zivile Zwecke“ (Landtag Brandenburg 1992, Ziff. 1) wird für gewöhnlich als Konversion (von lat. *convertere* für umwenden, umwandeln; zur Diskussion des Begriffes vgl. MANEVAL 1990, S. 212f.) bezeichnet. Dabei kann zwischen Produkt- oder Rüstungskonversion einerseits und Standortkonversion andererseits unterschieden werden. Ersteres umschreibt die Umwandlung militärischer Güterproduktion in zivile Produktion, während Letzteres sowohl die als Flächenkonversion bezeichnete Freigabe militärischer Liegenschaften nebst Begleiterscheinungen – Gegenstand vorliegenden Beitrags – als auch die unter dem Begriff Beschäftigungskonversion zusammengefassten Wirkungen auf dem Arbeitsmarkt beinhaltet (FESER 1996, S. 1).

Konversionsprozesse gehen mit vielfältigen kommunalwirtschaftlichen, sozialen und städtebaulichen Begleiterscheinungen einher (DANIELZYK et al. 1996, S. 96ff.), deren Bewältigung eine wesentliche Aufgabe öffentlicher und privater Entscheidungsträger in den betroffenen Regionen darstellt (GRUNDMANN 1998, S. 57ff.). Dies bedeutet zugleich, dass Konversion als eine spezielle Form diskontinuierlichen Strukturwandels begriffen werden muss, der – bedingt durch eine räumlich ungleichmäßige Verteilung militärischer und rüstungswirtschaftlicher Einrichtungen – über eine ausgeprägte regionale Komponente verfügt (FESER 1996, S. 1; JUCHELKA 1994, S. 48; ZARTH 1992, S. 326ff.). Auch in der Analyse der zur Disposition stehenden Optionen einer zivilen Anschlussnutzung der freiwerdenden Lie-

genschaften zeigt sich ein klarer räumlicher Bezug der Konversion: Die Art der zivilen Folgenutzung ist abhängig von den am jeweiligen Standort gegebenen (geographische Lage, wirtschaftliche Situation, ‚weiche‘ Standortfaktoren etc.), bedingt beeinflussbaren (Zustand der Gebäude und Anlagen, Altlastensituation etc.) und aktiv gestaltbaren Standortfaktoren (Projektmanagement, Organisation, Planung, Finanzierung, Standortmarketing etc.) (BMU 1997, S. 5ff.). Damit liegt es auf der Hand, dass die von der Umwandlung militärischer Liegenschaften für zivile Zwecke ausgehenden Chancen in ländlich strukturierten Regionen im Allgemeinen nicht in gleicher Weise wie in Verdichtungs- und Ballungsräumen genutzt werden können (JUCHELKA 1994, S. 48; ZARTH 1992, S. 322f.).

Neben den genannten Faktoren wird das Spektrum möglicher Nachnutzungsformen vor allem aber auch durch die funktionelle Eignung einer Liegenschaft bestimmt. So hat sich gezeigt, dass ehemals militärische Wohngebiete, Heizwerke, Kultur-, Sport und Bildungseinrichtungen nach entsprechender Sanierung meist ohne jeden Umbau für zivile Zwecke weiterverwendet werden können, während dies bei spezifisch militärischen Anlagen (z. B. Tanklager, Übungsplätze) nur in sehr begrenztem Umfang möglich ist (LINDENAU u. RÖHRING 1995, S. 113f.). Gerade für Flugplätze stellte sich heraus, dass diese einer zivilen Umwidmung zumeist nicht unmittelbar zugänglich sind. Auch andere Sachverhalte legen nahe, dass es sich bei Militärflugplätzen um besondere Konversionsobjekte handelt, die einer näheren Betrachtung bedürfen:

Erstens übertrifft die Stärke der auf einem Militärflugplatz stationierten Truppen in vielen Fällen die anderer militärischer Objekte bei weitem (CUNNINGHAM u. KLEMMER 1995, S. 36), so dass sich infolge des Truppenabzugs regionalwirtschaftliche Einschnitte von vergleichsweise großer Intensität einstellen und

eine entsprechend rasche Reaktion seitens der Regionalpolitik erforderlich machen können. Zweitens bietet die Konversion ehemaliger Militärflugplätze im Vergleich mit der Umwidmung anderer Objekte zwar das größte regionalwirtschaftliche Entwicklungspotenzial, wirft aber zugleich auch die meisten Probleme auf (CUNNINGHAM u. KLEMMER 1995, S. 36): So werden bereits die in Frage kommenden Folgenutzungsoptionen typischerweise, und wohl stärker als es bei anderen Liegenschaften der Fall ist, in großen Teilen der Bevölkerung sehr kontrovers diskutiert (Flugplatzbefürworter vs. Flugplatzgegner).

In der Vergangenheit beschränkte sich die Analyse von Konversionsflugplätzen vornehmlich auf Einzelfallstudien (so z. B. MWVLW 2002; BECK 1997; STEINBACH 1992), weshalb im Folgenden der Versuch unternommen wird, das Objekt ‚Konversionsflugplatz‘ als solches in den Mittelpunkt der Betrachtungen zu stellen und in einem auf den Untersuchungsraum Deutschland bezogenen vergleichenden Ansatz näher zu charakterisieren.

Mit der Absicht, Konversionsflugplätze begrifflich und empirisch zu fassen, wird zunächst eine Definition und Typisierung von Militärflugplätzen vorgenommen. Darauf aufbauend werden die typischen Merkmale von Konversionsflugplätzen vorgestellt und deren räumliche Verteilung beschrieben. Nach einer Klassifikation der Objekte wird schließlich auf die bislang realisierten Folgenutzungsformen eingegangen und die gegenwärtige Bedeutung der Thematik beleuchtet.

Militärflugplätze – Begrifflichkeit und Typisierungen

Eine Legaldefinition für den in § 30 Luftverkehrsgesetz (Abk. LuftVG) mehrfach verwendeten Terminus ‚militärischer Flugplatz‘ existiert nicht. Nach RONELLENFITSCH (1994, S. 48) ist daher alleine die durch einen hoheitlichen Akt (Widmung) erfolgte militärische Zweck-

bestimmung ausschlaggebend für das Vorliegen eines militärischen Flugplatzes. Umgekehrt kann selbige nur durch eine entsprechende Entwidmung entfallen. Daraus folgt, dass die temporäre Deaktivierung eines Militärflugplatzes oder die zivile Mitbenutzung desselben zwar – sofern eine wesentliche Änderung des Flugbetriebs vorliegt – eine Änderungsgenehmigung erforderlich machen kann, die ursprüngliche Zweckbestimmung und damit den rechtlichen Status als Militärflugplatz jedoch unberührt lässt. Somit kann beispielsweise ein zeitweilig nicht oder nur sporadisch genutzter Flugplatz unter der Voraussetzung, dass er grundsätzlich funktionsfähig bleibt, zum Reserveflugplatz deklariert werden und damit zugleich Militärflugplatz bleiben (ebd.).

Militärflugplätze dienen dem Ziel, die „infrastrukturellen und sicherheitstechnischen Voraussetzungen zum Starten und Landen sowie Rollen und Abstellen von Luftfahrzeugen; die technischen, infrastrukturellen und sicherheitstechnischen Voraussetzungen zur Durchführung logistischer Maßnahmen an Luftfahrzeugen“ (BMVg 1995, S. 6) sowie „den stationierten oder zu stationierenden Verbänden die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Erfüllung ihres Einsatzauftrages“ (ebd.) zu gewährleisten.

Nach Teilstreitkraftzugehörigkeit bietet sich eine Unterscheidung in Flugplätze der Luftstreitkräfte (auch Fliegerhorste, engl. Airbases), Heeresflugplätze und Marineflugplätze an. Darüber hinaus ist eine nach operativen Kriterien vorgenommene Klassifizierung möglich: So werden nach dem momentan gültigen Flugplatznutzungskonzept Luftwaffe der Bundeswehr Flugplätze mit unmittelbar militärischer Zweckbestimmung unterschieden in Haupteinsatzflugplätze, eingeschränkte Einsatzflugplätze und Reserveflugplätze. Während Militärflugplätze der beiden erst genannten Kategorien ständig einsatzbereit und nutzbar sind, werden Reserveflugplätze im Frieden grundsätzlich nicht genutzt, müssen aber auf Weisung des BMVg innerhalb von sechs Monaten reaktivierbar sein (BMVg 1995, S. 7).¹

Eine weitere Flugplatzkategorie stellen die sog. Feld- oder Ausweichflugplätze der Luftstreitkräfte der NVA dar (z. B. Alteno, Müncheberg). Diese waren diversen Geschwadern zusätzlich zu ihrer Flugplatzbasis zugeordnet, wurden

zumeist mehrfach im Jahr im Rahmen von Manövern in Anspruch genommen und verfügten über betonierte Aufsetzpunkte an den Enden einer Graspiste (KOPENHAGEN 1992, S. 25). Des Weiteren besaßen die sowjetischen Streitkräfte (Abk. GSTD/WGT²) sog. Manöverflugplätze, die keine oder lediglich eine geringe Infrastruktur aufwiesen und nur gelegentlich (z. B. Belzig, Blankenhain) oder sogar nie (z. B. Groß-Rosenburg) genutzt wurden (FREUNDT 1998a, S. 43; FREUNDT 1998b, S. 4).

