

**Bedeutung der
Allgemeinen Luftfahrt, Business Aviation,
Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze
in Deutschland**

GEMEINSAMES POSITIONSPAPIER

AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt (AOPA)

German Business Aviation Association (GBAA)

Interessengemeinschaft der Regionalflughäfen (IDRF)

Berlin, Egelsbach und Mannheim, im Februar 2007

INHALTSVERZEICHNIS

1	MANAGEMENT SUMMARY	3
2	EINLEITUNG	5
3	ARGUMENTE FÜR EINE LEISTUNGSFÄHIGE DEZENTRALE LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND.....	9
4	ALLGEMEINE LUFTFAHRT UND BUSINESS AVIATION	11
4.1	Verkehrsarten der Allgemeinen Luftfahrt.....	11
4.2	Besondere Bedeutung der Business Aviation	13
4.3	Zukünftige Entwicklung der Business Aviation	14
5	VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG VON REGIONAL- FLUGHÄFEN UND VERKEHRSLANDEPLÄTZEN	15
5.1	Wirtschafts- und Standortfaktor	15
5.2	Regionale Verteilung und Entwicklung.....	17
5.3	Regionale Entlastung und Verlagerung	18
6	ANFORDERUNGEN AN DAS DEZENTRALE FLUGPLATZSYSTEM IN DEUTSCHLAND.....	19
6.1	Kompetenzen und Zuständigkeiten der Länder	19
6.2	Zubringerverkehr und Direktverbindungen.....	20
6.3	Anforderungen an gewerbliche Flugbetriebe (JAR OPS 1) und nichtgewerbliche Flugbetriebe (JAR OPS 2).....	22
6.4	Allwetterfähige Flugplätze durch Satellitennavigation.....	23
6.5	Fliegen ohne Flugleiter	23
7	FAZIT.....	24

1 MANAGEMENT SUMMARY

Die wirtschaftliche Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt – insbesondere die des Geschäftsreiseflugverkehrs (Business Aviation) – gestützt auf eine landseitige Infrastruktur bestehend aus einem dezentralen Netz an Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen sowie General Aviation Terminals (GAT) an internationalen Verkehrsflughäfen wird in der öffentlichen Diskussion nicht ausreichend wahrgenommen. Als Folge sind in den deutschen Regionen spürbare Defizite an leistungsfähiger Flugplatzinfrastruktur entstanden. Um im europäischen Wettbewerb der Regionen bestehen zu können und der erwarteten Verdopplung der Luftverkehrsnachfrage in den nächsten 20 Jahren Rechnung zu tragen, muss dieser Nachholbedarf rasch und konsequent angegangen werden. Letztlich bleibt der gesamte Luftfahrtstandort Deutschland nur mit einem bedarfsgerechten Mix aus allen Flugplatzkategorien zukunftsfähig.

Auf der Grundlage des vorliegenden gemeinsamen Positionspapiers von AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt (AOPA), German Business Aviation Association (GBAA) und der Interessengemeinschaft der Regionalflughäfen (IDRF) ergeben sich folgende Eckpunkte für die Luftverkehrspolitik von Bund und Ländern:

- Der Erhalt einer leistungsfähigen dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur und der bedarfsgerechte Ausbau von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen, sowie der fortgesetzte Zugang zu Flugplätzen in zentralen Regionen, ermöglicht die Bedienung der Luftverkehrsnachfrage am Ort ihres Entstehens durch Zubringer- und Direktverkehre.
- Die Förderung des Luftverkehrs unter Beachtung der Beihilfenvorschriften der Europäischen Union erhöht die regionale Mobilität und kann zur besseren Auslastung der an Regionalflughäfen vorhandenen Kapazitäten beitragen; gleichzeitig Engpässe an anderen Flughäfen verringern.

- Möglicherweise überzogene Anforderungen an nichtgewerbliche Flugbetriebe (JAR OPS 2) verringern das für die Allgemeine Luftfahrt zur Verfügung stehende Flugplatznetz mit entsprechenden Nachteilen für die im Luftverkehr nicht mehr direkt erreichbaren Regionen; teilweise entsteht die Notwendigkeit, die landseitige Infrastruktur den zusätzlichen Anforderungen an den Flugbetrieb anzupassen.
- Die flächendeckende Einführung von IFR-Anflügen etwa durch die Verfügbarkeit von Satellitennavigationsverfahren (GPS, GALILEO, EGNOS) kann die Wetterunabhängigkeit und damit die Kapazität und Flexibilität des dezentralen Flugplatzsystems wesentlich erhöhen.
- Die an den internationalen Verkehrsflughäfen bestehenden General Aviation Terminals sind auf ihrem hohen Ausstattungszustand zu halten; teilweise ist deren Zugänglichkeit zu verbessern.
- Bei der Umsetzung der von der EU geforderten Security-Maßnahmen sind die Besonderheiten der Allgemeinen Luftfahrt und der Business Aviation zu beachten, etwa die beschränkte Anzahl bekannter Passagiere und Besatzungen.
- Der Verbund von Regionalflughäfen, Verkehrslandeplätzen, Allgemeiner Luftfahrt und Business Aviation schafft als Wirtschafts- und Standortfaktor einen erheblichen volkswirtschaftlichen Nutzen im Sinne von Einkommen und Beschäftigung, gleichzeitig erhebliche Steuereinnahmen für die öffentlichen Haushalte.
- Bund und Länder haben eine gemeinsame Verantwortung, die wettbewerbsfähige luftverkehrliche Bedienung aller Regionen Deutschlands zu gewährleisten und deren Anbindung an europäische und außereuropäische Ziele zu ermöglichen. Das bestehende föderalistische Prinzip bei der Weiterentwicklung der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur hat sich bewährt.

