

Passagierentwicklungen an deutschen Regionalflughäfen

*Aktuelle Angebots- und Nachfrageströme sowie zurückliegende und zukünftige
Entwicklungen für den Zeitraum von 2000 - 2030*

Dr. Martin Hirsch

www.aeroimpulse.de

© Martin Hinsch, Hamburg 2015

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Es gilt das Urheberrechtsgesetz.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

INHALT

1.	Summary	4
2.	Einleitung	5
3.	Passagieraufkommen und -entwicklung in Deutschland.....	6
3.1.	Datenbasis.....	6
3.2.	Entwicklung der Passagierzahlen seit dem Jahr 2000	7
3.3.	Passagierverteilung nach Flughafengröße.....	9
4.	Flughafenlandschaft in Deutschland und die besondere Rolle der Regionalflughäfen.....	12
4.1.	Einführung in die deutsche Flughafenlandschaft	12
4.2.	Definitionen und Abgrenzungen	13
4.3.	Regionalflughafen-Landschaft in Deutschland.....	15
4.4.	Passagierentwicklung an Regionalflughäfen in den letzten 15 Jahren.....	17
4.5.	Geographische Lage der Regionalflughäfen.....	19
4.6.	Welche Reiseziele bieten Regionalflughäfen an?.....	21
4.7.	Welche Airlines fliegen Regionalflughäfen an?.....	24
5.	Kapazitätsentwicklung aller Flughäfen in D vs. Passagierwachstum der nächsten 15 Jahre.....	27

1. SUMMARY

Dieses Working Paper widmet sich der Marktnachfrage und dem Marktangebot deutscher Regionalflughäfen. Kurz gesprochen, wird dargelegt, wohin Passagiere von welchen Flughäfen mit welchen Airlines fliegen. Der Fokus liegt auf einer vergleichenden Analyse von Passagierzahlen der letzten 15 Jahre einschließlich Zeitpunktanalysen mit Schwerpunkt auf die Jahre 2013 und 2015. Verglichen wurden dazu nicht nur Regionalflughäfen (Tier 3 Airports) untereinander, sondern auch gegenüber mittelgroßen (Tier 2) und Großflughäfen (Tier 1).

Die im ersten Teil des Working Papers beschriebene Passagiernachfrage zeigt, dass nur etwa 10 Prozent des deutschen Passagieraufkommens über Regionalflughäfen abgewickelt wird. Zielgebiete sind vor allem europäische und nordafrikanische Tourismusdestinationen sowie deutsche Großflughäfen. Hohe Passagieraufkommen weisen insbesondere die Tier 3 Flughäfen in den Ballungsgebieten an Ruhr und Rhein-Main auf.

Eine Untersuchung der Passagierzahlen (Pax) von 2000 – 2014 zeigt, dass die Passagierwachstumsrate der Tier 3 Flughäfen bereits seit 12 Jahren (mit Ausnahme 2010) sinkt. Seit 2011 nehmen die Passagierzahlen auch in absoluten Zahlen ab. Dies gilt fast ausnahmslos für alle Regionalflughäfen. Die Untersuchung macht damit deutlich, dass es keinen erkennbaren Zusammenhang zwischen deutschem Wirtschaftswachstum und dem Passagierwachstum an Tier 3 Flughäfen gibt. Damit unterscheiden sich die Regionalflughäfen von mittelgroßen und großen Airports (ohne Transit und Transfer-Paxe) bei denen eine Korrelation deutlich erkennbar ist.

Im Bereich des Flughafenangebots konnte ermittelt werden, dass etwa 40 Fluggesellschaften deutsche Regionalflughäfen anfliegen, wobei sich diese Vielfalt unterschiedlich verteilt. Während Dresden von jeder zweiten dieser 40 Airlines angefliegen wird, weisen die beiden größten Tier 3 Airports Weeze und Hahn nicht nur in Passagierzahlen, sondern auch mit zwei bzw. drei Airline-Kunden eine sehr hohe Abhängigkeit von wenigen Airlines (insb. Ryanair) auf.

Der zweite Teil dieses Working Papers widmet sich der Passagierprognose an deutschen Flughäfen bis 2030. Es kann gezeigt, dass in den nächsten 15 Jahren fast alle hiesigen großen Airports an ihren Kapazitätsgrenzen operieren. Um dennoch die steigende Passagiernachfrage von und nach Deutschland bedienen zu können, muss der Flugverkehr teilweise auf kleinere, vor allem Regionalflughäfen ausweichen. Dort würden dann deutlich mehr Passagiere als 2015 abgefertigt. Die Entwicklungen werden nicht ausreichen, um Regionalflughäfen zu Drehkreuzen oder auch nur zu mittelgroßen Flughäfen zu entwickeln, aber es könnten Volumina entstehen, die die Daseinsberechtigung von Regionalflughäfen in einem neuen Licht erscheinen lassen.

2. EINLEITUNG

Nach einem starken Wachstum des Passagieraufkommens an Regionalflughäfen um die Jahrtausendwende, ist deren Höhenflug seit der Finanzkrise vorerst beendet. Seit 2010 haben die kleinen Airports rund 20 Prozent ihrer Passagiere verloren. Insoweit sieht es aktuell nicht gut für die Regionalflughäfen aus. Hinzu kommen die Diskussionen über

- a) die Verbrennung von Steuergeldern ohne Perspektive,
- b) den regionalen Flughafenwettbewerb bei reiner Verdrängung,
- c) den zweifelhaften Beitrag von Regionalflughäfen zum lokalen Wirtschaftswachstum.

Diese negativ besetzten Aspekte sind jedoch nur die eine Seite der Medaille. Denn andererseits werden die Passagierzahlen nach der jetzigen Konsolidierungsphase an den meisten Regionalflughäfen in naher Zukunft sehr wahrscheinlich wieder moderat zunehmen. Ein weiterer Aspekt, der für Regionalflughäfen spricht, ist sehr langfristiger Natur. In den nächsten 15 Jahren stoßen viele große deutsche Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen. Insbesondere Frankfurt, München, Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart stehen einem Passagierwachstum im zweistelligen Mio.-Bereich gegenüber – ohne dieses aber voraussichtlich noch vollständig selbst bedienen zu können. Wenn auch nur ein kleinerer Teil der an größeren Airports nicht mehr bedienbaren Passagiernachfrage auf Regionalflughäfen verlagert wird, ist das für diese bereits viel und lässt deren Daseinsberechtigung in einem neuen Licht erscheinen. Dabei bewegen sich die Kapazitätsübergänge der großen Airports in Dimensionen, bei denen es auf Nachkommastellen nicht ankommt.