Als eine Sonderform von Militärflugplätzen können die sog. Autobahn-Notlandeplätze (in der DDR: Autobahnabschnitte, Abk. ABA; engl. Highway-Strips) verstanden werden. Bei ihnen handelt es sich um vornehmlich seit Ende der 1950er Jahre eingerichtete Autobahnabschnitte mit geradliniger Trassenführung, einer bestimmten Mindestlänge sowie einem vorgeschriebenen Höchstgefälle, die ebenso wie die o. g. Feld- und Manöverflugplätze im Krisenfall einerseits zur Kapazitätserweiterung der bestehenden Flugplätze, andererseits als Ausweichmöglichkeit bei Zerstörung eines Fliegerhorstes dienen sollten (TEGGE 2003, S. 24; GRUBE u. SCHIEL o. J.). Üblicherweise befand sich mindestens an einem der beiden Enden des eigentlichen Landeplatzes eine Abstellmöglichkeit für Luftfahrzeuge, die in Friedenszeiten zumeist als Autobahn-Rastplatz genutzt wurde. Die sonstige vor Ort vorhandene Infrastruktur beschränkte sich auf das Nötigste (Schaltkästen, Kabelschächte etc.). In der heutigen Verteidigungskonzeption finden diese Flugplätze keine Berücksichtigung mehr, weshalb sie im Rahmen von Ausbau-, Reparatur- und Sanierungsmaßnahmen von Autobahnen sukzessive zurückgebaut werden (Bsp. Entfernung des ABA Egstedt 1993/95 bzw. Abriss des ABA Leisnig 1996/97) (FREUNDT 1998a, S. 56; FREUNDT 1998b, S. 15; GRUBE u. SCHIEL o. J.).

Konversionsflugplätze

Bei der Beschreibung von Konversionsflugplätzen – verstanden als ehemalige Militärflugplätze, deren militärische Zweckbestimmung durch Entwidmung zu einem Zeitpunkt in der Vergangenheit entfallen ist und die seitdem einer zivilen luftverkehrlichen oder sonstigen Folgenutzung zugeführt worden sind – konzentriert sich der vorliegende Beitrag auf die nach 1989 freigegebenen Flugplatz-Liegenschaften in den heutigen

Grenzen der Bundesrepublik Deutschland. Auf Grundlage schriftlicher Auskünfte des Amts für Flugsicherung der Bundeswehr, Dez. Luftfahrtveröffentlichungen, sowie der Analyse weiterer Quellen (FREUNDT 1999, 1998a, 1998b; KOPENHAGEN 1992; KONDRUSS o. J.) konnten insgesamt 71 Objekte (21 Heeresflugplätze, 49 Fliegerhorste und 1 Marineflugplatz) ermittelt werden, die diesen Kriterien entsprachen. Nähere Informationen wurden durch telefonische Interviews mit den Flugplatzbetreibern bzw. den zuständigen Liegenschaftsämtern und in einigen Fällen durch die Begehung der Liegenschaften gewonnen.

Die im vorangehenden Abschnitt erwähnten Autobahnnotlande-, Feld- bzw. Manöverflugplätze bleiben im Folgenden unberücksichtigt, da sie lediglich über eine geringe Infrastruktur vor Ort verfügten und nur sporadisch in Anspruch genommen wurden. Auch die als Hubschrauberlandeplätze (engl. Heliports, so z. B. Minden, Kiel-Holtenau) bezeichneten Anlagen sowie Flugplätze, die durch die DDR-Grenztruppen (z. B. Salzwedel, Meiningen) genutzt wurden, waren von der Untersuchung ausgenommen.

Charakteristika

Im Vergleich mit den meisten anderen Konversionsobjekten zeichnen sich Flugplätze typischerweise durch die Inanspruchnahme verhältnismäßig großer Flächen aus: So weist rund ein Drittel (34 %) der untersuchten Objekte eine Gesamtfläche von mehr als 400 ha auf. Jeweils etwa ein Viertel (24 %) verfügt über ein Areal in der Größenordnung zwischen 200 und 400 ha bzw. zwischen 50 und 200 ha. Die verbleibenden 18 % beziehen sich auf kleinere Flugplätze mit einer Fläche von bis zu 50 ha, die zumeist Bestandteil eines größeren militärischen Komplexes waren. Bei den größten Objekten handelt es sich um die brandenburgischen ehemaligen WGT-Liegenschaften Groß Dölln mit 1 503 ha

¹ Aufgrund der veränderten sicherheitspolitischen Lage ist die Aufrechterhaltung von Reserveflugplätzen künftig nicht länger erforderlich, so dass in der Überarbeitung des FNKLw angestrebt wird, lediglich Haupteinsatzflugplätze und Einsatzflugplätze zu betreiben (schriftliche Auskunft des BMVg vom 09.09.2003).

² GSTD: Abk. für Gruppe der Sowjetischen Truppen in Deutschland, seit 1989 WGT: Abk. für Westgruppe der Truppen (FREUNDT 1998b, S. 28)

und Jüterbog mit 1 150 ha. Die kleinsten berücksichtigten Flugplätze sind die einstigen US-Army Airfields Bad Tölz und Bad Kissingen mit 2 bzw. 1 ha Fläche.

In der Regel verfügen die Anlagen über weiträumige Freiflächen, weisen zugleich aber auch eine hohe Flächenversiegelung auf. Letzteres ist zurückzuführen auf die Anlage einer oder mehrerer befestigter Start- und Landebahnen sowie von Rollbahnen und Abstellflächen für Flugzeuge (LINDENAU u. RÖHRING 1995, S. 45), aber auch auf das Vorhandensein charakteristischer Hochbauten, die im Vergleich mit zivilen Flugplatzanlagen eine größere räumliche Streuung aufweisen (Prognos AG 1991, S. 41). Zu ihnen rechnen neben Wartungs-, Rüst- und Lärmschutzhallen massiv gebaute Shelter, Flugsicherungseinrichtungen (Tower etc.) und auf größeren Flugplätzen mit entsprechend hohen Truppenkonzentrationen zahlreiche Unterkunfts- und Kasernengebäude sowie Kläranlagen, medizinische Zentren, Reparaturwerkstätten, Sport-, Bildungs- und Kultureinrichtungen, Offizierkasinos bzw. Unteroffiziers- und Mannschaftsheime, mitunter auch Tierhaltungen (BÜSCHER u. MAYR 1995, S. 357; LINDENAU u. RÖHRING 1995, S. 45).

Während in einer guten Erschließung, vorhandenen Infrastruktureinrichtungen (Wasser- und Energieversorgung, Abwasserentsorgung) sowie Wohn- und Nutzbauten spezifische Standortvorteile von Konversionsflugplätzen gesehen werden können, stellen die auf den Liegenschaften befindlichen Altlasten wesentliche Standortnachteile dar, implizieren sie doch Beschränkungen des Spektrums an grundsätzlich möglichen zivilen Folgenutzungen. Eine Seltenheit ist das Vorkommen von Altlasten auf Flugplätzen indes nicht: Vielmehr gehören letztere zu den mit am stärksten davon betroffenen Konversionsobjekten überhaupt (LINDENAU u. RÖHRING 1995, S. 45), wobei der Grad der Belastung in engem Zusammenhang mit der Herkunft der ehemals vor Ort stationierten Streitkräfte steht (MWMEV 2000, S. 16; LINDENAU u. RÖHRING 1995, S. 31; Prognos AG 1991, S. 47).³

Besondere Altlastenschwerpunkte stellen neben auf den Geländen vorhandenen Tanklagern punktuelle Boden- und Grundwasserkontaminationen im Bereich von Wartungseinrichtungen, Tankstellen, Waschrampen, Batterieladestationen etc.

dar (Ministerium für Wirtschaft 2001, S. 77; schriftliche Auskunft der Brandenburgische Boden GmbH vom 10.09.2003).

Sieht man von Altlasten ab, so bieten Konversionsflugplätze, bedingt durch das frühere Offenhalten des Geländes durch Beweidung und Mahd sowie den weitgehenden Verzicht auf Dünger zwecks Ausmagerung der Grünflächen, in nicht wenigen Fällen günstige Standortvoraussetzungen für die Entstehung natürlicher Biotope (SNBW 2001; ADV 1997, S. 7). Dieser Sachverhalt ließ in der Vergangenheit vereinzelt sogar bei Naturschutzverbänden ein spezifisches Interesse an der Aufrechterhaltung des Flugbetriebs aufkommen (so z. B. in Ludwigsburg).

Freigabe und räumliche Verteilung der Flugplätze

Die Chronologie der Flugplatzfreigabe zeigt, dass die Anzahl der pro Jahr geschlossenen Militärflugplätze im betrachteten Zeitraum stark differiert (vgl. Tab. 1). So kann in den Jahren 1990 bis 1993 eine deutliche Zunahme der jährlich aufgegebenen Liegenschaften festgestellt werden, während sich seit 1994 eine deutliche Entspannung abzeichnet.

Der besondere Schwerpunkt der Freigaben in den Jahren 1992 (26,5 % aller Flugplatzfreigaben) und 1993 (27,9 %) kann in erster Linie auf die bereits 1990 beginnende und gemäß Art. 4 AAV⁴ bis 1994 vollständig abzuschließende Aufgabe sämtlicher Liegenschaften der Roten Armee, darunter 25 der hier berücksichtigten Flugplätze, zurückgeführt werden (LINDENAU u. RÖHRING 1995, S. 53ff.). Letztere wurden – nicht zuletzt aufgrund ihrer schlechten Gesamtverfassung (ebd.; WIEGANDT 1995, S. 114ff.) – im Gegensatz zu einigen NVA-Liegenschaften keiner Nachnutzung durch die Bundeswehr zugeführt (schriftliche Auskunft des Amts für Flugsicherung der Bundeswehr vom 05.08.2003).

Eine Analyse der Freigabe der Liegenschaften nach Herkunft der Streitkräfte ergibt, dass mit 59,1 % mehr als die Hälfte der freigegebenen Flugplätze zuvor durch das Militär der Sowjetunion (35,2 %) sowie der Vereinigten Staaten (23,9 %) genutzt wurde. Bei 12,7 % der betrachteten Flugplatz-Liegenschaften handelt es sich um zuletzt von der NVA genutztes Gelände. Es folgen Flugplatzfreigaben der Bundeswehr (11,3 %), der britischen Streitkräfte mit 8,5 % bzw. der französischen, kanadischen und belgischen Truppen mit jeweils 2,8 %.

Jahr	Anzahl der freigegebenen Flugplatzliegenschaften (Stand: 01.10.2003)
1990	4
1991	7
1992	18
1993	19
1994	10
1995	4
1996	0
1997	1
1998	0
1999	3
2000	0
2001	1
2002	0
2003	1
k. A.	3
Summe	71

Tab. 1: Jährlich freigegebene Militärflugplätze (Stand: 01.10.2003)
Quelle: eigene Erhebung

Diese Zahlen spiegeln sich in der räumlichen Verteilung der Konversionsflugplätze in Deutschland wider (vgl. Abb. 1).