2 EINLEITUNG

Der deutsche Luftraum ist einer der verkehrsreichsten der Welt. Tag für Tag führen mehr als 8.000 Flüge nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules, IFR) über Deutschland. Hinzu kommen zahlreiche Flüge nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR). Die weiterhin wachsende Luftverkehrsnachfrage, die EU rechnet mit einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens in den nächsten 20 Jahren, macht eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Flugplatzinfrastruktur notwendig.¹ Neben der landseitigen Infrastruktur muss auch der Luftraum so gestaltet sein, dass den Anforderungen aller Luftraumnutzer Rechnung getragen wird.

Das vorliegende Positionspapier ergänzt den von der Initiative Luftverkehr für Deutschland im Dezember 2006 vorgelegten Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur. Das Positionspapier verdeutlicht die Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt, der Business Aviation sowie der Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze in Deutschland. Dabei werden neben den Passagierzahlen im Linien- und linienähnlichen Charterverkehr die zahlreichen anderen Verkehrsarten an Flugplätzen berücksichtigt, insbesondere Geschäftsreiseflüge.

Das Positionspapier zeigt in Ergänzung zum Masterplan der Initiative Luftverkehr für Deutschland ökonomisch vertretbare und ökologisch sinnvolle Schritte für ein umfassendes Konzept von Bund und Ländern zur zukunftsweisenden Entwicklung des deutschen Luftverkehrs auf. Dabei unterstützt die Argumentation des Positionspapiers ausdrücklich die von der Bundesregierung im Flughafenkonzept des Jahres 2000 vertretene Auffassung, nach der das flächendeckende Netz von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen mit Zubringerverkehr und einem dichten Netzwerk aus Direktverbindungen wesentlich zum bisherigen Erfolg des dezentralen deutschen Flugplatzsystems beigetragen hat.

¹ Vgl. Europäische Kommission, Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa, Januar 2007.

Für Regionalflughäfen existiert keine Legaldefinition in der Luftverkehrsgesetzgebung. Im Sinne einer Negativdefinition können Regionalflughäfen einerseits von den internationalen Verkehrsflughäfen abgegrenzt werden, andererseits von Flugplätzen, deren hauptsächliche Verkehrsfunktion in der Privatfliegerei besteht. Damit wird der Begriff der Regionalflughäfen im folgenden auch auf Verkehrslandeplätze angewendet, die nicht über einen Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG und allwettertaugliche Instrumentenanflugssysteme verfügen. Auch wird Paderborn-Lippstadt als Regionalflughafen bezeichnet, da er kein internationaler Verkehrsflughafen ist, trotz der dort jährlich mehr als eine Million abgefertigten Passagiere. Von den Regionalflughäfen stehen nur diejenigen dem Linienverkehr zur Verfügung, die über ein Instrumentenanflugverfahren verfügen.

Der weltweite Flugverkehr wird auch künftig deutliche Zuwachsraten verzeichnen. In Deutschland soll der Passagierverkehr bis 2020 durchschnittlich um 4,1 Prozent pro Jahr zunehmen, der Frachtverkehr sogar um 5,3 Prozent.² Die Initiative Luftverkehr für Deutschland geht außerdem davon aus, dass Langstreckenflüge im Passagierlinienverkehr gebündelt und nur noch von einigen wenigen Großflughäfen aus angeboten werden. Zu den Hub-Flughäfen zählen in Deutschland nur Frankfurt/Main und München. Das schafft zusätzliches Wachstumspotential für Zubringerflüge zu diesen Knotenpunkten. Ein weiterer Gesichtspunkt bei der Beurteilung von Regionalflughäfen ist das so genannte „Hub Bypassing“. Hierbei werden entsprechend der Kundenpräferenz für Direktverbindungen die großen Drehkreuze zugunsten von Punkt-zu-Punkt-Verkehren umgangen.

² Vgl. Initiative Luftverkehr für Deutschland, Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur, Dezember 2006.

Die als Allgemeine Luftfahrt (General Aviation) bezeichnete Individualverkehrskomponente der Zivilluftfahrt ist für Regionalf Flughäfen und Verkehrslandeplätze von besonderer Bedeutung. Die Allgemeine Luftfahrt wird mitunter auf die Privatfliegerei verkürzt, obwohl sie vielfältige weitere Verkehrsarten beinhaltet, insbesondere individuelle Geschäftsreiseflüge im Taxi- und Werkverkehr (Business Aviation). Im Jahr 2006 zählten in Deutschland 20.146 der insgesamt 20.865 Luftfahrzeuge zu der Allgemeinen Luftfahrt. Dies entspricht einem Anteil von 96,6 Prozent.³ Angesichts zunehmender internationaler Verflechtungen gewinnt die schnelle Erreichbarkeit entfernter Ziele künftig weiter an Bedeutung. Damit steigt der Einfluss des Luftverkehrs auf die wirtschaftliche Prosperität von Regionen. Schon heute besteht ein Zusammenhang zwischen Förderbedürftigkeit und Erreichbarkeit von Regionen. Regionen mit hochwertiger Luftverkehrsanbindung weisen eine bessere soziale und wirtschaftliche Entwicklung auf. Das äußert sich etwa in einer günstigeren Beschäftigungssituation, in überdurchschnittlichen Arbeitsproduktivitäten sowie höheren Pro-Kopf-Einkommen.

Im Hinblick auf die wachsende Standortkonkurrenz im erweiterten Europa und dem gleichzeitigen Rückgang traditioneller Standortbindungen ist eine Wirtschaftsregion auf einen eigenen Anschluss an das europäische Luftverkehrsnetz angewiesen. Der ansonsten bestehende Zwang zu einem dauerhaften Ausweichen von Geschäftsreisenden auf über lange Anfahrten zu erreichende Flughäfen lässt mittel- und langfristig Abwanderungen insbesondere von international tätigen Unternehmen erwarten. Ein Unternehmensstandort in eher peripheren und strukturschwachen Wirtschaftsregionen bietet gegenüber einem zentralen Standort u.a. Vorteile bei den Lohnkosten, Mieten sowie Steuern und der staatlichen Förderung. Dem entgegen steht als wesentlicher Nachteil eines dezentralen Standorts häufig die räumliche Distanz zu wichtigen Kunden und Lieferanten sowie fehlende zentrenspezifische Agglomerationseffekte. Gerade bei der Ansiedlung von Betrieben an dezentralen Standorten ist ein leistungsfähiger

³ Vgl. Luftfahrt-Bundesamt (2007), www.lba.de

Verkehrslandeplatz oder regionaler Verkehrsflughafen daher ein wichtiges Argument für die regionale Wirtschaftsförderung.