Neben diesem zukunftsgerichteten Blick setzt dieses Working Paper zunächst jedoch den Schwerpunkt auf die Passagierentwicklung seit dem Jahr 2000. Dabei wird der Frage nachgegangen, wie sich die deutschen Flughäfen im Allgemeinen und Regionalflughäfen im Speziellen die letzten Jahre entwickelt haben und was sie heute ausmacht. Kurz gesprochen, wird dargelegt, wohin Passagiere von welchen Flughäfen mit welchen Airlines fliegen. Der Fokus liegt auf einer vergleichenden Analyse von Passagierzahlen der letzten 15 Jahre einschließlich von Zeitpunktanalysen mit Schwerpunkt auf den Jahren 2013 und 2015. Verglichen wurden dazu nicht nur Regionalflughäfen (Tier 3 Airports) untereinander, sondern auch gegenüber mittelgroßen (Tier 2) und Großflughäfen (Tier 1). Dazu wird u.a. auf die Passagierentwicklung und deren heutige Verteilung, das Streckenangebot, bevorzugte Reiseziele sowie die Passagiernachfrage eingegangen.

Das Besondere dieser Veröffentlichung ist, dass es sich um die erste öffentlich zugängliche Untersuchung seit langem handelt, die das Angebot und die Attraktivität aller 16 Regionalflughäfen mit regelmäßigem Linien- bzw. Charterverkehr zum Analysegegenstand hat. Dies verwundert, da Regionalflughäfen ständig einer öffentlichen Diskussion über ihre Daseinsberechtigung ausgesetzt sind. Insoweit sollen die Informationen dieses Working Papers dazu dienen, die Entwicklung von Regionalflughäfen seitens der Politik als Flughafeneigner und der Öffentlichkeit fachlich fundierter einzuschätzen.

3. PASSAGIERAUFKOMMEN UND -ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND

3.1. DATENBASIS

Die folgende Untersuchung widmet sich dem Stand und der Entwicklung passagier- und luftseitiger Verkehrsströme deutscher Flughäfen. Ein besonderer Schwerpunkt wird auf das Fluggastaufkommen der 16 größten deutschen Regionalflughäfen gelegt.

Bei den Datensätzen zur Ermittlung der Passagierströme handelt es sich um hochgerechnet Buchungsdaten und ADV Veröffentlichungen. Da es sich hier um korrigierte und teilweise statistisch ermittelte Passagierzahlen handelt, kann es leichte Verwerfungen zu anderen Quellen geben. Insgesamt haben diese Werte jedoch keinen Einfluss auf die generelle Aussagekraft der Passagierentwicklung einzelner Regionalflughäfen.

Der folgenden Betrachtung liegen sog. *Origin to Destination* (O&D) Daten zugrunde. Dies bedeutet, dass Zubringer-Flüge nicht berücksichtigt sind. Ein Flug von Paderborn nach Los Angeles ist als ein Flug PAD – LAX hinterlegt, nicht als zwei Flüge, z.B. PAD – MUC und MUC – LAX. Bei Tier 1 Flughäfen wurden, soweit nicht anders angegeben, Transit- und Transferpassagiere exkludiert. Bei Tier 2 und Tier 3 Flughäfen wurde hierauf verzichtet, da deren Anteil am gesamten Passagieraufkommen dieser Flughäfen im Normalfall keine nennenswerte Rolle spielt.

Die Grundlage bilden für einige Aussagen Passagierdaten des Jahres 2013. Seitdem hat es zwar einige Änderungen in der Flughafenlandschaft gegeben. BER ist zwar noch immer nicht eröffnet, aber der Flughafen Zweibrücken wurde geschlossen und Lübeck verlor durch den Abzug von Ryanair den größten Teil seiner Passagiere. Demgegenüber hat der 2012 gegründete Flughafen Kassel deutlich an Passagieren zugelegt. Bei Betrachtung einzelner Destinationen hat Istanbul durch die Expansionsstrategie von Turkish Airlines als Tier 3 Abflugort gegenüber 2013 als Reiseziel an Bedeutung gewonnen. Die Entwicklungen seit 2013 haben jedoch keinen grundlegenden Einfluss auf die Gesamtaussagen und die meisten spezifischen flughafenspezifischen Erkenntnisse dieser Untersuchung.

Um festzustellen, an welchen Flughäfen und Flughafenklassen das deutsche Passagierwachstum in den vergangenen 15 Jahren stattfand, wurden in Kap. 3.4 die Pax-Zahlen aller Tier 1, 2 und 3 Flughäfen von 2000 – 2014 gegenüber gestellt. Als Informationsquelle für die Tier 2 und Tier 3 Flughäfen wurden dabei ADV-Daten (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) herangezogen. Bei den Tier 1 Airports haben die jeweiligen Flughäfen Daten beigesteuert. Dies war notwendig, um Passagierwerte ohne Transit- und Transferaufkommen zu erhalten und so die Vergleichbarkeit mit Tier 2 und 3 Flughäfen zu ermöglichen.

Grundlage der Aussage zur Flughafenattraktivität für Airlines und Reiseveranstalter in Kap. 3.7 bilden die Sommerflugpläne von der betrachteten Flughäfen (Stand Mai 2015). Es handelt sich also um eine Momentaufnahme.

In der Untersuchung zählt ein abfliegender und ein ankommender Passagier (Pax) grundsätzlich als zwei Reisende ($1 + 1 = 2$), weil sich an dieser Doppelzählung die Flughafenentgelte bemessen und diese Zählweise daher im Markt etabliert ist.¹

Im Zuge der Untersuchung wurden die Flughäfen nach ihrer Größenordnung geclustert. So wird im Folgenden zwischen vier Groß- bzw. Hubflughäfen (Tier 1 Airports), sieben mittelgroßen Flughäfen (Tier 2) sowie 16 Regionalflughäfen (Tier 3) unterschieden. Auf die Herleitung dieser Größenkategorien wird in Kap. 3.2 detailliert eingegangen.

Hub- / Großflughäfen (Tier 1 Airports)	Mittelgroße Flughäfen (Tier 2 Airports)	Regionalflughäfen (Tier 3 Airports)
Frankfurt	Hamburg	Hahn
München	Stuttgart	Weeze
Berlin (TXL, SXF)	Köln-Bonn	Dortmund
Düsseldorf	Hannover	...
	Leipzig	Paderborn
	Nürnberg	Saarbrücken
	Bremen	...

Tabelle 1: Flughafen-Kategorien

3.2. ENTWICKLUNG DER PASSAGIERZAHLEN SEIT DEM JAHR 2000

Das Passagieraufkommen aus Deutschland hat seit der Jahrtausendwende über alle Flughäfen um fast 40 % zugenommen. Waren im Jahr 2000 insgesamt etwa 105 Mio. Passagiere zu verzeichnen sind es heute bereits rund 150 Mio. (vgl. Abb. 1).

¹ Eine andere Rechenweise herrscht bei den Airlines, weil Flugtickets (und damit die Erlöse) im Normalfall einen Hin- und einen Rückflug umfassen. Dort zählt ein Reisender als ein abfliegender und ein ankommender Passagier ($1+1 = 1$).