Nach Ländern betrachtet (vgl. Tab. 2), befindet sich mit 22,5 % der Objekte und insgesamt über 9 600 ha freigegebener Flugplatzfläche der Schwerpunkt der Konversionsflugplätze eindeutig in Brandenburg (vgl. auch LUBER 1982, S. 31). Nach der Anzahl der Objekte folgen Baden-Württemberg (15,5 % der Objekte, 2 582 ha Fläche) sowie Sachsen-Anhalt (9,9 %, 2 677 ha) und Rheinland-Pfalz (9,9 %, 1 612 ha).

Die Entstehung der Flugplatzstandorte kann nur im Einzelfall und unter Berücksichtigung verschiedener Einflussgrößen (Tradition als Militärstandort, militärstrategische Aspekte, Witterungseinflüsse etc.) erklärt werden. Verallgemeinernd kann jedoch festgestellt werden, dass mit dem Ziel, Deutschland flächendeckend kontrollieren zu können,

³ So sind beispielsweise die Flugplätze der Bundeswehr typischerweise weniger belastet als die US-Flugplätze (Prognos AG 1991, S. 47). WGT-Liegenschaften gelten im Allgemeinen als stärker belastet als NVA-Liegenschaften (LINDENAU u. RÖHRING 1995, S. 31, 62f.).

⁴ Aufenthalts- und Abzugsvertrag (BT 11/8154); die korrekte Bezeichnung lautet „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Bedingungen des befristeten Aufenthalts und die Modalitäten des planmäßigen Abzugs der sowjetischen Truppen aus dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“ vom 12.10.1990.

Deutschland
Konversionsflugplätze
 Stand 1.10.2003



Abb. 1: Räumliche Verteilung der Konversionsflugplätze (Stand: 01.10.2003)
 Quelle: eigene Darstellung

Bundesland	Zuletzt stationierte Streitkräfte* (Anzahl der entwidmeten Flugplätze)	Anzahl der Objekte	Anteil an allen Objekten in %	Gesamtfläche der Objekte in ha (ca.)
Baden-Württemberg	AdA (1), AdT (1), CAF (2), Heer (1), Lw (1), USAF (1), USAR (4)	11	15,5	2.582,0
Bayern	Lw (1), USAR (4)	5	7,0	112,6
Berlin	RAF (1)	1	1,4	400,0
Brandenburg	GSTD/WGT-ASK (2), GSTD/WGT-LSK (6), GSTD/WGT-LSK/ASK (3), Lw (1), NVA-LSK (4)	16	22,5	9.625,4
Hessen	USAR (2)	2	2,8	170,5
Mecklenburg- Vorpommern	GSTD/WGT-ASK (1), GSTD/WGT-LSK (1), GSTD/WGT-LSK/ASK (1), NVA-LSK (1), NVA-Volksmarine (1)	5	7,0	2.062,0
Niedersachsen	BAR (1), Heer (1)	2	2,8	110,0
Nordrhein-Westfalen	BAR (2), BL (2), RAF (2)	6	8,5	1.686,5
Rheinland-Pfalz	Lw (1), USAF (3), USAR (3)	7	9,9	1.611,9
Sachsen	GSTD/WGT-ASK (1), GSTD/WGT-LSK (1), NVA-LSK (3)	5	7,0	1.357,0
Sachsen-Anhalt	GSTD/WGT-ASK (3), GSTD/WGT-LSK (2), GSTD/WGT-LSK/ASK (2),	7	9,9	2.677,0
Schleswig-Holstein	Heer (1), Lw (1)	2	2,8	205,5
Thüringen	GSTD/WGT-ASK (1), GSTD/WGT-LSK (1)	2	2,8	510,0
Gesamt		71	100,0	23.110,4

Tab. 2: Konversionsflugplätze nach Bundesländern (Stand: 01.10.2003)

Quellen: eigene Erhebung; FREUND 1999, 1998a, 1998b; KONDRUSS o. J.

* Abkürzungen: AdA = Armée de l'Air (Französische Luftstreitkräfte); AdT = Armée de Terre (Französische Armee); BAR = British Army (Britische Armee); BL = Belgische Landmacht (Belgische Armee); CAF = Canadian Air Force (Kanadische Luftstreitkräfte); GSTD/WGT-ASK/LSK = Gruppe der sowjetischen Truppen in Deutschland/Westgruppe der Truppen Armeestreitkräfte/Luftstreitkräfte; Lw = Luftwaffe (Bundeswehr); NVA-LSK = NVA-Luftstreitkräfte; RAF = Royal Air Force (Britische Luftstreitkräfte); USAF = United States Air Force (US-Luftstreitkräfte); USAR = United States Army (US-Armee)

unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkrieges die ehemaligen Standorte der deutschen Wehrmacht, vor allem in den militärstrategisch und logistisch günstig gelegenen Großstädten, aber auch in den Mittelzentren des ländlichen Raumes durch die alliierten Besatzungstruppen in Anspruch genommen wurden (KRATZ 2003, S. 18f.; MWMEV 2000, S. 9; CUNNINGHAM u. KLEMMER 1995, S. 9; ROEDER 1989, S. 295). Die für militärische Einrichtungen nachgewiesene Standortpersistenz (KEIM 1995, S. 12; SPITZER 1992, S. 22ff.) erklärt in diesem Zusammenhang, warum alleine 70 % der hier untersuchten Militärflugplätze bereits vor 1945 (darunter z. B. Merseburg, Werneuchen) angelegt worden waren.

Die erste Gründungswelle neuer Militärstandorte zu Beginn der 1950er Jahre, in der auch zahlreiche Flugplätze (23 %) entstanden sind (so z. B. Hahn, Wildenrath), erfolgte unter militärökonomischen Gesichtspunkten. Gleichwohl spielten auch strategische Aspekte eine Rolle (MWMEV 2000, S. 9; ROEDER 1989, S. 295f.): So gewann das Prinzip der Dislokation, d. h. der räumlichen Verteilung von Streitkräften im ländlichen Raum mit dem Ziel der Vermeidung von

Truppenkonzentrationen, an Bedeutung (MWMEV 2000, S. 9).⁵ Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass die strategisch bedeutsamen Militärflugplätze der US-Air Force (CUNNINGHAM u. KLEMMER 1995, S. 39, 68, 77), die „größten und modernsten Flugplätze“ (LINDENAU u. RÖHRING 1995, S. 45) Brandenburgs bzw. die Flugplatzanlagen aus den 1950er und 60er Jahren in Nordrhein-Westfalen (MWMEV 2000, S. 13) oftmals auch weit außerhalb der Siedlungsgrenzen in schwachstrukturierten, ländlichen Räumen ohne entsprechenden Bedarf angelegt wurden. Eine Korrelation zwischen Raumtyp⁶ und Zeitpunkt der Flugplatzanlage konnte indes nicht festgestellt werden.

Zivile Formen der Nachnutzung

Ein Militärflugplatz geht, sofern zum Zeitpunkt der Entwidmung kein Antrag auf zivilfliegerische Nachfolgenutzung nach § 8 Abs. 5 S. 1 LuftVG vorliegt, unmittelbar nach erfolgter Entwidmung und Aufhebung des Bauschutzbereiches in die Planungshoheit der Gemeinden über (NMSFFG 2003, S. 6).⁷ Diese entscheiden dann in Abstimmung mit dem Bund und möglichst unter Schaf-

fung einer breiten Kooperations- und Kommunikationsbasis über Art und Beginn der Folgenutzung mit dem Ziel, die mit der Freigabe der Liegenschaften verbundenen nachteiligen Wirkungen rasch zu kompensieren (FES 1995, S. 38; ZARTH 1992, S. 327). Als Folgenutzungen für Militärflugplätze werden dabei typischerweise zivile Flughäfen, Sportflugplätze, gewerblich-industrielle Nutzungen (ggf. Flugzeugbau), Anlagen

⁵ Darüber hinaus darf vermutet werden, dass dünnbesiedelte Räume bei der Landbeschaffung (vgl. ROEDER 1989, S. 52, 82ff.), aber auch im Hinblick auf die mit der Durchführung von Übungsflügen verbundene Lärmbelastung (insbes. im Tiefflug) bzw. für mögliche Notlandungen im Allgemeinen besser geeignet sind als Verdichtungsräume.

⁶ Als Referenz dienen hierbei die vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung definierten Regionstypen (BBR 2002, S. 2ff.).

⁷ Der Sachverhalt, dass bereits zum Zeitpunkt der Entwidmung des Flugplatzes ein Antrag eines potenziellen Nutzers gem. § 8 Abs. 5 i. V. m. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG vorliegt, ist juristisch noch nicht abschließend geklärt. Übereinstimmung besteht zwar dahingehend, dass die Belange der von der Umwidmung betroffenen Kommunen im Rahmen der luftrechtlichen Fachplanung zu berücksichtigen sind, als strittig erweist sich jedoch die Frage, ob in diesem Falle ein Vorrang des Luftrechts gegenüber der kommunalen Planungshoheit besteht (NMSFFG 2003, S. 6).