Entsprechend sieht das vorliegende Positionspapier Bund und Länder in einer gemeinsamen Verantwortung bei der Aufstellung eines umfassenden Konzeptes für die zukunftsweisende Entwicklung des dezentralen deutschen Flugplatzsystems, das eine wettbewerbsfähige luftverkehrliche Bedienung aller Regionen Deutschlands gewährleistet.

3 ARGUMENTE FÜR EINE LEISTUNGSFÄHIGE DEZENTRALE LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

- Für die Wirtschaft einer Region ist das Flugangebot an einem Regionalflughafen zur schnellen Durchführung von Geschäfts- und Dienstreisen von besonderer Bedeutung. Für individuelle Geschäftsreise Flüge steht dabei mit über 1.000 Flugplätzen in ganz Europa ein deutlich dichteres Flugplatznetz zur Verfügung, als es durch die gesamten europäischen Linienverkehre möglich ist.
- An regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen sind unabhängig vom Passagier- und Frachtaufkommen zahlreiche Unternehmen angesiedelt, die auf einen unmittelbaren Zugang zum Vorfeld angewiesen sind (u.a. Wartungs- und Technikbetriebe, Luftfahrzeugehersteller und -händler, Transportunternehmen wie Speditionen, Kurier-, Express- und Paketdienstleister).
- Ausbauvorhaben an Regionalflughäfen werden mitunter als Fehlallokation von Ressourcen kritisiert. Die Bewertung der Regionalflughäfen erfolgt dabei verkürzend anhand erreichter Passagierzahlen im Linienverkehr und zum Teil vorhandener betrieblicher Verluste der Flughafenbetreibergesellschaften. Dies ist angesichts der Bedeutung von Regionalflughäfen als Wirtschafts- und Standortfaktor eine unzureichende Bewertung.
- Mit den an regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen ansässigen Betrieben sind erhebliche Einkommens- und Beschäftigungseffekte für das Flughafenumland verbunden. Hinzu kommt die strukturpolitische Bedeutung für die regionale Wirtschaftsentwicklung bei der Sicherung, Erweiterung und Neuansiedlung von Betrieben sowie der Förderung des regionalen Tourismus.

- Regionalflughäfen dienen wie andere Infrastruktureinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr der regionalen Daseinsvorsorge, also der nachhaltigen sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in den einzelnen Regionen. Diese positiven externen Effekte der Regionalflughäfen kann ein privater Investor nicht internalisieren. Daher ist Träger und Anteilseigner von Regionalflughäfen häufig die öffentliche Hand.
- Bund, Ländern und Gemeinden fließen über die Leistungserstellung an den Regionalflughäfen finanzielle Mittel zu, welche die für Investitionen in die Flugplatzinfrastruktur verwendeten öffentlichen Gelder und die aus öffentlichen Haushalten zu tragenden Verluste aus der laufenden Geschäftstätigkeit der Flugplatzbetreibergesellschaften übersteigen.
- Die Bedienung der Luftverkehrsnachfrage durch Regionalflughäfen am Ort ihres Entstehens ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll. Dies gilt gerade auch im Hinblick auf die erschöpfte Umweltkapazität und die Anwohnerbelastungen im Umland von Großflughäfen.
- Angesichts der beobachtbaren Dezentralisierungstendenzen im Luftverkehr müssen die deutschen Regionen über ausreichende Flughafenkapazitäten durch Verbesserung der Flughafeninfrastruktur, durch bedarfsgerechte Verlängerung der Start- und Landebahnen und den Ausbau landseitiger Verkehrsverbindungen verfügen, um im Wettbewerb der Regionen in Europa bestehen zu können.

4 ALLGEMEINE LUFTFAHRT UND BUSINESS AVIATION

Luftverkehr ist mehr als nur Linien- und linienähnlicher Charterverkehr. Gerade für Regionalflughäfen ist mit der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) die Individualverkehrskomponente der Zivilluftfahrt von besonderer Bedeutung. Die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten an die Flugplatzinfrastruktur unterscheiden sich zum Teil erheblich. Die Mischung von Verkehrsarten an einem Flugplatz ist häufig problematisch. Insbesondere die Mitnutzung der interkontinentalen Drehkreuze Frankfurt/Main oder München für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt stößt trotz der dort bestehenden General Aviation Terminals (GAT) an technisch-operative Grenzen. Damit kommt der Ergänzungs- und Entlastungsfunktion der Regionalflughäfen im deutschen Luftverkehrssystem verstärkte Bedeutung zu; nur so können weitere Verkehrszuwächse volkswirtschaftlich und ökologisch sinnvoll bewältigt werden.

4.1 Verkehrsarten der Allgemeinen Luftfahrt

Die Allgemeine Luftfahrt wird mitunter zu Unrecht auf die sog. Privatfliegerei (privater Motorflug, Motorseglerflüge, Ultraleichtflüge) verkürzt, obwohl sie vielfältige weitere Verkehrsarten beinhaltet, etwa individuelle Geschäftsreiseflüge (gewerblicher Taxiverkehr, Werkverkehr), Schul- und Trainingsflüge sowie sonstige gewerbliche Flüge (Rundflüge, Arbeitsluftfahrt wie Bildflüge, Sprühflüge, Überwachungsflüge, etc.). Zur Allgemeinen Luftfahrt zählt auch die staatliche Luftfahrt etwa der Polizei zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben.