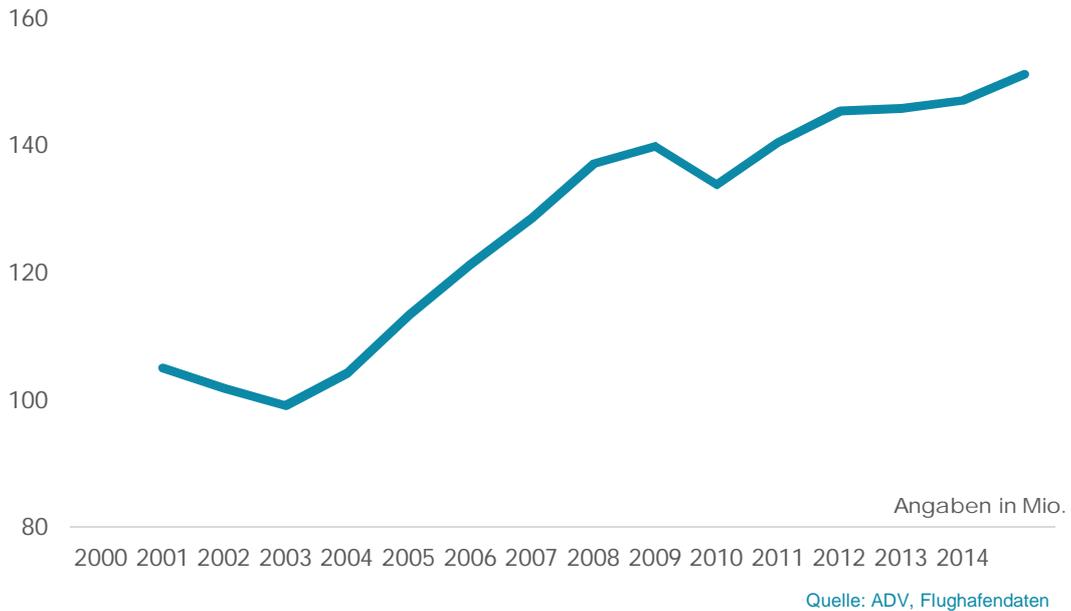


Abb. 1 Entwicklung des deutschen Passagieraufkommens zwischen dem Jahr 2000 und 2014

Die Wachstumsraten verteilen sich dabei sowohl zeitlich als auch auf die Flughafen-Kategorien recht unterschiedlich. Während nämlich die Passagierzahlen an Regionalflughäfen in diesem Zeitraum um 75 % zunahm, stiegen die Pax-Werte der mittelgroßen und großen Flughäfen nur um etwa 40 Prozent (exkl. Umsteiger); dies jedoch bei deutlich höheren Passagierzahlen. Zeitlich konnten die Regionalflughäfen ihre größten Erfolge, oft mit deutlich zweistelligen Wachstumsraten, in den ersten fünf Jahren des neuen Jahrtausends verbuchen. Demgegenüber verzeichneten Tier 1 und 2 Flughäfen ihre höchsten Zuwächse, im hohen einstelligen Bereich, rund fünf Jahre später, in der Mitte des letzten Jahrzehnts. Seit etwa 2008 nahm das Wachstum an fast allen Flughäfen deutlich ab und hat sich seitdem insgesamt fast dem Wirtschaftswachstum angepasst, wie Abb. 2 recht deutlich macht.

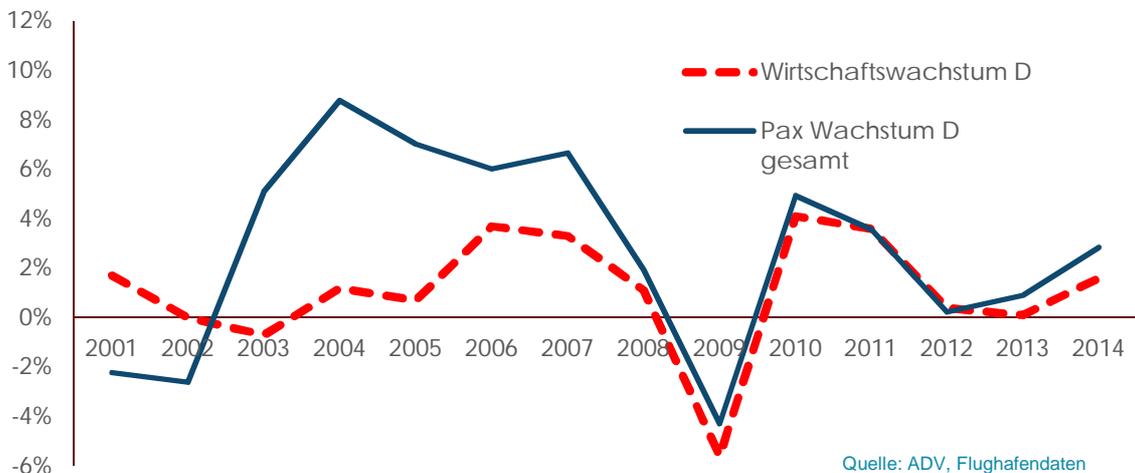


Abb. 2 Korrelation Wirtschafts- und Passagierwachstum

3.3. PASSAGIERVERTEILUNG NACH FLUGHAFENGRÖßE

Im Hinblick auf die Passagierverteilung nach Flughafengröße macht Abb. 3 deutlich, dass mehr als 6 von 10 Flugreisen an einem der vier Großflughäfen beginnen. Dies macht die überragende Bedeutung von Tier 1 Airports für den Luftverkehr aus Deutschland deutlich. Dieser Einfluss ist noch größer, wenn berücksichtigt wird, dass in dieser Untersuchung nur O & D Verkehr zugrunde gelegt wurde. In Deutschland begonnene Reisen, die über Tier 1 Airports (i.d.R. FRA oder MUC) fortgesetzt wurden, sind in diesen Zahlen ebenso wenig enthalten wie internationale Transfer- und Transit-Passagiere.

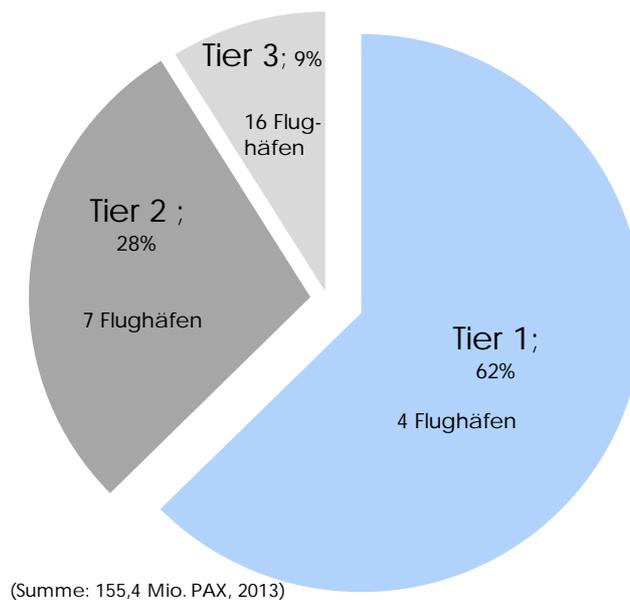


Abb. 3 Verteilung des Passagieraufkommens nach Flughafen-Größenklasse (ohne Transit- und Transfer Pax)

Auf dem 2. Platz aller transportierten Passagiere landen – bereits mit großem Abstand – die mittelgroßen Flughäfen. So können die sieben Tier 2 Airports etwa 28 % des gesamten deutschen Pax-Aufkommens für sich verbuchen. Dabei zeigt sich eine starke Streuung, da der aufkommensstärkste Tier 2 Flughafen (HAM) etwa sechsmal mehr Passagiere abwickelt als der aufkommensschwächste Airport der gleichen Klasse (LEJ). Auch der zweitgrößte (STR) und zweitkleinste (BRE) Tier 2 Airport unterscheiden sich in ihrem Pax-Volumen noch immer im Faktor 4.