Kategorie	Typ	Phase I	Phase II		Beispiele	Anteil an allen Konversionsflugplätzen
		(Ausschließlich militärische Nutzung der Liegenschaft)	(Keine (ausschließlich) militärische Nutzung der Liegenschaft)			
Konversionsflugplätze	I	Militärflugplatz	Vorübergehende zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes möglich (kein Konversionsflugplatz)	Zivilflugplatz (VFH/VLP/SLP/SFG)* ohne Gewerbeansiedlungen	Bad Tölz, Briest (Brandenburg), Köthen	19,7%
	II	Militärflugplatz		Zivilflugplatz (VFH/VLP/SLP/SFG) mit Gewerbeansiedlungen	Hahn, Falkenberg, Rheinmünster/Söllingen	49,3%
	III	Militärflugplatz	Keine luftverkehrliche Nutzung (z. B. reiner Gewerbestandort)		Alter Flugplatz Oranienburg, Alter Flugplatz Karlsruhe, Berlin-Gatow	31,0%
Ähnliche Typen	IV	Militärflugplatz	Zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes		Rostock-Laage	
	V	Militärflugplatz	(Teil-)Eingliederung der Liegenschaften in bestehenden Zivilflugplatz, ggf. weiterhin militärische Mitbenutzung		Stuttgart, Friedrichshafen, Berlin-Tegel	
	VI	Militärflugplatz	Militärbrache (Keine Folgenutzung)		Sperenberg	

Tab. 3: Typologie von entwidmeten Militärflugplätzen nach Art der realisierten Folgenutzung

Quelle: eigene Erhebung

Anmerkung: In Zweifelsfällen erfolgte die Einordnung nach dem Schwerpunkt der realisierten Folgenutzung.

* Abkürzungen: SFG = Segelfluggelände, SLP = Sonderlandeplatz, VFH = Verkehrsflughafen, VLP = Verkehrslandeplatz

zur Windenergiegewinnung oder großflächige Freizeiteinrichtungen diskutiert (so z. B. LOBECK, PÄTZ u. WIEGANDT 1993, S. 12).

Nach der tatsächlich realisierten Nachnutzung können drei Typen von Konversionsflugplätzen im Sinne der oben vorgenommenen Definition unterschieden werden (vgl. Tab. 3).

Zunächst kann zwischen luftverkehrlich (Typ I, II) und nicht-luftverkehrlich genutzten (Typ III) Flugplätzen differenziert werden. Luftverkehrlich genutzte Flugplätze lassen sich weiter gliedern in Flugplätze ohne (Typ I) bzw. Flugplätze mit Gewerbeansiedlungen (Typ II), wobei grundsätzlich verschiedene Kombinationen von luftverkehrlicher und gewerblicher Nutzung denkbar sind (z. B. Regionalflughafen mit angeschlossenem Gewerbe bzw. Gewerbepark mit Verkehrslandeplatz, Abk. VLP). Gerade letzterer Typ hat sich in der Vergangenheit als die am häufigsten praktizierte Form der Revitalisierung von Flugplatzliegenschaften herausgestellt (mit 49,3 % entspricht knapp die Hälfte aller Konversionsflugplätze diesem Typ).

Neben den erwähnten Typen existieren Flugplätze (Typen IV-VI), die zwar heute nicht mehr (ausschließlich) militärisch genutzt werden, hier jedoch aus

verschiedenen Gründen nicht zu den Konversionsflugplätzen gezählt werden und daher in die Kategorie 'ähnliche Typen' fallen: So rechnen zivil mitbenutzte Flugplätze (Typ IV) nicht zu den Konversionsflugplätzen, da sie in militärischer Trägerschaft verblieben sind. In vielen Fällen können sie aber als in einer Übergangsphase vom reinen Militärflugplatz zu einem ausschließlich zivil genutzten Flugplatz befindlich verstanden werden. Daneben sind auch solche Militärflugplätze, die vollständig oder bislang nur in Teilen in einen bereits bestehenden Zivilflugplatz eingegliedert wurden (Typ V), nicht als eigenständige Konversionsflugplätze anzusehen, handelt es sich bei ihnen in der Regel doch lediglich um militärische Teilflächen einer funktional und historisch zusammengehörigen Gesamtliegenschaft.⁸ Weil auf ihnen bislang noch überhaupt keine Umnutzung stattgefunden hat, werden letztlich auch brachliegende Flugplatzanlagen (Typ VI) im Folgenden nicht unter dem Begriff Konversionsflugplatz subsummiert.

Die Art der angestrebten Folgenutzung, aber auch die Lage der Objekte können deren Vermarktung wesentlich beeinflussen, wie das Beispiel der brandenburgischen Flugplätze zeigt: Diejeni-

gen Liegenschaften, für die gemäß der seit 1995 bestehenden Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg eine luftverkehrliche Folgenutzung vorgesehen war (Typ I, II), ließen sich grundsätzlich zügig vermarkten. War dies jedoch nicht der Fall (Typ III), wurde die Vermarktung in vielen Fällen durch eine Lage im Außenbereich, das fehlende Planungsrecht, die großflächige Versiegelung der Liegenschaften, die fehlende bedarfsgerechte Erschließung bzw. regionale Disparitäten in der Nachfrage erschwert. In einigen stadtnahen Flächen allerdings konnten die ehemaligen Flugplätze vergleichsweise unproblematisch als Industrie- und Gewerbeerbepark (z. B. Oranienburg) bzw. nach Komplettabriss und Neuerschließung als Wohnbaugrundstücke zur individuellen Bebauung (z. B. Neuruppin) verwendet werden (schriftliche Auskunft der Brandenburgische Boden GmbH vom 10.09.2003).

⁸ Einen Sonderfall bildet der Flughafen Berlin-Tempelhof, der ursprünglich als Zivilflugplatz angelegt und als solcher mit einigen Unterbrechungen auch genutzt wurde (JEDELSKY o. J.). Trotz der militärischen Nutzung durch das US-Militär bis 1993 wird er daher nicht zu den Konversionsflugplätzen gezählt.

Im Folgenden werden die bislang realisierten Formen ziviler Nachnutzungen auf Konversionsflugplätzen überblicksartig vorgestellt, wobei die Trennung zwischen luftverkehrlichen und sonstigen Folgenutzungsformen beibehalten wird.

Luftverkehrliche Folgenutzungsformen

Gegenwärtig werden 2/3 der insgesamt 71 Konversionsflugplätze luftverkehrlich genutzt (Typ I, II). In 47,9 % der Fälle handelt es sich dabei um Verkehrs-, in 35,4 % um Sonderlandeplätze (Abk. SLP), die in der Regel sowohl dem gewerblichen als auch dem nicht-gewerblichen Verkehr dienen (vgl. *Foto 1*). Nur jeweils 4 Objekte (= 8,3 % der luftverkehrlich genutzten Liegenschaften) fungieren heute als Segelfluggelände bzw. als Verkehrsflughafen.

Die Freigabe militärischer Flugplätze stellt für die umliegenden Kommunen grundsätzlich eine Gelegenheit dar, die vorhandene Infrastruktur „bedarfsgerecht im Einzelfall einer zivilen fliegerischen Anschlussnutzung zuzuführen“ (MUVBW 1995, S. 113), ist doch die Verwendung vorhandener Tower sowie sonstiger Gebäude (z. B. Hangars, Lager, Werkstätten und Büros) und baulicher Anlagen (z. B. Vorfelder und Parkflächen) für zivile Zwecke ohne großen Aufwand möglich. Darüber hinaus sind in vielen Fällen Tanklager in ausreichender Kapazität vorhanden und auch Pipelines können – sofern existent – u. U. ebenfalls einer zivilen Nutzung zugeführt werden. Da es in der DDR keinen freien Zugang zur Luftfahrt gab, scheint gerade in den neuen Bundesländern die Möglichkeit für eine dem Bedarf entsprechende Entwicklung des Luftverkehrs und seiner Bodeninfrastruktur gegeben (Ministerium für Wirtschaft 2001, S. 22).

Während in der Regel Teile der Bevölkerung eine luftverkehrliche Folgenutzung ehemals militärischer Liegenschaften mit dem Hinweis auf die mit dem Flugverkehr verbundenen Emissionen (Lärm, Schadstoffe) kategorisch ablehnen, wird sie von anderen Gruppen ausdrücklich begrüßt. Im Vordergrund steht dabei sowohl die Überlegung, dass Landeplätze mit hohen Anteilen an nicht-gewerblichem Verkehr, ebenso wie Segelfluggelände, als weiche Standortfaktoren interpretiert werden können, die das Freizeitangebot (Luftsport) einer Region erhöhen und damit zu einer

Verbesserung der Standortgunst beitragen (insbesondere Typ I) (MWVLW 1995, S. 9). Daneben wird vor allem aber auch argumentiert, dass Flugplätze mikroräumliche Wachstumszentren darstellen, deren Einfluss sich „stabilisierend bzw. wachstumssteigernd auf die wirtschaftliche Entwicklung in der Umgebung“ (PAGNIA 1992, S. 281) auswirken wird. Vor diesem Hintergrund wird die Aufgabe von Militärflugplätzen gerade in strukturschwachen Regionen von den regionalen Handlungsträgern nicht selten auch als „Jahrhundertchance für Stadt und Land“ (BÜSCHER u. MAYR 1995, S. 359) interpretiert.

Dabei stützen sich die Erwartungen auf bislang vornehmlich am Beispiel von Verkehrsflughäfen durchgeführte Untersuchungen, welche die wirtschaftliche Bedeutung eines Flugplatzes als regionaler Wirtschafts- und Standortfaktor zum Gegenstand haben (z. B. KONOPKA 2001, S. 55ff.; HÜBL, HOHLS-HÜBL u. WEGENER 1994, 1990; HÜBL u. HOHLS 1984; RÖSSGER et al. 1970; Flughafen Nürnberg GmbH o. J.):

Als Wirtschaftsfaktor verkörpert ein Flugplatz eine wirtschaftliche Einheit, welche nicht nur als Anbieter und Nachfrager bestimmter Güter und Dienstleistungen in Erscheinung tritt, sondern darüber hinaus sowohl direkt als auch indirekt Arbeitsplätze und Einkommen schafft bzw. sichert (Bulwien und Partner GmbH 1999, S. 5ff.; ACI 1998, S. 2ff.; WALKER 1995, S. 98ff.; HÜBL, HOHLS-HÜBL u. WEGENER 1994, S. 18). Im Vergleich mit den internationalen Verkehrsflughäfen hat sich allerdings herausgestellt, dass die Bedeutung der regionalen Verkehrsflughäfen und -landeplätze als eigenständige Wirtschaftsunternehmen sehr gering ist (CEZANNE u. MAYER 2003, S. 49; ATZKERN 1992, S. 97).