Eine weitere Verkehrsart ist die Luftrettung. Der Einsatz von Luftfahrzeugen hat sich im deutschen System des Ambulanz- und Rettungswesens etabliert. Grundsätzlich wird zwischen Primär- und Sekundäreinsätzen unterschieden: Primäreinsätze betreffen die schnellstmögliche medizinische Versorgung bei Unfällen oder plötzlichen schweren Erkrankungen. Diese Einsätze werden zumeist von Hubschraubern durchgeführt, die auf dem Gelände von Krankenhäusern stationiert sind und ein Gebiet mit einem Radius von ca. 50 km betreuen. Flugbewegungen im Zusammenhang mit Primäreinsätzen

finden daher regelmäßig nicht an Regionalflughäfen statt. Anders ist die Situation bei Sekundäreinsätzen, bei denen Patienten nach erfolgter Erstversorgung transportiert werden, z.B. bei einem Rücktransport Erkrankter aus Urlaubsgebieten oder der Verlegung von Patienten in Kliniken mit freien Kapazitäten.

Die Allgemeine Luftfahrt übernimmt auch den Transport von Luftfracht. Luftfracht kommt vorrangig bei kleinteiligen, eiligen, aber hochwertigen Sendungen zur Anwendung. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfracht zeigt sich am überdurchschnittlichen Wachstum der transportierten Mengen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, am hohen Anteil der Wachstumsbranchen an den verladenden Unternehmen sowie am hohen Wertanteil der Luftfracht am Export und Import der Bundesrepublik. Die im Taxiverkehr per Direktflug beförderte Luftfracht besteht häufig aus Chargen von vergleichsweise geringem Gewicht, um etwa Produktionsengpässe oder gar Bandstillstände zu verhindern. Die vermiedenen Stillstandskosten und Konventionalstrafen können im Einzelfall enorm hoch sein.

Insgesamt ist die Allgemeine Luftfahrt nach Anzahl der Flugzeuge wie auch nach Anzahl der Flugbewegungen der größte Bereich der zivilen Luftfahrt, nicht aber nach der Zahl der Fluggäste und nach dem in Tonnen gemessenen Frachtaufkommen. Im Jahr 2006 zählten in Deutschland 96,6 Prozent aller Luftfahrzeuge zu der Allgemeinen Luftfahrt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (2005) starteten im Jahr 2004 auf den Regionalflugplätzen, Segelfluggeländen und Landeplätzen in Deutschland rund 390.000 Luftfahrzeuge im gewerblichen Luftverkehr und über eine Million im nichtgewerblichen Motorflugbetrieb. Zusätzlich gab es rund 660.000 Starts von Segelflugzeugen und 300.000 Starts von Motorseglern.

Die AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt, vertritt in Deutschland die Interessen von 14.000 Privat- und Berufspiloten, 90 Unternehmen und 58 Luftfahrtvereinen. Sie gehört dem internationalen

Dachverband IAOPA an, der mit über 450.000 Mitgliedern weltweit größten Luftfahrtorganisation.

4.2 Besondere Bedeutung der Business Aviation

Unter Geschäftsreiseflugverkehr (Business Aviation) versteht man den nicht-planmäßigen, firmeneigenen Werkverkehr sowie den gewerblichen Betrieb von Geschäftsreiseflugzeugen zum Zwecke des Transportes von Personen und Gütern. Der Beitrag, den der Geschäftsreiseflugverkehr durch den Individualtransport zur Wettbewerbsfähigkeit und Standortsicherung leistet, ist beträchtlich und durch kein anderes Verkehrsmittel ersetzbar.

Für die Wirtschaft einer Region ist das Flugangebot zur schnellen Durchführung von Geschäfts- und Dienstreisen von besonderer Bedeutung. Die Nachfrage hiernach resultiert aus den wirtschaftlichen Aktivitäten bzw. der nationalen und internationalen Arbeitsteilung der Industrie und des Dienstleistungsbereichs. Der Geschäftsreiseflugverkehr dient folglich zum Knüpfen, zum Erhalt oder zur Verstärkung der Geschäftsverbindungen, die wiederum den Handel von Waren und Dienstleistungen zum Ziel haben. Auf Grund seiner Flexibilität gegenüber anderen Verkehrsträgern stellt Business Aviation einen hohen wirtschaftlichen Wert dar, u.a.:

- Wesentlich effizientere Nutzung von Zeit, auch um Regionen zu erreichen, die mit anderen Verkehrsträgern nur bedingt erreichbar sind.
- Vermeidung von Ausfallzeiten durch Wartezeiten an Flughäfen.
- Der Nutzer wird in die Lage versetzt, zu den ihm passenden Zeiten zu fliegen und hat die Möglichkeit, im Flugzeug zu arbeiten.
- Einsparung von Arbeitszeitkosten bei der individuellen Beförderung von Spezialisten oder Spezialistenteams.
- Zutritt und Anbindung entfernter Regionen an Wirtschaftszentren.
- Generelle Sicherheitsbedenken, die im Zusammenhang mit Linienflügen bestehen.

Wie hoch der Bedarf für Business Aviation in Europa und Deutschland ist, zeigt das am Markt erfolgreiche Modell Lufthansa Private Jet. „Mit Lufthansa Private Jet sind Sie nicht mehr an die Großflughäfen gebunden und erreichen über 1.000 Ziele in Europa auf direktem Wege.“⁴ Die Spitzenverbände der deutschen Industrie widmen dem Geschäftsreiseflugverkehr ebenfalls große Aufmerksamkeit und haben mit der German Business Aviation Association (GBAA) eine eigene Interessenvertretung dafür gebildet. „Diese Nachfrage zu ignorieren hieße, Marktanteile aus Deutschland an das Ausland zu verlieren.“⁵

Bei den Eigentümern von Business Jets lassen sich zwei Gruppen von Marktteilnehmern unterscheiden:⁶

- Gewerbliche Marktteilnehmer, z.B. ACM Air Charter, Aero-Dienst, Air Traffic GmbH, bizair, Blue Wings, Cirrus Aviation, Daimler Chrysler Aviation GmbH, Elbe Air, Execujet, Excellent Air, GFD GmbH, Hapag-Lloyd Executive, Jet Aviation, NetJets, Premium Aviation, Private Wings, Triple Alpha, Vibroair.
- Marktteilnehmer im Werkverkehr, z.B. BASF, Bauer-Verlag, Bauhaus, Bertelsmann, BMW, Bosch, Liebherr, SAP, Südzucker, ThyssenKrupp, Viessmann, Volkswagen, Würth.