Die 20 größten Regionalflughäfen können 9 % des deutschen Passagieraufkommens auf sich vereinen. Auch hier zeigt sich innerhalb der Gruppe eine starke Streuung. Während die fünf passagierstärksten Regionalflughäfen etwa 70 % Prozent aller Fluggäste von Tier 3 Airports abwickeln, können die Regionalairports der Plätze 10 – 20 zusammen nicht einmal 10 Prozent der Paxe in dieser Flughafen-Größenklasse auf sich verbuchen. Anders ausgedrückt: Von den 28 insgesamt betrachteten Tier 1, 2 und 3 Flughäfen, wickeln die

Top 10 Airports rund 90 % aller Passagiere ab, während es bei den 10 kleinsten Airports 0,8 % sind.

Passagieraufkommen nach Zielregion

Im Hinblick auf die Verteilung des Passagieraufkommens nach Zielregionen (Deutschland, EU, Welt) zeigt sich ebenfalls ein recht klares Bild (vgl. Abb. 4). Der Interkontinentalverkehr wird wesentlich durch die Hub-Flughäfen dominiert (etwa zu 4/5). Hier erreichen auch Tier 2 Flughäfen unabhängig vom Kontinent nicht mehr als 16 Prozent des Passagiervolumens. Regionalflughäfen können überhaupt keinen regulären Interkontinental-Flugbetrieb vorweisen. Einzig (Nord-) Afrika bildet hier eine Ausnahme, für das das Passagieraufkommen immerhin zu 27 % über Tier 2 und zu 9% über Tier 3 Airports abgewickelt wird. Jedoch handelt es sich dabei ausschließlich um touristische Mittelmeer- und Rotes Meer-Destinationen, die überwiegend von Charter-Gesellschaften angefliegen werden. Klassische afrikanische Langstreckenziele, die mit Großraumflugzeugen bedient werden, sind fest in Hand der Tier 1 Airports.

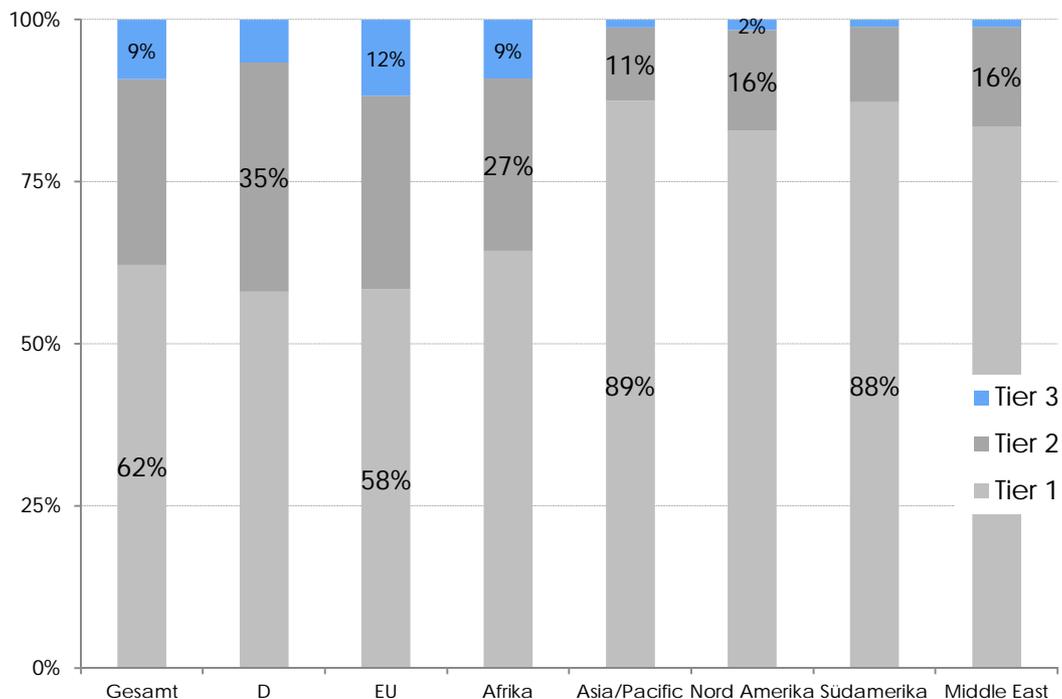


Abb. 4 Verteilung des Passagieraufkommens nach Zielregion und Flughafen-Größenklasse

Passagieraufkommen nach Destinationen

Die Top-Destination der Deutschen über alle Flughäfen ist Palma de Mallorca. In 2013 flogen hierhin etwa 7,8 Mio. Passagiere. Einen vergleichbaren Wert erreichte nur noch der Großraum London mit seinen fünf Flughäfen (LHR; LGW, STN, LTN und LCY). Unter den Top 10 Zielen befinden sich überdies die Ballungsgebiete der vier deutschen Tier 1 Airports. Neben Palma hat es übrigens nur noch Antalya (AYT) als klassische Touristik-Destination in die Top 10 geschafft.

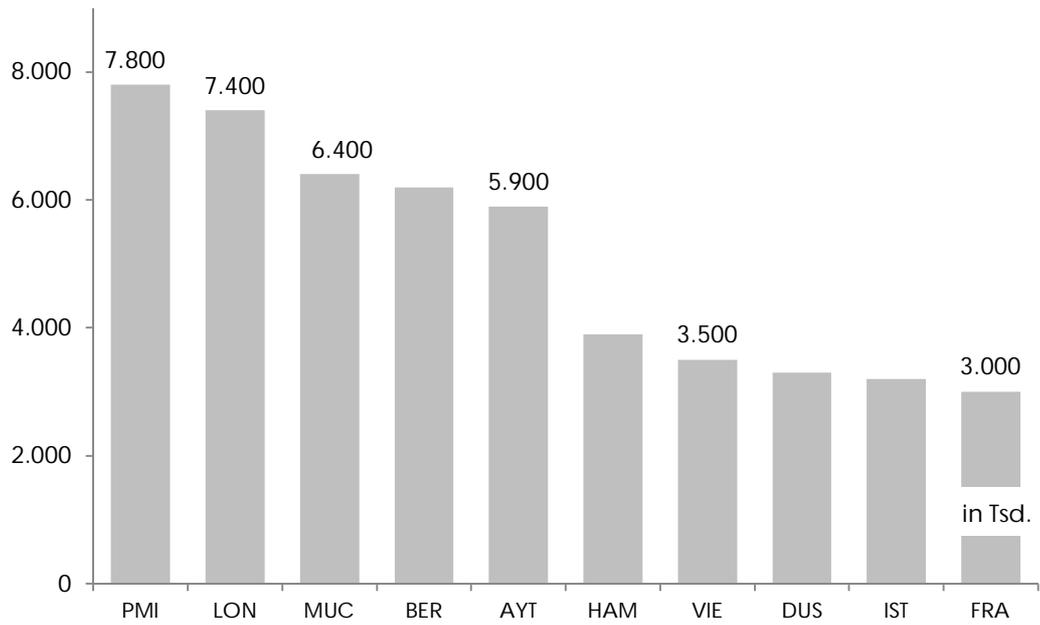


Abb. 5 Top 10 Destinationen aus Deutschland nach Passagieraufkommen (in Tausend, gerundet)