Für letztere ist der Flugplatz vielmehr in seiner Funktion als Standortfaktor von Relevanz: Einer Reihe von empirischen Untersuchungen (u. a. HÜBL, HÜBL-HOHL u. WEGENER 1994, 1990; HÜBL u. HOHL 1984; ATZKERN 1992) zufolge wird die räumliche Nähe zum Flugplatz als ein von zahlreichen Betrieben bei der Standortentscheidung berücksichtigter Einflussfaktor angesehen. Dies trifft im besonderen Maße auf internationale Verkehrsflughäfen zu, die von HAAS (1997, S. 3) aufgrund ihres weiträumigen Einflusses auch als „nationale Standortfaktoren“ bezeichnet werden. Die durch die



Foto 1: Tower auf der ehemaligen US-Liegenschaft in Schwäbisch-Hall/Hessental, heute VLP
Foto: HENN

luftverkehrliche Erschließung gegebenen Aspekte wie Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Sicherheit fließen insbesondere in die Standortüberlegungen exportorientierter Branchen (BEER u. PAESLER 1997, S. 34) ein, was von GORMSEN (1986) am Beispiel des Flughafens Bogotá (Kolumbien) und seiner Bedeutung für den kolumbianischen Schnittblumenexport nachgewiesen wurde.

Bei aller Euphorie über mögliche, mit der Entwicklung eines Flugplatzes in Verbindung stehende Wachstumseffekte bleibt zumeist unberücksichtigt, dass Flugplätze auch wirtschaftliche Ungünstfaktoren darstellen können, wie HOARE (1973) in einer frühen Studie über den Flughafen London-Heathrow zeigte: In einigen Fällen bedingte hier die räumliche Nähe zum Flughafen den Abzug qualifizierter Arbeitskräfte aus Firmen im Umland, ferner kam es in Forschungseinrichtungen infolge der von den Flugzeugen hervorgerufenen Erschütterungen zu Beeinträchtigungen empfindlicher Messeinrichtungen und zu Konzentrationsstörungen der Angestellten. Darüber hinaus trug der Flugzeuglärm in einigen Betrieben zu Effizienzverlusten durch Unterbrechungen im Arbeitsrhythmus ihrer Mitarbeiter bei und verursachte quantifizierbare Verluste durch verlängerte Telefonate oder den erforderlichen Einbau von Lärmschutz-

einrichtungen. In wenigen Fällen kam es zudem im Rahmen des mit dem Flughafen in Verbindung stehenden Verkehrs zu Beeinträchtigungen betrieblicher Güter- und Personentransporte bzw. zu betriebsinternen Problemen, die aus den Bau- und Produktionsvorschriften im Flughafen-Umland herrührten.

Wenngleich derartig nachteilige Effekte im Vergleich mit den zuvor geschilderten positiven Einflüssen nicht besonders gewichtig erscheinen und für die hier betrachteten Flugplätze nicht oder nur in zu vernachlässigenden Dimensionen beobachtet werden konnten⁹, hat sich mittlerweile gezeigt, dass die Entwicklung von Konversionsflugplätzen nicht immer erfolgreich verlaufen und die oben geschilderten Effekte zwangsläufig in dem erhofften Umfang nach sich ziehen muss.¹⁰ Vielmehr wurde in den vergangenen Jahren immer deutlicher, dass eine Übertragung der an Verkehrsflughäfen gewonnenen Erkenntnisse auf die zu zivilen Verkehrs- und Sonderlandeplätzen konvertierten Liegenschaften nicht ohne weiteres möglich ist und das bloße Vorhalten einer luftverkehrlichen Infrastruktur zur wirtschaftlichen Entwicklung des Standorts nicht ausreicht – ein Sachverhalt, der von den überregionalen Medien in der Vergangenheit bereits mehrfach aufgegriffen wurde (vgl. u. a. Die Zeit vom 30.04.2003; WDR-Reportage ‚Monitor‘ vom 21.11.2002; Spiegel Nr. 29/2002 vom 15.07.2002).

Zwar kann auch ein Verkehrslandeplatz – wie beschrieben – die Ansiedlung von Unternehmen grundsätzlich begünstigen; dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass er in der Mehrzahl aller Fälle lediglich einen komplementären Standortfaktor „von im Zweifel lediglich nachrangiger Bedeutung“ (CEZANNE u. MAYER 2003, S. 52; vgl. HÜBL, HOHLS-HÜBL u. WEGENER 1994, S. 14) darstellt, der das Vorliegen anderer Gunstfaktoren (Mindestzentralität, gute Beschaffungs- und Absatzmöglichkeiten, Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte, Kontaktmöglichkeiten etc.) nicht zu einer Randbedingung, sondern zu einer *conditio sine qua non* macht. Darüber hinaus konnte aufgezeigt werden, dass in vielen Fällen weniger die räumliche Nähe zum Flugplatz als vielmehr die Qualität der Anbindung zu ihm bzw. der Grad seiner Einbindung in das Flugplatzsystem für die unternehmerische Standortwahl von Bedeutung ist (CEZANNE u. MAYER 2003, S. 51).

Aus dieser Überlegung kann gefolgert werden, dass zahlreiche luftverkehrlich genutzte Konversionsflugplätze – insbesondere in peripheren Regionen, in denen weitere relevante Faktoren für die Ansiedlung von Unternehmen nicht gegeben sind – *ceteris paribus* ohne nennenswerte Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung ihrer Region sind. Dieser Sachverhalt sollte im Vorfeld der Konversion so auch erkannt, sachlich kommuniziert und bei der Bewertung alternativer Folgenutzungsoptionen in angemessener Weise berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse einer jüngst veröffentlichten Studie (CEZANNE u. MAYER 2003) über die wirtschaftliche Bedeutung von 20 brandenburgischen Verkehrslandeplätzen, darunter neun der hier berücksichtigten Konversionsflugplätze, stützen diese These: Mit Hilfe der Kriterien Flugplatzbetrieb, Flugplatz als Wirtschaftsfaktor und Entwicklungskonzeption konnte gezeigt werden, dass drei Konversionsflugplätze in die Kategorie ‚Flugplatz ohne Bedeutung‘ fallen, bei weiteren drei Objekten handelt es sich um Sonderlandeplätze und lediglich zwei Objekte werden als Verkehrsflugplätze mit regionaler Bedeutung identifiziert. Die ehemalige WGT-Liegenschaft Finow nimmt eine Zwischenposition zwischen den beiden letztgenannten Kategorien ein. Keiner der untersuchten Flugplätze fällt in eine der beiden verbleibenden Kategorien ‚Verkehrslandeplatz mit überregionaler Bedeutung‘ bzw. ‚Regionalflughafen‘.

Auch bei dem Versuch, ehemalige militärische Liegenschaften zu zivilen Verkehrsflughäfen weiterzuentwickeln, gilt es zu bedenken, dass ein Flugplatz zwar einen notwendigen, nicht aber einen hinreichenden Faktor für die Entwicklung von Luftverkehr und die damit verbundenen regionalwirtschaftlichen Effekte darstellt. Als wesentliche Erfolgsbedingungen neuer Flughäfen können die Entfernung zu den Nachfrageschwerpunkten, eine gute Autobahn- und Schienenanbindung sowie eine geringe Überschneidung mit den Einzugsgebieten bestimmter Nachbarflughäfen genannt werden (Prognos AG 1991, S. 23). Diese Faktoren scheinen bei den bisherigen Konversionsbemühungen jedoch nicht immer in ausreichendem Maße berücksichtigt worden zu sein: Im vornehmlich ländlich geprägten Mecklenburg-Vorpommern mit ca. 1,8 Mio.

Einwohnern (Stand: 2000, vgl. Statistisches Bundesamt 2002, S. 45) konkurriert beispielsweise der mit rund 30 Mio. EUR (schriftliche Auskunft des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern vom 05.09.2003) subventionierte Konversionsflughafen Schwerin-Parchim mit den ehemals rein militärisch, heute zivil mit genutzten Militärflugplätzen Neubrandenburg (Trollenhagen) und Rostock-Laage. Alle drei Flughäfen verfügen nur über ein relativ geringes Fluggastaufkommen im 50-km-Radius (Neubrandenburg: 190 000 Ew., Rostock-Laage: 360 000 Ew., Schwerin-Parchim: 140 000 Ew.)¹¹ und beschränken sich gegenseitig in ihrer Entwicklung. Ein weiteres, zweifellos nicht erfolgreiches Konversionsprojekt stellt der Flughafen Cochstedt in Sachsen-Anhalt dar, der ursprünglich zu einem Frachtdrehkreuz mit 2 000 Dauerarbeitsplätzen in einem vorrangig für luftfahrt-affine Betriebe vorgesehenen Gewerbegebiet entwickelt werden sollte (Landtag von Sachsen-Anhalt 1998, S. 24) und zu diesem Zweck bis 2001 Landesfördermittel in Höhe von über 45 Mio. EUR erhalten hat (Mitteldeutsche Zeitung vom 24.08.2001). Hier verhinderte aber nicht zuletzt die geringe Distanz zu den im Ausbau befindlichen Flugplätzen Leipzig-Halle und Magdeburg eine erfolgreiche Entwicklung des nunmehr stillgelegten Standorts.

Im Zusammenhang mit der Beurteilung der Entwicklung luftverkehrlich genutzter Konversionsflugplätze wäre es indes unklug, einem Regionaldeterminismus das Wort reden zu wollen: Auch betriebliches Missmanagement vermag

⁹ So gaben beispielsweise im Rahmen einer im Jahr 2000 durchgeführten Befragung der Kreishandwerkerschaft im Rhein-Hunsrück-Kreis lediglich vier von insgesamt 214 (= 1,9 %) befragten Handwerksbetrieben an, an den Flughafen Hahn Mitarbeiter verloren zu haben, die sie gerne weiterbeschäftigt hätten (HENN 2001, S. 91).

¹⁰ Die Anzahl der im Rahmen von Konversionsmaßnahmen geschaffenen Arbeitsplätze schwankt im Bereich von weniger als 5 (z. B. Eggersdorf-Müncheberg, Finow, Stand: 2003) bis 1955 (Hahn, Stand: 2003) (vgl. u. a. CEZANNE u. MAYER 2003, S. 63ff.; Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH o. J., S. 4; für weitere Angaben vgl. u. a. MWVLW 2002; MWVLW 1995, S. 11ff.; ADV o. J., S. 24ff.).