4.3 Zukünftige Entwicklung der Business Aviation

Betrachtet man die Entwicklung der Verkaufszahlen und Herstellerprognosen für typische Flugzeugmuster im Geschäftsreiseflugverkehr, werden kleinere ein- oder zweimotorige Flugzeuge und auch Turboprop-Flugzeuge zunehmend durch Business Jets ersetzt. Ende 2005 waren weltweit neben rund 10.500 Turboprops (über 5,7 t MTOW) bereits ca. 14.100 Business Jets im Einsatz. In Europa waren ca. 900 schwere Turboprops und 1.600 Jets zugelassen. Der Trend zu Strahlflugzeugen

⁴ www.lufthansa-private-jet.com

⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Flughafenkonzept der Bundesregierung, August 2000.

⁶ www.gbaa.de

dürfte sich durch das Hinzutreten der sog. Very Light Jets noch erheblich verstärken.

Alle Triebwerkshersteller – einschließlich der deutschen MTU Aero Engines – erwarten einen hohen Bedarf für Business Jets im kommenden Jahrzehnt. Rolls Royce prognostiziert 6.520 Auslieferungen von Business Jets im Zeitraum von 2003-2012 und insgesamt 13.950 bis zum Jahr 2022. Das entspricht rd. 725 produzierten Jets pro Jahr. Honeywell rechnet mit 7.700 verkauften neuen Business Jets im Zeitraum von 2003 bis 2013 und einem Verkaufsvolumen von 115 Mrd. USD.

Zu den Gründen für die positive Entwicklung zählen nach einer Branchenstudie der HSH Nordbank (2005):

- Große Auftragsbestände für neue Modelle und Entwicklungsprojekte für neue Jets, die in den nächsten Jahren auf den Markt kommen.
- Weiteres Wachstum von Fractional Ownership Programmen, bei denen ein Anteil an einem bestimmten Jet erworben wird – sie sind für 40% der aktuellen Aufträge verantwortlich.
- Eine erwartete Erholung der Wirtschaft im wichtigsten Absatzmarkt USA und weltweit.
- Die Altersstruktur der bestehenden Flotte von Business Jets, neue gesetzliche Auflagen und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen werden zu Ersatzinvestitionen führen.

5 VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG VON REGIONAL-FLUGHÄFEN UND VERKEHRSLANDEPLÄTZEN

5.1 Wirtschafts- und Standortfaktor

Flugplätze gehören wie andere Infrastruktureinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr auf der Straße, der Schiene und dem Wasser zu den klassischen Verkehrsinfrastrukturanlagen. Als Schnittstelle eines integrierten Verkehrssystems sind sie eine wesentliche Voraussetzung für

die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftskraft von Regionen.⁷ Entsprechend der Methodik des Airports Council International (ACI) lassen sich vier Kategorien von Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen unterscheiden, die generell von Flughäfen ausgehen:

- Direkte Effekte: Diese Beschäftigungs- und Einkommenseffekte entstehen bei den auf dem Flughafengelände angesiedelten Unternehmen und lassen sich als Zahl der Erwerbstätigen und als direkte Bruttowertschöpfung ausdrücken.
- Indirekte Effekte: Die an einem Flughafen ansässigen Unternehmen benötigen Vorleistungs- und Investitionslieferungen von Auftragnehmern außerhalb des Flughafengeländes, die zur Abwicklung der Aufträge selbst wieder Vorleistungen beziehen und Investitionen tätigen. Die außerhalb des Flughafens ausgelöste Beschäftigung und Bruttowertschöpfung wird zu den indirekten Effekten zusammengefasst.
- Induzierte Effekte: Die direkt und indirekt entstandenen Einkommen der Arbeitnehmer werden zu einem großen Teil verausgabt und lösen dadurch Einkommens- und Beschäftigungseffekte aus, die als induziert bezeichnet werden.
- Katalysierte Effekte: Einkommens- und Beschäftigungszuwachs infolge einer erhöhten Attraktivität der Region durch den Flughafen. So ist eine Luftverkehrsanbindung für viele Branchen ein wichtiger Standortfaktor, der zu Ansiedlungen oder Erweiterungen von Unternehmen in der Umgebung des Flughafens führen kann.

Bei den direkten, indirekten und induzierten Effekten handelt es sich um Effekte aus der Produktion der Flughafenaktivitäten. Die katalysierten Wirkungen basieren auf einer verbesserten Erreichbarkeit einer Region und sind Effekte aus dem Konsum von Luftverkehrsleistungen.⁸

⁷ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Flughafenkonzept der Bundesregierung, August 2000.

⁸ Vgl. Klophaus, R. (2006), Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen, März 2006.

5.2 Regionale Verteilung und Entwicklung

Der EU-Ausschuss der Regionen betont in einer Stellungnahme des Jahres 2004: „Die Entwicklung von Regionalflughäfen und Regionalflugdiensten leistet einen Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen, zum Wiederaufschwung einer Region, zur sozialen Inklusion und zu Programmen der regionalen und lokalen Wirtschaftsentwicklung“. Auch in ihren im September 2005 veröffentlichten Leitlinien zur Weiterentwicklung von Regionalflughäfen macht die Europäische Kommission deutlich, dass Regionalflughäfen zu einem größeren und für alle Europäer besser zugänglichen Luftverkehrsangebot, zur regionalen Wirtschaftsentwicklung und zu einer Entlastung der großen Luftverkehrsdrehkreuze führen.