4. FLUGHAFENLANDSCHAFT IN DEUTSCHLAND UND DIE BESONDERE ROLLE DER REGIONALFLUGHÄFEN

4.1. EINFÜHRUNG IN DIE DEUTSCHE FLUGHAFENLANDSCHAFT

In Deutschland gibt es insgesamt 28 Flughäfen, die einen regelmäßigen Linien- bzw. Charterverkehr anbieten (vgl. Abb. 6). Hierhinter verbergen sich

- vier Großflughäfen² mit einem Passagieraufkommen (ohne Transfer und Transit) zwischen 18 Mio. und 30 Mio. Pax,
- sieben mittelgroße Flughäfen mit 2 Mio. bis 13 Mio. Passagieren sowie
- 16 Regionalflughäfen mit Passagierzahlen zwischen 12.000 und 2,6 Mio. Pax.

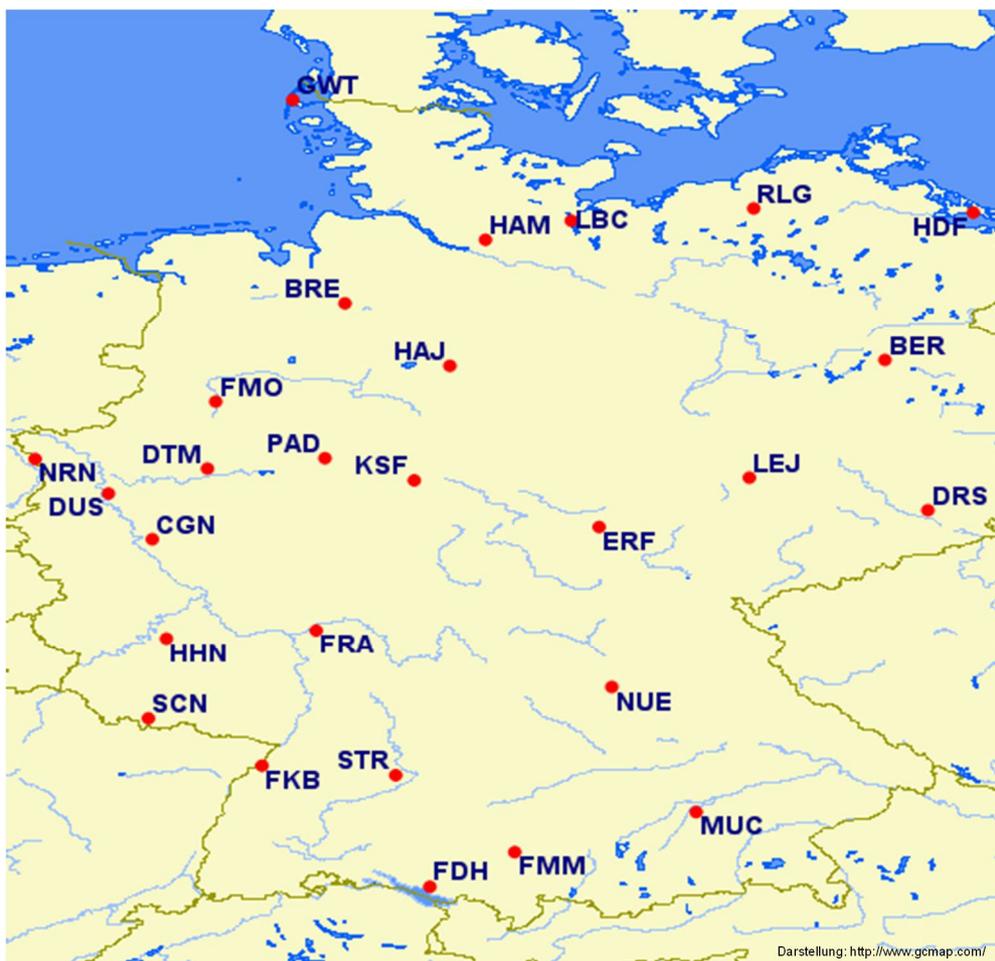


Abb. 6 Deutsche Flughafen-Landschaft

² In dieser Untersuchung stellen die Berliner Flughäfen SXF und TXL insoweit eine Besonderheit dar, als dass diese zum noch in Bau befindlichen Flughafen BER zusammengefasst wurden, da sie ohnehin ein gemeinsames Catchment bedienen.

4.2. DEFINITIONEN UND ABGRENZUNGEN

Voraussetzung für eine Untersuchung von Regionalflughäfen ist zunächst deren stringente Abgrenzung. In einem ersten Schritt wurde dazu die deutsche Flughafenlandschaft in drei Klassen eingeteilt. Unterschieden werden Großflughäfen (Tier 1 Airports), mittelgroße Flughäfen (Tier 2 Airports) sowie Regionalflughäfen (Tier 3 Airports). Letztere lassen sich i.d.R. wie folgt charakterisieren:

- Regelmäßiger Charter- und / oder Linienverkehr
- Kontinentaler Verkehr, Mittelmeerraum
- Eingeschränktes Angebot (Angebotsdichte, Frequenzen)
- Reiseanlass mehrheitlich privat
- Eine Start- und Landebahn
- Eingeschränkte technische Wartungseinrichtungen
- Instrumenten-Landessystem – max. CAT III b in eine Anflug-Richtung
- Flugsicherungsdienste
- Minimales Shopping – Angebot
- Geringste Grundstückssicherung
- Geringe Verkehrsanbindung
- Teilweise hohe Abhängigkeit von einzelnen Fluggesellschaften
- Passagieraufkommen oft kleiner 1 Mio., insgesamt jedoch kleiner als ca. 2,5 Mio. Passagiere
- Angesiedelt in Metropolen unter 500.000 Einwohnern

Gemäß dieser Definition gibt es in Deutschland etwa zwei Dutzend kleine Flughäfen, die regional orientiert sind und grundsätzlich Linien- oder Charterverkehr abwickeln.

Ein klares Merkmal von Regionalflughäfen ist dabei ihr hohes Touristikcharter-Aufkommen (oft deutlich über 80 Prozent an deren gesamten gewerblichen Passagieraufkommen).

Tabelle 2 zeigt in Abgrenzung die klassischen Merkmale von Tier 1 und Tier 2 Flughäfen.

Nicht immer erfüllen die Flughäfen alle Merkmale in ihrer Größenkategorie. In diesem Fall war eine Gesamtbetrachtung aller Kriterien entscheidend für die Einordnung.