¹¹ Das Fluggastaufkommen bei Flughäfen wird „bis zu 70 Prozent aus dem unmittelbaren Nahbereich mit einem Einzugsgebiet von etwa 50 km gespeist“ (DREHER 1990, S. 81). Bei den hier gemachten Angaben handelt es sich um Zirka-Werte, die auf Grundlage von ATKIS® GN 250, © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2003, ermittelt wurden.

den Erfolg von Konversionsmaßnahmen in Frage zu stellen. Letzteres hat nicht nur im Fall Cochstedt eine Rolle gespielt (Mitteldeutsche Zeitung vom 06.12.2002, 24.08.2001), sondern auch die Entwicklung der ehemaligen kanadischen Airbase in Rheinmünster beeinträchtigt (Stuttgarter Zeitung vom 11.07.2003).

Bei aller Kritik darf nicht übersehen werden, dass viele Konversionsflughäfen im Vergleich zu den etablierten internationalen Verkehrsflughäfen oftmals über spezifische Vorteile wie kurze Wege, günstige Parkgebühren, keine Slot-Restriktionen, mitunter auch eine 24-h-Betriebsgenehmigung verfügen (MWVLW 1995, S. 13; Flughafen Zweibrücken GmbH o. J., S. 20), die im Rahmen eines schlüssigen landes- oder bundesweiten Gesamtkonzepts eine positive Entwicklung der Konversion tendenziell begünstigen können. Eine Chance der Objekte kann zudem in der Bindung von Fluglinien aus dem schnell-wachsenden Low-Cost-Segment (zum Begriff vgl. POMPL 2002, S. 116ff.) an den Standort gesehen werden: Die vergleichsweise niedrigen Preise für attraktive Flugverbindungen können dazu beitragen, dass die Passagiere selbst aus einer ungünstigen Verkehrsanbindung resultierende lange Anfahrtszeiten zum Flugplatz in Kauf nehmen, wie eine Analyse des Einzugsgebiets des Flughafens Hahn nahe legt (Flughafen Hahn GmbH 2000, S. 28ff.). Bereits heute starten Billigairlines von den Flugplätzen Altenburg-Nobitz, Hahn, Karlsruhe/Baden-Baden und Niederrhein (Weeze) (Geldextra 1/2003, S. 28ff.); an anderen Standorten werden entsprechende Verhandlungen geführt (so z. B. Neuhardenberg, gegenwärtig SLP) (Berliner Morgenpost vom 22.08.2003). Bezüglich der Frage, wie sich Low-Cost-Carrier auf die Entwicklung von Flugplätzen und Regionen auswirken, besteht jedoch noch erheblicher Forschungsbedarf.

Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass es aus volkswirtschaftlichen Erwägungen sinnvoll erscheint, eine luftverkehrliche Infrastruktur wenn möglich zu erhalten. Dies schließt den Betrieb von Verkehrs- und Sonderlandeplätzen, wo Erfolg versprechend auch den Ausbau zum Regionalflughafen mit ein, rechtfertigt aber keine unreflektierte Subventionierung dauerhaft unrentabler Projekte (zu den Anforderungen an einen staatlich subventionierten Betrieb von Flugplätzen vgl. CEZANNE u. MAYER



Foto 2: Kartbahn auf dem ehemaligen WGT-Flugplatz in Jüterbog
Foto: HENN

2003, S. 37ff.). Herausstechende Erfolge bei der Konversion von Flugplätzen dürfen ferner nicht darüber hinwegtäuschen, dass sie Einzelfälle darstellen, die sich an anderen Standorten aufgrund der dort geltenden Voraussetzungen nicht ohne weiteres replizieren lassen. Beispielsweise kann der bisherige Konversionserfolg des Hunsrück-Flugplatzes Hahn nur vor dem Hintergrund seiner relativ geringen Entfernung zum Dreieck Frankfurt und der damit verbundenen Möglichkeit gesehen werden, ein dort nicht abdeckbares (Low-Cost) bzw. ein aus Kapazitätsgründen in Teilen ausgelagertes Segment (Fracht) zu bedienen. Um künftigen Misserfolgen bei der Flugplatzkonversion vorzubeugen und öffentliche Gelder angesichts der insgesamt angespannten Haushaltslage einer effizienten und weniger risikobehafteten Verwendung zuführen zu können, scheint daher eine objektiv-kritische Beurteilung der Situation vor Ort, die eine verstärkte Diskussion nicht-luftverkehrlicher Nutzungsformen einschließt, erfolgsversprechend.

Sonstige Nutzungsformen

Neben einer luftverkehrlichen Folgenutzung können ehemalige Flugplatzliegenschaften (Typ III) bzw. Teile derselben (Typ I, II) auch nicht-luftverkehrlichen Verwendungen zugeführt werden. Eine besonders gewichtige Rolle nimmt dabei bislang die Möglichkeit ein, das Gelände für gewerbliche Zwecke zu revitalisieren: Alleine 67,1 % der hier untersuchten Flugplatzliegenschaften verfügen heute über Gewerbebetriebe, wobei das Spektrum vom Zwiebelzüchter (Wildenrath) bis zur Brauerei (Zweibrücken) reicht. Eine Beeinträchtigung der be-

trieblichen Abläufe durch die militärische Vergangenheit der Flugplatzliegenschaft ist dabei in der Regel nicht gegeben.¹²

Über die gewerbliche Nutzung hinaus konnte bis heute auf 31,3 % der Konversionsflughäfen ein Umbau von auf den Liegenschaften vorhandenen Gebäudekomplexen zu Wohnungen (so z. B. in Finsterwalde) vorgenommen werden. In 27,4 % der Fälle wurden die Baulichkeiten ferner als Bildungseinrichtungen nachgenutzt (z. B. Landespolizeischule in Hahn, Universität in Freiburg). Gebäude und Flächen, die dem Sport (kein Luftsport), der Erholung oder dem Tourismus dienen, sind auf 33,8 % der Flugplätze auszumachen (so z. B. eine Kartbahn in Jüterbog, vgl. Foto 2), während das Vorkommen von Einzel- und Großhandelsbetrieben nur auf wenige Flugplätze (12,7 %) beschränkt ist. Auf rund 51 % der Flugplätze werden zudem zeitlich begrenzte Veranstaltungen (Events) wie Technoparties (z. B. Wittstock), Open-Air-Konzerte (z. B. Bad Tölz), Automärkte (z. B. Zerbst) und Festivals (z. B. das Southside-Festival in Neuhausen ob Eck) angeboten. Schließlich dienen in 61,1 % der Fälle Teilbereiche der Flugplätze land-, seltener auch forstwirtschaftlichen Zwecken (einschl. Verpach-

¹² So zeigte beispielsweise eine Unternehmensbefragung am Flugplatz Hahn (HENN 2001, S. 95f.) auf, dass für 67,4 % der teilnehmenden Unternehmen (n = 46) von der militärischen Infrastruktur weder spezifische Vor- oder Nachteile ausgehen. Die restlichen Betriebe führten ausschließlich positive (11,0 %) bzw. negative (8,8 %), der verbleibende Anteil (4,4 %) sowohl positive als auch negative Einflüsse an.

tungen für die Jagd wie bspw. in Damgarten und Finsterwalde-Schacksdorf). Mit 86,2 % verfügt der größte Teil der Flughäfen gegenwärtig auch noch immer über brachliegende Flächen, die zumindest in Teilen einer zivilen Nachnutzung zugeführt werden könnten.

Auf den Liegenschaften zählen neben den weiträumigen nicht bebauten Flächen die auf dem Gelände verorteten Flugzeughelter zu denjenigen Baulichkeiten, die eine Umwidmung besonders erschweren. Dennoch bieten sich auch für sie unterschiedliche Möglichkeiten einer zivilen Nachnutzung an: So finden (versiegelte) Flächen, insbesondere im Rahmen temporärer Zwischennutzungen Verwendung als Stell- oder Parkflächen (z. B. in Preschen/Forst bzw. für Großveranstaltungen in Aschaffenburg), aber auch als Fahrschulausbildungsstrecken (z. B. Bad Kissingen) bzw. zur Präsentation neuer Fahrzeuge (z. B. Strausberg), Durchführung von Geschicklichkeitsfahrwettbewerben (z. B. Bad Kreuznach), Testfahrten und Sicherheitstrainings (z. B. Templin, Neuhausen ob Eck, Cochstedt), schließlich auch für Modellbauaktivitäten (z. B. Neuruppin). Flugzeughelter werden aufgrund der hohen Abrisskosten nur selten zurückgebaut (so z. B. in Schwerin-Parchim). Stattdessen finden sie auf 36,1 % der Flugplätze Verwendung als Lager (z. B. Rechlin-Lärz), werden aber auch für gewerbliche Zwecke (z. B. Wildenrath), zur Unterstellung von Kleinflugzeugen (z. B. Merseburg) oder Reparatur von Kraftfahrzeugen (z. B. Rothenburg), mitunter auch zur Durchführung klassischer Konzerte (z. B. Finow) oder als Ställe (z. B. Bad Tölz) genutzt. In wenigen Fällen wurden sie zu Museen umgebaut (z. B. das Kunstdrachenmuseum in Detmold-Hohenloh) (MWMEV 2000, S. 74f.).

Neben der Nachnutzung der vorhandenen Infrastrukturen kam es in der Vergangenheit in einigen Fällen auch zum (partiellen) Rückbau der Liegenschaften und zu einer Ausweisung der Flächen als Naturschutzgebiet (z. B. Darmstadt-Griesheim) bzw. zu einer Renaturierung (von Teilen) des gesamten Objekts (z. B. Karlsruhe).