Zu den Zielbereichen des Bundesverkehrswegeplans (2003) zählen ebenfalls raumwirksame Verteilungs- und Entwicklungsziele: „Gestützt auf das Verfassungsgebot zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse fordert das Raumordnungsgesetz eine flächendeckende Sicherstellung der Bevölkerung mit technischer Infrastruktur und ausgeglichene infrastrukturelle Verhältnisse in den Teilräumen. Als Entwicklungsziele formuliert das Gesetz, dass Standortvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen sind, eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander sicherzustellen ist und zur Verbesserung der Standortbedingungen die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen ist“. Entsprechend dieses im Bundesverkehrswegeplan genannten Zielbereichs tragen Flughäfen zur Standortgunst von Regionen bei. Bei Standortentscheidungen überregional tätiger Unternehmen wird das Vorhandensein eines Regionalflughafens und damit die Möglichkeit, gecharterte oder eigene Flugzeuge für Geschäftsreisen einzusetzen, zunehmend bedeutsamer. Die Nutzung von Geschäftsreiseflugzeugen ermöglicht es, flexibel, schnell und komfortabel jeden Wirtschaftsraum in Europa direkt Punkt-zu-Punkt anzufliegen. So können mit einer modernen Maschine des Geschäftsreiseflugverkehrs über 1.000 europäische Ziele (Flughäfen und Landeplätze) ohne Zwischenlandung erreicht werden. Kein anderes Verkehrsmittel und auch nicht der gesamte europäische

Linienflugverkehr ermöglichen dem Geschäftsreisenden eine vergleichbare Mobilität. Dieses dichte Luftverkehrsnetz steht dabei nicht nur der Beförderung von Personen sondern auch von Fracht zur Verfügung. Dabei steigt gerade bei Kurier-, Express- und Paketdienstleistern der Bedarf für inhereuropäische Frachtflüge als Ergänzung zu bodengebundenen Transporten.

5.3 Regionale Entlastung und Verlagerung

Der Bundesverkehrswegeplan verweist auf die Forderung im Raumordnungsgesetz, in verkehrlich hoch belasteten Räumen die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr zu verbessern. Infrastrukturmaßnahmen des Bundes sollen auch der lokalen Entlastung bebauter Bereiche und der dort lebenden Menschen dienen. Diese konzeptionell für die von Straßenverkehren hoch belasteten Räume entwickelte Forderung lässt sich hinsichtlich der erschöpften Umweltkapazität und der Anwohnerbelastungen auf das Umland von Großflughäfen in Ballungsräumen wie Frankfurt/Main übertragen. Hinzu kommen die An- und Abfahrt der meisten Reisenden mit dem Pkw und die langen Abfertigungszeiten an einem Großflughafen. Hier eröffnet die Bedienung der Luftverkehrsnachfrage am Ort ihres Entstehens ökologische und ökonomische Optimierungspotenziale. Angesichts der zunehmenden Luftverkehrsnachfrage sind daher leistungsfähige Flugplatzkapazitäten in der Fläche erforderlich.

Die Initiative Luftverkehr für Deutschland weist auf die zunehmende Bedeutung der Airline-Allianzen hin, die eine Konzentration des Interkontinentalverkehrs auf Drehscheiben bewirkt. Damit und durch die Verwendung von Großflugzeugen wie Airbus 380 werden die Nutzungsmöglichkeiten für kleineres Fluggerät sowohl im Regionalflugverkehr als auch im Geschäftsreiseflugverkehr zu hoch belasteten Destinationen tendenziell weiter eingeschränkt. Somit wächst die Bedeutung von Entlastungskonzepten, die beispielsweise im Großraum London erfolgreich angewandt wurden.

Die Bedeutung von Entlastungsflughäfen zeigt sich am Beispiel des Flugplatzes Egelsbach für das Rhein-Main-Gebiet. Die Slot-Beschränkung in Frankfurt/Main führt zur begrenzten Bewegungsfreiheit für individuelle Geschäftsreiseflüge. Hinzu treten Zeitverluste am Boden durch längere Wege und aufwändigere Sicherheitskontrollen an einem Großflughafen. Ferner ist der geplante Ausbau des Frankfurter Flughafens mit der Forderung nach einem Nachtflugverbot verknüpft, mit entsprechenden Konsequenzen für die flexible Durchführung von Geschäftsreiseflügen. Egelsbach sollte daher zunehmend die Funktion eines Ergänzungs- und Entlastungsflughafens für Frankfurt/Main übernehmen. Auch im Raum München sollte ein Konzept für die General Aviation konkretisiert werden. Hierfür besteht dringender Handlungsbedarf.

6 ANFORDERUNGEN AN DAS DEZENTRALE FLUGPLATZSYSTEM IN DEUTSCHLAND

6.1 Kompetenzen und Zuständigkeiten der Länder

Die Länder sind für die Genehmigung von Flugplätzen zuständig (§ 31 Abs. 2 LuftVG). Nach § 6 Abs. 3 LuftVG ist der Bund nur befugt, zu prüfen und zu entscheiden, inwieweit durch die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden. Im Hinblick auf ein umfassendes Konzept für eine zukunftsweisende Entwicklung des deutschen Flugplatzsystems gilt entsprechend die Aussage aus dem Flughafenkonzept der Bundesregierung des Jahres 2000: „Die Bundesregierung hat dabei die Vorstellungen der Länder, die sehr umfangreiche Zuständigkeiten haben, wie auch die weitgehenden Vorgaben aus der Europäischen Union zu berücksichtigen und zu beachten.“

Das bestehende föderalistische Prinzip bei der Weiterentwicklung des dezentralen Flugplatzsystems in Deutschland beruht auf der begründeten Vorstellung, dass leistungsfähige Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze eine erhebliche regionalökonomische Bedeutung als Wirtschafts- und

Standortfaktor besitzen und der regionalen Daseinsvorsorge dienen. Die Kompetenzen und Zuständigkeiten der Länder bei der Gestaltung der dezentralen Flugplatzinfrastruktur in Deutschland sind daher beizubehalten. Eine Vernetzung mit den Zielsetzungen der Luftverkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union ist zu begrüßen.