Definition Tier 1 Airport	Definition Tier 2 Airport
<ul style="list-style-type: none"> • Reiseanlass geschäftlich und privat • Drehscheibenfunktion: Mega-Hubs • Kontinentaler und interkontinentaler Verkehr • Herausragendes Angebot (in Hinblick auf Angebotsdichte, Frequenzen, Allianzen) • Unterflurbetankung, Fuel Depots • Mehrere Start- und Landebahnen • Fluggastbrücken, Aufzugsanlagen, Fahrtreppen • Transiteinrichtungen, Lounges, Büros • Technische Wartungseinrichtungen, Line Maintenance • Flugsicherungsdienste • Shopping, internationale Gastronomie • Höchste Grundstückssicherung • Intermodales Verkehrsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontinentaler und vereinzelt interkontinentaler Verkehr • Attraktives Angebot (gute Angebotsdichte, Frequenzen – max. 100 Ziele), Feederverkehr zu Hubs • Unterflurbetankung, Fuel Depots • Ein bis zwei Start- und Landebahnen • Fluggastbrücken, Aufzugsanlagen, Fahrtreppen • Transiteinrichtungen, Lounges, Büros • Technische Wartungseinrichtungen, Line Maintenance • Flugsicherungsdienste • Shoppingangebot/Gastronomie • Hohe Grundstückssicherung • Intermodales Verkehrsangebot
<ul style="list-style-type: none"> • Frankfurt • München • Berlin • Düsseldorf 	<ul style="list-style-type: none"> • Hamburg • Stuttgart • Köln/Bonn • Hannover • Leipzig • Nürnberg • Bremen
<p>Passagieraufkommen ab ca. 18 Mio. Passagiere</p>	<p>Passagieraufkommen ca. 2,5 Mio. - 18 Mio. Pax</p>

Tab 2 Definition Tier 1 und Tier 2 Flughäfen

Abschöpfen von Marktanteilen

Keinem Flughafen wird es gelingen, das gesamte Passagieraufkommen seines Einzugsgebiets voll, d.h. alleine abzuschöpfen. Die Ursache liegt nicht nur darin begründet, dass es oft Gebietsüberschneidungen und somit einen Flughafenwettbewerb gibt, der durch die Entfernung bzw. Fahrtzeit zum Wohnort der Passagiere induziert ist. Eine wichtige Rolle bei einer Flughafen-Wahl der Passagiere spielen vor allem auch:

- Flugpreise,
- Streckenangebote,
- Frequenzen,
- Allianzen und Vielfliegerprogramme,
- Verkehrsanbindung und Parkmöglichkeiten.

Bei den meisten Kriterien schneiden Großflughäfen und oftmals auch Tier 2 Airports sehr gut ab. Sie können mit einem überragenden Streckenangebot punkten, bei dem Ziele meist mehrmals täglich zu attraktiven Zeiten zu bedient werden. Dies führt letztendlich dazu, dass Großflughäfen i.d.R. 50 – 70 Prozent des Passagierpotenzials ihres Einzugsgebiets und Tier 2 Flughäfen immerhin noch 30 – 50 Prozent an sich binden können.

Gegen ein solches Angebot können Regionalflughäfen nur mit kurzen Wegezeiten, Übersichtlichkeit, kostenlosen Serviceleistungen sowie gelegentlich günstigeren Flugpreisen punkten. Im Geschäftsreise-Bereich gelingt es daher nur wenigen Regionalflughäfen, überhaupt nennenswerte Passagierpotenziale für abzuschöpfen (Ausnahme z.B. FMO, DRS oder FDH mit Lufthansa Hub-Verbindungen). Unter diesen Bedingungen können Tier 3 Flughäfen im Normalfall nur etwa 10 – 30 % des gesamten Fluggastaufkommens ihres Einzugsgebiets (Catchments) an sich ziehen.

Die Richtwerte zur Marktverteilung von Passagierpotenzialen sind in Abb. 7 schematisch visualisiert.

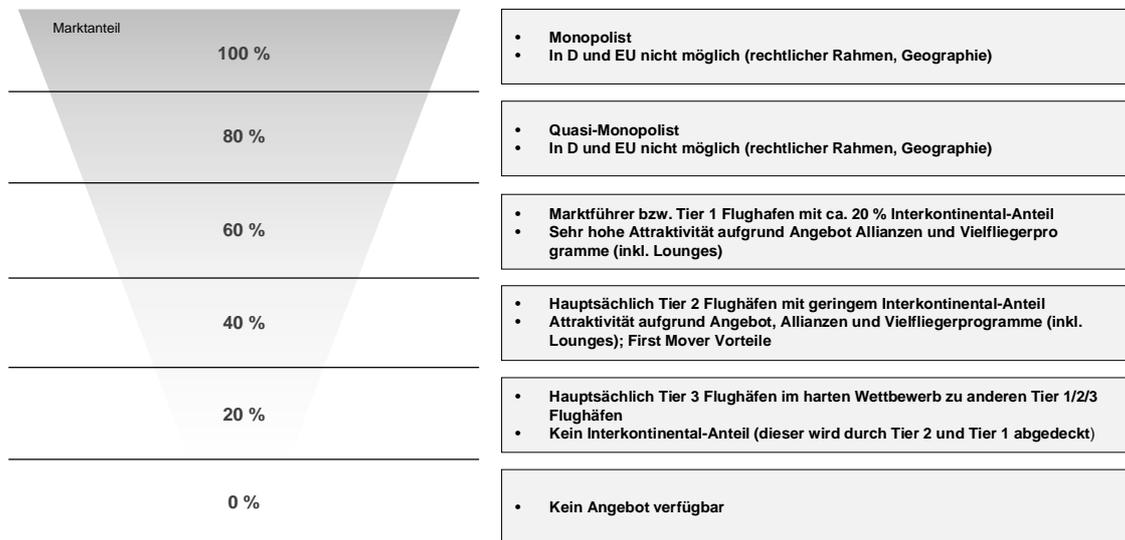


Abb. 7 Marktverteilung in den jeweiligen Catchments von Flughäfen

4.3. REGIONALFLUGHAFEN-LANDSCHAFT IN DEUTSCHLAND

Von den 21 größten wurden fünf aussortiert, weil diese zwar z.T. hohe Pax-Zahlen, jedoch quasi keinen nennenswerten Linien- oder Touristik-Flugverkehr generiert haben:

- Betriebsflughafen Airbus in Hamburg Finkenwerder mit immerhin etwas über 100.000 Pax,
- Flughafen Braunschweig, der vor allem als Forschungsflughafen und als Betriebsflughafen des VW-Konzerns fungiert,
- Flughafen Augsburg, aktuell ohne Linien- bzw. Charterverkehr,
- Flughafen Magdeburg, aktuell ohne Linien- bzw. Charterverkehr,

- Flughafen Zweibrücken derzeit in Insolvenz.