Ein unmittelbarer Vergleich des Konversionserfolgs nicht-luftverkehrlicher Nachnutzungen ist in vielen Fällen mangels eines geeigneten Beurteilungsmaßstabes nicht möglich. So dient der Alte Flugplatz Karlsruhe als Naherholungsgebiet, erlangt aber auch eine

ökologische Bedeutung als Kaltluftschneise und Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten (SNBW 2001). Dagegen erfüllt das auf dem ehemaligen Flugplatz in Köln-Butzweilerhof errichtete Medienzentrum, mit bis zu 8 000 Arbeitsplätzen, eine vornehmlich ökonomische Funktion (VOELZKOW 2002, S. 138)

Dies darf jedoch nicht zu dem Gedanken verleiten, dass eine nicht-luftverkehrliche Folgenutzung vor Rückschlägen und Misserfolgen generell gefeit ist, wie das Beispiel der ehemaligen WGT-Liegenschaft Briesen-Brand vor Augen führt: Auf dem einst durch die Cargolifter AG gewerblich genutzten Gelände sollte die Werft für ein großes Lastentransportschiff entstehen (KRATZ 2003, S. 79). Eine in diesem Zusammenhang mit erheblicher staatlicher Unterstützung errichtete Luftschiffhalle konnte jedoch nie – wie ursprünglich geplant – für die Unterstellung von Luftschiffen genutzt werden, da das Unternehmen zwischenzeitlich zahlungsunfähig wurde. Mittlerweile ist geplant, in der Halle den weltweit größten künstlichen Regenwald anzulegen und damit den Standort zu einem Touristenmagneten zu entwickeln (Berliner Morgenpost vom 12.07.2003).

Ausblick

Nachdem das öffentliche und wissenschaftliche Interesse an der Konversionsthematik seit Mitte der 1990er Jahre nachgelassen hat, steht zu vermuten, dass die Beschäftigung mit der Thematik nach Vorlage der jüngst beschlossenen Reformpläne der Bundeswehr erneut an Dynamik gewinnen wird, ist doch über einen längeren Zeitraum hinweg die sukzessive Freigabe zahlreicher bis dato militärisch genutzter Liegenschaften, darunter auch etliche Flugplätze, vorgesehen (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 02.10.2003; BMVg 2003b; BMVg 2001).

Neben der jüngst erfolgten Schließung des Fliegerhorstes Memmingerberg (weitgehender Abzug erfolgte Ende 2003; Übergabe an die Oberfinanzdirektion vorgesehen zum 01.04.2004) plant die Bundeswehr die Freigabe der Flugplätze Leipheim und Cottbus-Nord (bis Ende 2004). Mittelfristig ist zudem von der Schließung des Marinefliegerhorstes Eggebek (bis Ende 2005) bzw. der Flugplätze Hopsten und Oldenburg auszugehen (bis 2007) (BMVg 2003a, S. 26, 32; Frankfurter Allgemeine Zeitung vom

02.10.2003). Auch bei den ausländischen Streitkräften stehen weitere Abbaupläne an: So kann eine Freigabe oder starke Reduzierung der US-Airbases in Ramstein und Frankfurt in den kommenden Jahren nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden (Die Welt vom 03.03.2003).

Wie bei der bisherigen Konversion von Flugplätzen werden in den künftig betroffenen Regionen tiefe Einschnitte im örtlichen Wirtschafts- und Arbeitsmarktgefüge befürchtet (Süddeutsche Zeitung vom 22.05.2003). Gleichzeitig wird die Freigabe der Liegenschaften jedoch auch als eine Herausforderung für die Region begriffen, der es sich frühzeitig zu stellen gilt: In vielen Fällen existieren bereits heute Ideen für zivile Nachnutzungen. Diese müssen nun noch weiterentwickelt und hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Tragfähigkeit sowie der Konsensfähigkeit im gesellschaftlichen Kontext überprüft werden.

Literatur

- ACI (Airports Council International – European Region) (Hrsg.) (1998): Creating Employment and Prosperity in Europe. Brüssel.
- ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) (Hrsg.) (1997): Luftfahrt und Umwelt. Stuttgart.
- ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) (Hrsg.) (o. J.): Jahresbericht 1997. Stuttgart.
- ATZKERN, H.-D. (1992): Die regionalwirtschaftliche Bedeutung von Flugplätzen im ländlichen Raum der Bundesrepublik Deutschland unter besonderer Berücksichtigung des Regionalluftverkehrs. Eine Wirkungsanalyse raumbedeutsamer Effekte. Bayreuth (= Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 113).
- BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hrsg.) (2002): Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Bonn (= Berichte 14).
- BECK, N. (1997): Die Luftverkehrsanlage Hahn – Von der amerikanischen Airbase zum zivilen Passagier- und Frachtflughafen. In: Koblenzer Geographisches Kolloquium 19, S. 3 - 21.
- BEER, T. u. R. PAESLER (1997): Der Flughafen München II – Abgrenzung des Passagiereinzugsgebietes in Abhängigkeit von luftverkehrsspezifischen Rahmenbedingungen. In: HAAS, H.-D. (Hrsg.): Zur Raumwirksamkeit von Großflughäfen: wirtschaftsgeographische Studien zum Flughafen München II. München (= Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie 39), S. 21 - 96.
- BMU (Bundesministerium für Umwelt, Na-

- turschutz und Reaktorsicherheit) (Hrsg.) (1997): Nachnutzung vormals militärisch genutzter Liegenschaften. Bonn.
- BMVg (Bundesministerium der Verteidigung) (Hrsg.) (2003a): Freigabeliste. Ohne Ort.
- BMVg (Bundesministerium der Verteidigung) (Hrsg.) (2003b): Verteidigungspolitische Richtlinien für den Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung. Berlin.
- BMVg (Bundesministerium der Verteidigung) (Hrsg.) (2001): Ressortkonzept Stationierung. Ohne Ort.
- BMVg (Bundesministerium der Verteidigung) (Hrsg.) (1995): Flugplatznutzungs-konzept Luftwaffe (FNKLW). Weisung für die Luftwaffe Nr. 3103. VS-NfD. Bonn.
- BÜSCHER, W. u. A. MAYR (1995): Der Flugplatz Gütersloh. Chancen und Probleme bei der Umwidmung eines ehemaligen Militärflughafens. In: MAYR, A. u. K. TEM-LITZ (Hrsg.): Bielefeld und Nordrhein-Westfalen. Entwicklung, Strukturen und Planung im unteren Weserbergland. Jahrestagung der Geographischen Kommission in Bielefeld 1995. Münster (= SPIE-KER Landeskundliche Beiträge und Berichte 37), S. 353 - 365.
- Bulwien und Partner GmbH (Hrsg.) (1999): Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main. Status-Quo-Analysen und Szenarien. Teil A: Beschreibung und Analyse der methodischen, luftverkehrlichen und regionalen Grundlagen. Gutachten im Auftrag der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main. München, Frankfurt a. M., Darmstadt.
- CEZANNE, W. u. A. MAYER (2003): Flugplatz als Wirtschaftsfaktor. Möglichkeiten und Formen der Wirkung der Landeplätze als Wirtschaftsfaktor, Analyse der im Land vorhandenen Situation. Eine gutachterliche Stellungnahme, erstellt im Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg. Cottbus.
- CUNNINGHAM, K. u. A. KLEMMER (1995): Restructuring the U.S. Military Bases in Germany. Scopes, Impacts and Opportunities. Bonn (= BICC-Report 4).
- DANIELZYK, R., P. DASSAU, E. HOCHMUTH u. W. MÜLLER (1996): Standortkonversion und regionaler Strukturwandel in Niedersachsen. Oldenburg (= Materialien/ Forschungs-institut Region und Umwelt an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg 2).
- DREHER, B. (1990): Flugplätze – Träger einer erfolgreichen regionalen Wirtschaftspolitik. In: Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik in der Bundesrepublik Deutschland (Hrsg.): Flughäfen und Flugplätze – Voraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Kommunales Akademiegespräch der Bundes-SGK und der SPD im Umlandverband Frankfurt am 29./30. Mai 1990 im Airport Conference Center des Frankfurter Flughafens. Bonn (Demokratische Gemeinde), S. 80 - 82.
- FES (Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung) (Hrsg.) (1995): Konversionsmanagement. Abrüstungsfolgen und Bewältigungsstrategien. Bonn (= Wissenschaftliche Diskurse 76).
- FESER, H.-D. (1996): Konversion: Beschäftigungs- und strukturpolitische Aufgabe. In: FESER, H.-D. u. M. v. HAUFF (Hrsg.): Konversion. Aufstieg oder Niedergang von Regionen? Regensburg (= Volkswirtschaftliche Schriften Universität Kaiserslautern 3), S. 1 - 14.
- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (Hrsg.) (o. J.): Chronik Zivilflughafen Hahn. Version III. Lautzenhausen.
- Flughafen Hahn GmbH (Hrsg.) (2000): Flug-gastbefragung Flughafen Hahn. Untersuchung der Linien- und Charterfluggäste per individuellem Interview. Lautzenhausen.
- Flughafen Nürnberg GmbH (Hrsg.) (o. J.): Wirtschaftsfaktor Flughafen Nürnberg. Eine Untersuchung im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, München. Durchgeführt von Bulwien und Partner GmbH, Management Consulting GmbH. Nürnberg.
- Flughafen Zweibrücken GmbH (Hrsg.) (o. J.): Airport Zweibrücken Guide. Zweibrücken.
- FREUNDT, L. (1999): Sowjetische Fliegerkräfte Deutschland 1945-1994. Band 3. Flugplätze (Teil 3), Hubschrauberlandeplätze, Luftschießplätze, Luftabwehr, Radaranlagen, Transportflüge, Rückführungsmaßnahmen, Modellbautips. Diepholz.
- FREUNDT, L. (1998a): Sowjetische Fliegerkräfte Deutschland 1945 - 1994. Band 1. Typenkatalog der Luftfahrzeuge, Flugplatzanlagen und Schutzbauten, Flugplätze A.-F. Diepholz.
- FREUNDT, L. (1998b): Sowjetische Fliegerkräfte Deutschland 1945 - 1994, Band 2. Flugplätze (Teil 2) und Truppenteile. Diepholz.
- GORMSEN, E. (1986): Der Flughafen als Standortfaktor für den Blumen-Anbau am Beispiel von Kolumbien. In: Erdkunde (40) Heft 4, S. 305 - 317.
- GRUBE, M. u. T. SCHIEL (o. J.): Autobahnflugplätze. <http://www.lostplaces.de/nlp/index.html>, Abruf am: 01.07.2003.
- GRUNDMANN, M. (1998): Truppenabbau, Konversion und Möglichkeiten eigenständiger Regionalentwicklung in Deutschland. In: CARMONA-SCHNEIDER, J.-J., P. M. KLECKER u. M. SCHIRM (Hrsg.): Konversion – Chance für eine eigenständige Regionalentwicklung. Bonn (= Material zur Angewandten Geographie 34), S. 49 - 62.
- HAAS, H.-D. (1997): Der Wandel im Weltluftverkehr und die Bedeutung des Flughafens München als Typ eines kontinentalen Airports. In: HAAS, H.-D. (Hrsg.): Zur Raumwirksamkeit von Großflughäfen: Wirtschaftsgeographische Studien zum Flughafen München II. München (= Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie 39), S. 1 - 20.
- HENN, S. (2001): Flughafen Hahn. Regionalwirtschaftliche Implikationen eines Konversionsobjekts im ländlichen Raum. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Mannheim.
- HOARE, A. G. (1973): The Detrimental Economic Effects of a Major Airport. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie (64) Heft 6, S. 339 - 367.
- HÜBL, L. u. U. HOHLS (1984): Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Hannover-Langenhagen. Bestandsaufnahme und zukünftige Anforderungen. Hannover.
- HÜBL, L., U. HOHLS-HÜBL u. B. WEGENER (1994): Der Flughafen Hannover-Langenhagen als Standort- und Wirtschaftsfaktor. Hannover (= Beiträge zur regionalen Entwicklung 42).
- HÜBL, L., U. HOHLS-HÜBL u. B. WEGENER (1990): Berliner Flughäfen und ihre Bedeutung als Wirtschafts- und Standortfaktor. Berlin.
- JEDELSKY, M. (o. J.): Zur Geschichte des Tempelhofer Feldes und des Flughafens Tempelhof. http://www.jedelsky.de/flughafen_tempelhof/, Abruf am: 01.07.2003.
- JUCHELKA, R. (1994): Konversion. Truppenabbau und Standortauflösung. In: Geographie heute 121, S. 48 - 49.
- KEIM, K.-D. (1995): Flächen-Konversion nach Gesichtspunkten einer neuen Regionalwissenschaft. In: Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Hrsg.): Konversion in Brandenburg und Berlin. Berlin (= Beiträge des IRS 7), S. 9 - 18.
- KONDRUSS, B. (o. J.): Military Airfield Directory. <http://www.kondruss.com/mad>, Abruf am: 01.07.2003.
- KONOPKA, H.-J. (2001): Der „neue“ Flughafen Leipzig-Halle. Die Bedeutung des Airports für luftverkehrsaffine Unternehmen. Frankfurt a. M.
- KOPENHAGEN, W. (1992): Die andere deutsche Luftwaffe. Berlin.
- KRATZ, W. (2003): Konversion in Ostdeutschland. Die militärischen Liegenschaften der abgezogenen Sowjetischen Streitkräfte, ihre Erforschung, Sanierung und Umwidmung. Berlin.
- Landtag Brandenburg (Hrsg.) (1992): Antrag der Landesregierung. Leitlinien für Konversion im Land Brandenburg. DS 1/1203 vom 21.09.1992. Potsdam.
- Landtag von Sachsen-Anhalt (Hrsg.) (1998): Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Mathias Weiland. DS 2/4743 vom 18.03.1998. Magdeburg.
- LINDENAU, G. u. A. RÖHRING (1995): Konversion in Brandenburg und Berlin. In: Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Hrsg.): Konversion in Brandenburg und Berlin. Berlin (= Beiträge des IRS 7), S. 19 - 171.
- LOBECK, M., A. PÄTZ u. C.-C. WIEGANDT (1993): Konversion, Flächennutzung und Raumordnung. Bonn (= Materialien zur Raumentwicklung 59).
- LUBER, B. (1982): Bedrohungsatlas Bundes-