6.2 Zubringerverkehr und Direktverbindungen

Die Initiative Luftverkehr für Deutschland beschreibt im Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur in Deutschland einen Trend im europäischen Luftverkehrssystem, bei dem Langstreckenflüge im Linienverkehr gebündelt und nur noch von einigen wenigen Großflughäfen aus angeboten werden. Das schafft zusätzliches Wachstumspotential für Zubringerflüge zu diesen Knotenpunkten.

Ein weiterer Gesichtspunkt zur Beurteilung der künftigen Kapazitätserfordernisse von Regionalflughäfen ist das so genannte „Hub Bypassing“ durch ein Netz von Direktverbindungen. Hierbei werden die großen Drehkreuze zugunsten von Punkt-zu-Punkt-Verkehren mit tendenziell kleineren Maschinen umgangen, um den Umsteigeverkehr zu vermeiden. Die Kosten für diese kürzeren Flüge zu regionalen Zielen sind relativ hoch. Daher stehen Geschäftsreisende als Zielkunden im Fokus. Wichtig ist der fortgesetzte Zugang zu zentrumsnahen Flugplätzen. Die Weigerung des Berliner Senats, für Berlin-Tempelhof als City Airport - vergleichbar mit Paris Le Bourget oder London City Airport - Bestandsschutz zu schaffen, muss in diesem Zusammenhang als falsches Signal bewertet werden.

Die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrssektors führt zu einem diversifizierten Luftverkehrsangebot. Der Low Cost-Bereich bringt insgesamt einen Wachstumsschub an Flughäfen abseits der Drehkreuze. Frankfurt/Main spielt aufgrund seiner ausgeprägten Drehkreuzsituation und den ausgelasteten Kapazitäten im Low Cost-Verkehr eine untergeordnete

Rolle.⁹ Durch die günstigen Tarife der Low Cost-Anbieter hat sich der Einzugsbereich der Flughäfen in diesem Segment erheblich ausgeweitet. Im Ergebnis wurde im größeren Maße neue Luftverkehrsnachfrage auf Kurz- und Mittelstreckenrelationen geschaffen bzw. verlagert.

Bei einer Betrachtung der Entwicklung des Linien- und linienähnlichen Charterverkehrs an den deutschen Regionalflughäfen kann festgestellt werden, dass es seit dem Jahr 2000 zu Zunahmen vor allem an Standorten mit einer Runway-Länge ab 2.000 Metern gekommen ist. Dagegen gab es an Standorten mit kürzeren Bahnlängen meist Abnahmen. Selbst eine Länge der Start- und Landebahn von 2.000 m reicht für Starts gängiger Flugzeugtypen (z.B. Boeing 737-800) zu weiten Mittelstreckenzielen (z.B. Kanarische Inseln) bei voller Nutzlast nicht aus. Je kürzer die Start- und Landebahn, desto stärker wirken die Nutzlastbeschränkungen für bestimmte Flugziele und führen zu einer mangelnden Wirtschaftlichkeit dieser Flugverbindungen. Dem zum Teil deutlichen Rückgang der Passagierzahlen im Linienverkehr und bei touristischen Charterflügen steht dabei häufig eine Zunahme individueller Geschäftsreise Flüge im Rahmen des Business Aviation gegenüber.

„In Zukunft muss sichergestellt werden, dass die Kapazitätsplanung für die Flughafeninfrastruktur in Deutschland sowohl den beschriebenen Dezentralisierungstendenzen wie auch der zunehmenden Hub-Konzentration in ausreichendem Maße gerecht wird.“¹⁰ Insbesondere müssen die deutschen Regionen über ausreichende Flugplatzkapazitäten durch Verbesserung der Infrastruktur, durch bedarfsgerechte Verlängerung der Start- und Landebahnen und den Ausbau landseitiger Verkehrsanbindungen verfügen, um im Wettbewerb der Regionen in Europa bestehen zu können.

⁹ Vgl. Low Cost Monitor 2/2006, Gemeinsame Untersuchung von DLR und ADV, Oktober 2006.

¹⁰ Initiative Luftverkehr für Deutschland, Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur, Dezember 2006.

6.3 Anforderungen an gewerbliche Flugbetriebe (JAR OPS 1) und nichtgewerbliche Flugbetriebe (JAR OPS 2)

Betrachtet man die Entwicklung der Verkaufszahlen und Herstellerprognosen für typische Flugzeugmuster im Geschäftsreiseverkehr, so werden bereits bei Streckenlängen bis etwa 1.000 km aufgrund der beschränkten Geschwindigkeit und Reichweite kleinere ein- oder zweimotorige Flugzeuge und auch Turboprop-Flugzeuge durch Jets ersetzt. Dieser Trend hin zu einem verstärkten Einsatz von Strahlflugzeugen erzeugt in Verbindung mit den EU-Richtlinien JAR OPS 1 (gewerblicher Verkehr) und JAR OPS 2 (Werkverkehr, in Vorbereitung) bei einigen Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen das grundlegende Problem, dass diese Flugzeuge nicht oder nur unter Einschränkungen landen und starten können.

Ohne den entsprechenden Ausbau der Start- und Landebahnen an den betroffenen Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen ist mit einem Rückgang der Flugbewegungen im Geschäftsreiseverkehr zu rechnen, mit entsprechenden Auswirkungen für die Flugplatzbeschäftigten und die Luftverkehrsanbindung der jeweiligen Region. Mittel- bis langfristig ist außerdem eine Abwanderung von Unternehmen zu erwarten und damit einhergehend ein weiterer Verlust von Arbeitsplätzen. Angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung von Allgemeiner Luftfahrt und Business Aviation sind überzogene Rechtsvorschriften für nichtgewerbliche Flugbetriebe in Deutschland zu vermeiden. Steigende Anforderungen an die Flugbetriebe bedingen entsprechende Anpassungen der vorhandenen landseitigen Infrastruktur.