Insoweit verblieben die folgenden 16 Regionalflughäfen:

DRS	Dresden	HDF	Heringsdorf
DTM	Dortmund	HHN	Hahn
ERF	Erfurt	KSF	Kassel
FDH	Friedrichshafen	LBC	Lübeck
FKB	Karlsruhe / Baden-Baden	NRN	Weeze
FMM	Memmingen	PAD	Paderborn
FMO	Münster / Osnabrück	RLG	Rostock-Laage
GWT	Westerland / Sylt	SCN	Saarbrücken

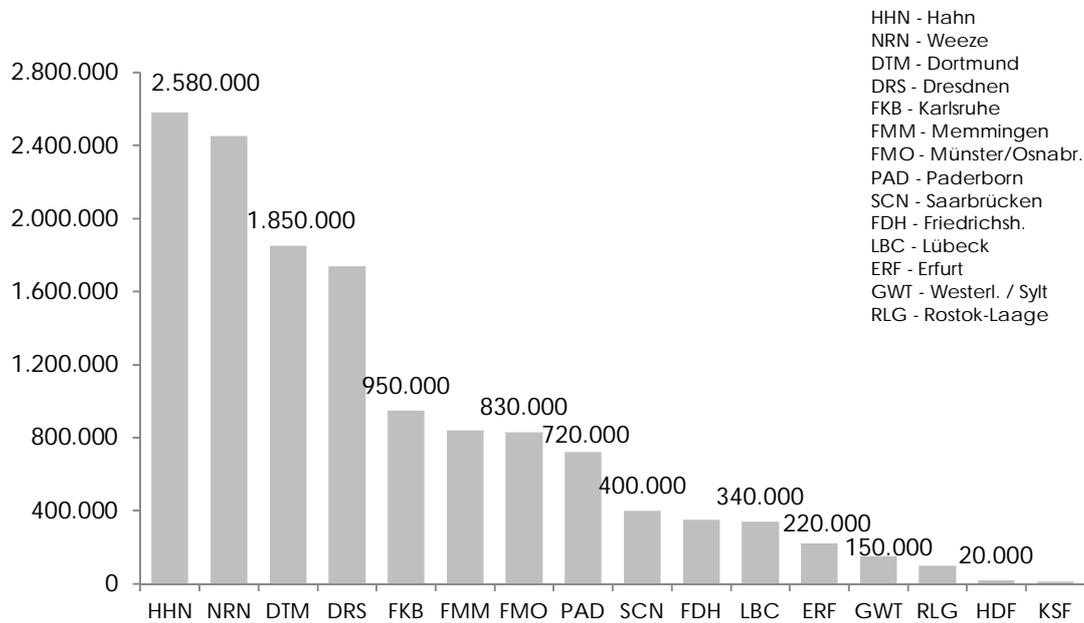


Abb. 8 Passagieraufkommen der untersuchten Regionalflughäfen, gerundet (2013)

Abbildung 8 zeigt das Passagieraufkommen dieser Airports in 2013. Auf die untersuchten 16 Flughäfen kommen in etwa 13,5 Mio. Passagiere. Dabei wickeln die fünf größten Tier 3 Airports ca. 50 % des Pax-Volumens in ihrer Größenklasse ab. Die Flughäfen der Plätze 4 – 10 kommen zusammen auf immerhin noch 42 % aller Regionalflughafen-Passagiere. Auf die kleinsten sechs Tier 3 Flughäfen entfallen etwa 8 % bzw. im Durchschnitt rund 150.000 Fluggäste.

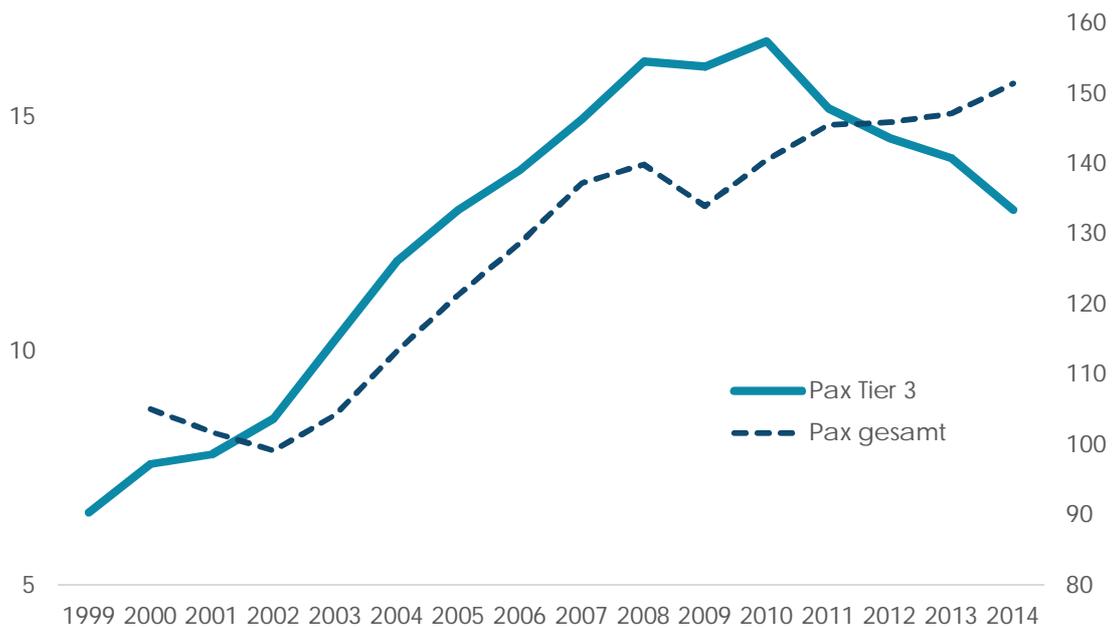
Die sechs Pax-stärksten Tier 3 Flughäfen (mit Ausnahme von Dresden) unterliegen im Übrigen einer starken Ryanair-Abhängigkeit.

Dresden bildet unter allen Regionalflughäfen einen Sonderfall, da dieser in etwa gleich viele Tier 2 und Tier 3 Kriterien erfüllt. Insoweit wäre auch dessen Einordnung in die Größenklasse mittelgroßer Airports denkbar. Letztlich wurde hier eine Tier 3 Klassifizierung

vorgenommen, da das Passagieraufkommen, eines der Hauptklassifizierungskriterien, seit 20 Jahren konstant und deutlich unter zwei Millionen Passagieren liegt und somit signifikant unter denen anderer Tier 2 Airports angesiedelt ist. Ein Blick in die jüngere Vergangenheit lässt auch wenig Hoffnung für das Heben weiterer Passagierpotenziale. Zwischen dem viertplatzierten Dresden und dem Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden auf Platz 5 ist übrigens insoweit ein Bruch, als dass sich zwischen diesen beiden Airports die Passagierzahl halbiert.

4.4. PASSAGIERENTWICKLUNG AN REGIONALFLUGHÄFEN IN DEN LETZTEN 15 JAHREN

Regionalflughäfen haben in den vergangenen 15 Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Gegenüber 1999 konnten sie ihre Passagierzahlen in Spitzenjahren, um den Wert 2,5 steigern. Seit einigen Jahren sind die Passagierzahlen der Regionalflughäfen jedoch rückläufig. Heute fliegen etwa doppelt so viele Passagiere von Regionalflughäfen als zur Jahrtausendwende.



Quelle: ADV, Flughafendaten

Abb. 9 Vergleich Pax-Wachstum alle Flughäfen vs. Regionalflughäfen (in Mio.)