- republik Deutschland. Wuppertal.
- MANEVAL, H. (1990): Theoretische und empirische Grundlagen der volkswirtschaftlichen Untersuchung von Rüstungskonversion. In: KÖLLNER, L. u. B. J. HUCK (Hrsg.) (1990): Abrüstung und Konversion. Politische Voraussetzungen und wirtschaftliche Folgen in der Bundesrepublik Deutschland. Frankfurt a. M., S. 211 - 233.
- Ministerium für Wirtschaft (Hrsg.) (2001): Zehn Jahre Konversion im Land Brandenburg. Potsdam.
- MUVBW (Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg) (Hrsg.) (1995): Generalverkehrsplan Baden-Württemberg. Stuttgart.
- MWMEV (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) (Hrsg.) (2000): Konversionsbericht IV. Zehn Jahre Truppenabzug und Konversion in Nordrhein-Westfalen. Bilanz. Perspektiven. Düsseldorf.
- MWVLW (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) (Hrsg.) (2002): Flugplatzkonversion in Rheinland-Pfalz. Version 3.1. CD-ROM. Mainz.
- MWVLW (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) (Hrsg.) (1995): Der Luftverkehr in Rheinland-Pfalz. Mommenheim.
- NMSFFG (Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit) (Hrsg.) (2003): Neue Nutzung für alte Strukturen. Konversion militärischer Liegenschaften. Arbeitshilfe für niedersächsische Städte und Gemeinden. Hannover.
- PAGNIA, A. (1992): Die Bedeutung von Verkehrsflughäfen für Unternehmungen: eine exemplarische Untersuchung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn für Nordrhein-Westfalen. Frankfurt a. M.
- POMPL, W. (2002): Luftverkehr. Eine ökonomische und politische Einführung. Berlin, Heidelberg, New York.
- Prognos AG (Hrsg.) (1991): Möglichkeiten der Umnutzung bestehender Militärflugplätze in Rheinland-Pfalz in zivile Verkehrsflughäfen (Kurzfassung). Basel, Trier.
- ROEDER, U. (1989): Auswirkungen von Bundeswehrgarnisonen auf die regionale Wirtschaftsstruktur. Nürnberg (= Nürnberger Wirtschafts- und sozialgeographische Schriften 41).
- RONELLENFITSCH, M. (1994): Der Militärflugplatz. Merkmale und Kriterien. In: Die öffentliche Verwaltung DÖV. Zeitschrift für Öffentliches Recht und Verwaltungswissenschaft Heft 2/1004, S. 45 - 52.
- RÖSSGER, E., E. HAUCKE, K.-B. HÜNERMANN u. E. JADEN (1970): Die Bedeutung eines Flughafens für die Wirtschaft in seiner Umgebung. Köln/Opladen (= Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen 2082).
- SNBW (Staatliche Naturschutzverwaltung Baden-Württemberg) (Hrsg.) (2001): Alter Flugplatz Karlsruhe (Faltblatt). Stuttgart.
- SPITZER, S. (1992): Die Raumwirksamkeit von militärischen Standorten unter dem Aspekt des Raumbedarfs und der Raumbelastung. Untersuchungsgebiet Hunsrück. Euskirchen (= Schriftenreihe des Militärgeographischen Dienstes der Bundeswehr 28).
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2002): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 2002. Wiesbaden.
- STEINEBACH, G. (1992): Die Wiedernutzung der brachgefallenen US-Airbase Zweibrücken. Ein Modellfall militärischer Konversion. In: Informationen zur Raumentwicklung 5, S. 363 - 372.
- TEGGE, M. (2003): Autobahn-Notlandeplätze. In: VdL-Nachrichten 2003 (Heft 2), S. 24 - 25.
- VOELZKOW, H. (2002): Die ‚neue Kultur der Selbständigkeit‘ und ihr institutionelles Umfeld: Erfahrungen aus der Medienwirtschaft in Köln. In: HEINZE, R. G. u. F. SCHULTE (Hrsg.): Unternehmensgründungen. Zwischen Inszenierung, Anspruch und Realität. Wiesbaden, S. 130 - 148.
- WALKER, A. M. (1995): Chance Regio-Flughafen. Wechselwirkungen zwischen dem Euro Airport Basel-Mulhouse-Freiburg und der Regio. Analysen und Szenarien. Basel, Frankfurt a. M.
- WIEGANDT, C.-C. (1995): Probleme und Lösungsansätze zur Reaktivierung von Militärbrachen. In: Beiträge des Innovations- und Bildungszentrums Hohen Luckow e. V. 1, S. 99 - 128.
- ZARTH, M. (1992): Regionale Auswirkungen des Truppenabbaus und der Rüstungskonversion. In: Informationen zur Raumentwicklung 5, S. 311 - 332.

Quellen

- Berliner Morgenpost vom 22.08.2003: Billig-Airlines im Anflug
- Berliner Morgenpost vom 12.07.2003: Regenwald in der Halle von Cargolifter
- Die Welt vom 03.03.2003: US-Streitkräfte wollen größtenteils abwandern
- Die Zeit Nr. 19 vom 30.04.2003: Luftschlösser in Serie
- Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 02.10.2003: Struck will Bundeswehr weiter verkleinern
- Geldextra Nr. 1/2003: Billig fliegen in Europa
- Mitteldeutsche Zeitung vom 06.12.2002: Zeuge erzählt von dubiosen Praktiken
- Mitteldeutsche Zeitung vom 24.08.2001: Trudelnde Hoffnungen
- Spiegel Nr. 29/2002 vom 15.07.2002: Ostdeutschland. Start-Wahn Ost
- Stuttgarter Zeitung vom 11.07.2003: Finanzspritze für den Baden-Airport
- Süddeutsche Zeitung vom 22.05.2003: Fliegerhorst Leipheim steht vor der Auflösung

Dipl.-Geogr. SEBASTIAN HENN
 Martin-Luther-Universität
 Halle-Wittenberg
 Institut für Geographie
 Fachgruppe Wirtschaftsgeographie
 Von-Seckendorff-Platz 4
 D-06120 Halle (Saale)