6.4 Allwetterfähige Flugplätze durch Satellitennavigation

Die Wetterabhängigkeit eines Flugplatzes hängt ganz wesentlich davon ab, ob ein Landeanflug nur nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR) möglich ist oder bei schlechtem Wetter auch nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules, IFR). Ein mit Instrumentenlandesystem (ILS) der Kategorie CAT I ausgestatteter Flugplatz erlaubt eine zeitliche Nutzbarkeit von 97 % bis 98 % im Jahresdurchschnitt.¹¹

Hinsichtlich der Sicherung des Luftraums über Flugplätzen mit Instrumentenanflug sind insbesondere die Klassen D und F von Bedeutung. Der Luftraum D ist eine Kontrollzone über einem Flugplatz, in der alle Flüge der zuständigen Platzkontrolle unterliegen. Der Luftraum F ist dagegen ein unkontrollierter Luftraum, in dem Instrumentenflüge möglich sind. Die Konsequenz einer Sicherung des Luftraums als Kontrollzone D sind deutlich höhere Kosten für die zur Platzkontrolle erforderlichen Lotsen. Daher ist unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen die Einrichtung einer Kontrollzone erst ab einem gewissen Verkehrsaufkommen gerechtfertigt bzw. bei regelmäßigen Linien- und Charterflügen oder entsprechendem Aufkommen an Geschäftsreiseflügen aus Sicherheitsgründen erforderlich.

Vor diesem Hintergrund ist eine flächendeckende Einführung von Instrumentenanflügen auf der Basis globaler Satellitennavigationssysteme (GPS, GALILEO, EGNOS) auch im unkontrollierten Luftraum anzustreben, um analog zu ILS-CAT 1 die Wetterunabhängigkeit und somit die Zuverlässigkeit der Verkehre zu steigern, ohne die Kosten der örtlichen Flugplatzinfrastruktur zu erhöhen.

6.5 Fliegen ohne Flugleiter

Flugplätze in Deutschland werden in aller Regel nur betrieben, wenn ein Flugleiter oder ein Beauftragter für Luftaufsicht nach § 29 LuftVG zugegen ist. Diese Regelung kann, muss aber nicht zweckmäßig sein. Das Verfahren „Fliegen ohne Flugleiter“ (FoF) an schwach frequentierten Flugplätzen ist zu

¹¹ Vgl. Erb., M. (2002), Die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland, Egelsbach.

einem weltweit gängigen Standard u.a. in Frankreich, Dänemark, Schweden, Norwegen, Schweiz, USA und Kanada geworden. In Deutschland wird dieses Verfahren jedoch nur selten und mit großen Einschränkungen durch die zuständigen Behörden genehmigt.

Fliegen ohne Flugleiter bietet Möglichkeiten zur Kostenersparnis und zur Verlängerung der Platzöffnungszeiten. Gerade kleineren Flugplätzen sollte daher ermöglicht werden, frei zu entscheiden, ob etwa zu Tagesrandzeiten auf die Anwesenheit von Flugleitern verzichtet wird.

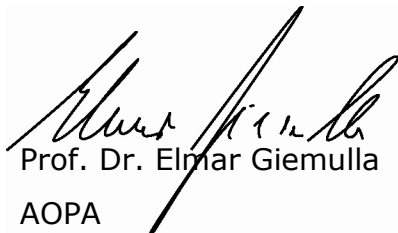
7 FAZIT

Die deutschen Regionen müssen über leistungsfähige Flugplatzkapazitäten verfügen, um im Wettbewerb der Regionen in Europa bestehen zu können. Bei Standortentscheidungen überregional tätiger Unternehmen wird das Vorhandensein eines Regionalflughafens oder Verkehrslandeplatzes zunehmend bedeutsamer. Die Nutzung von Geschäftsreiseflugzeugen ermöglicht es, flexibel, schnell und komfortabel jeden Wirtschaftsraum in Europa direkt Punkt-zu-Punkt anzufliegen. Eine vergleichbare Mobilität ermöglicht kein anderes Verkehrsmittel und auch nicht der gesamte europäische Linienluftverkehr. Wie hoch der Bedarf für Business Aviation in Europa und Deutschland ist, zeigt exemplarisch das am Markt erfolgreiche Modell Lufthansa Private Jet.

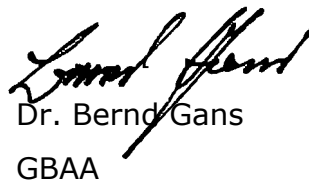
Das dichte Luftverkehrsnetz durch regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze steht nicht nur zur Beförderung von Personen, sondern auch von Fracht zur Verfügung. Regionalflughäfen schaffen als Verkehrsinfrastrukturanlagen einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen im Sinne externer Erträge, der über die Einkommens- und Beschäftigungseffekte der Regionalflughäfen als Wirtschaftsfaktor hinausgeht. Diese externen Erträge ergeben sich insbesondere für Unternehmen, die auf die Nutzung eines standortnahen Regionalflughafens für Geschäftsreisen und Gütertransporte angewiesen sind sowie zumindest potenziell für die Tourismusbranche.

Entsprechend sind neben den öffentlichen Zuschüssen für Regionalflughäfen auch die mit den Aktivitäten an den Regionalflughäfen verknüpften Steueraufkommen für Bund, Länder und Gemeinden zu berücksichtigen. Der Erhalt einer dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur und der bedarfsgerechte Ausbau von Regionalflughäfen ist nicht nur betriebswirtschaftlich zu bewerten, sondern gerade auch volkswirtschaftlich als Investition zur Aufwertung der gesamten regionalen Infrastruktur.

Berlin, den 22. Februar 2007



Prof. Dr. Elmar Giemulla
AOPA



Dr. Bernd Gans
GBAA



Manfred Dambach
IDRF