Abb. 9 zeigt hierzu das Wachstum von Tier 3 Flughäfen im Vergleich zum gesamten deutschen Passagieraufkommen. Während die gesamten Passagierzahlen zwischen 2000 bis 2014 um etwa 1/3 von 105 Mio. auf rund 150 Mio. gestiegen ist, nahm dieser Wert bei den Regionalflughäfen von etwa 6,5 auf 13 Mio. zu (+100 %).

Im Zeitablauf zeigt sich, dass die Regionalflughäfen sowohl die Krise nach dem 11. Sept. 2001 als auch die Finanzmarktkrise 2007 zunächst relativ unbeschadet überstanden

haben. Deutlich wird aber auch, dass das absolute Passagierwachstum bereits seit 2004 nachlässt und seit 2011, dem Einführungsjahr der Luftverkehrssteuer, sogar ein kontinuierlicher Rückgang der Passagierzahlen stattfindet. Im Gegensatz zum Gesamtmarkt verlieren Tier 3 Flughäfen aktuell das vierte Jahr in Folge deutlich Passagiere. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der seit einigen Jahren guten konjunkturellen Lage bietet die aktuelle Entwicklung zunächst nur wenig Hoffnung auf eine grundlegende Trendwende zu signifikantem Passagierwachstum an Regionalflughäfen. Die aggregierte Betrachtung der Pax-Entwicklung von Regionalflughäfen seit 2010 zeigt, dass Tier 3 Airports seitdem etwa 20 % ihrer Passagiere verloren haben – trotz eines kumulierten Wirtschaftswachstums von fast 10 %.

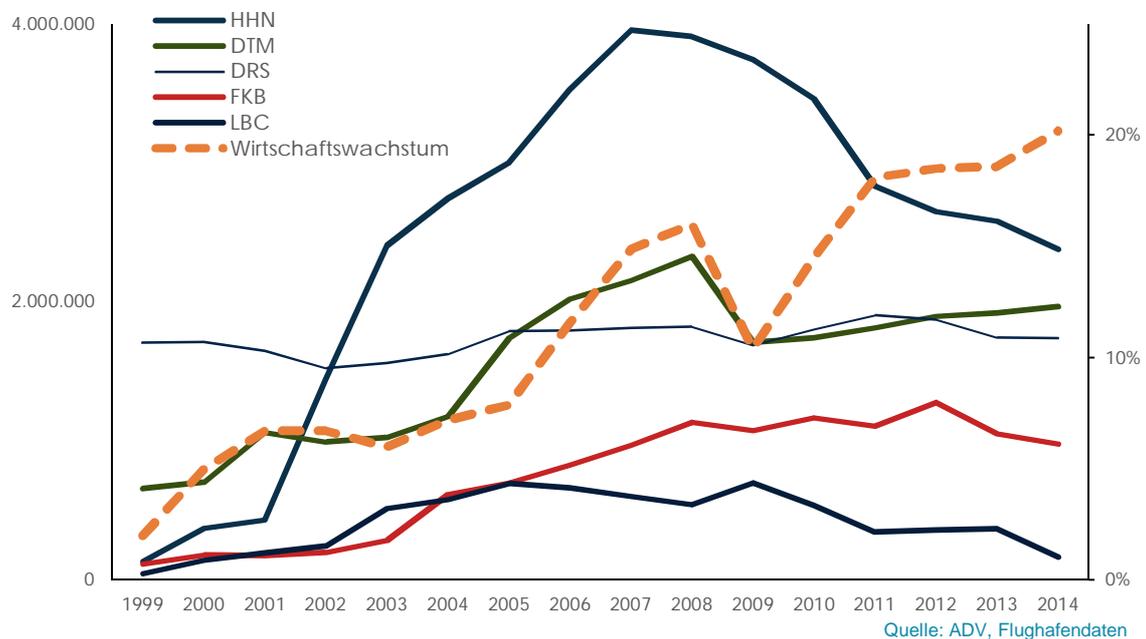


Abb. 10 Passagierentwicklung ausgewählter Regionalflughäfen und Wirtschaftswachstum

Eine Einzelbetrachtung ausgewählter Regionalflughäfen (Abb. 10) zeigt dabei die unterschiedliche Entwicklung exemplarisch an fünf Tier 3 Airports. Insgesamt machte die Untersuchung deutlich, dass fast alle 16 Regionalflughäfen über die letzten 5 Jahre in fast jedem Jahr Passagiere verloren haben. In diesem Zeitraum konnten nur Dresden und mit Einschränkungen Friedrichshafen die Passagierzahlen in etwa halten. Dortmund weist als einziger aller Regionalflughafen (neben Kassel, dieser jedoch auf sehr niedrigem Pax-Niveau) nach einem Einbruch 2010 sehr leicht, aber kontinuierlich steigende Passagierzahlen aus.



Abb. 11 Prozentuale Entwicklung des Passagieraufkommens von Tier 1, 2 und 3 Flughäfen zwischen 2000 und 2014 im Verhältnis zum preisbereinigten Wirtschaftswachstum (ohne Transit & Umsteiger)

Abb. 11 zeigt deutlich, dass die große Wachstumsphase der Regionalflughäfen bereits lange vorbei ist. Bereits seit 12 Jahren sinkt die Wachstumsrate bzw. ist sie seit 2011 negativ ist. Eine Ausnahme bildete nur 2010, das Jahr der Finanzmarkt-Krisenerholung.

Die Abbildung macht auch sehr deutlich, dass die Passagierentwicklung von Regionalflughäfen keinem konjunkturellen Trend folgt – im Gegensatz zu Tier 1 und Tier 2 Airports. Dies zeigt sich z.B. auch in den Zahlen für 2014: trotz Wirtschaftswachstum haben Regionalflughäfen fast im gleichen Maß Passagiere verloren wie sie Tier 2 Airports gewinnen konnten. Ursächlich hierfür könnte der Trend der Reiseveranstalter und einiger Liniengesellschaften sein, sich aus der Fläche zurück zu ziehen. Damit fällt es schwer, einer in der Vergangenheit im Zuge der öffentlichen Diskussion bisweilen verwendeten Argumentation zu folgen, dass die Passagierzahlen an Regionalflughäfen wesentlich einem gesamtwirtschaftlichen Trend folgten und daher kontinuierlich steigen würden. Wahrscheinlich besteht hier zwar ein Zusammenhang, jedoch sind die bisherigen Jahresdaten und Überlagerungseffekte nicht hinreichend untersucht, um hieraus ein stabiles Prognosemodell abzuleiten und auf eine deutliche positive Passagierentwicklung zu bauen.

4.5. GEOGRAPHISCHE LAGE DER REGIONALFLUGHÄFEN

Ein Blick auf die geographische Ansiedlung der Regionalflughäfen (Abb. 13) zeigt, dass sich die drei passagierstärksten Airports im Ruhrgebiet bzw. in der Rhein-Main Region befinden. Diese sind also in den beiden großen deutschen Ballungszentren angesiedelt. Ein relativ hohes Aufkommen weisen überdies die Flughäfen FKB, FMO und PAD in deren

Peripherien auf. Außerhalb dieser Metropolregionen weisen nur noch die Flughäfen Dresden und Memmingen Passagierzahlen von mehr als einer halben Million auf.

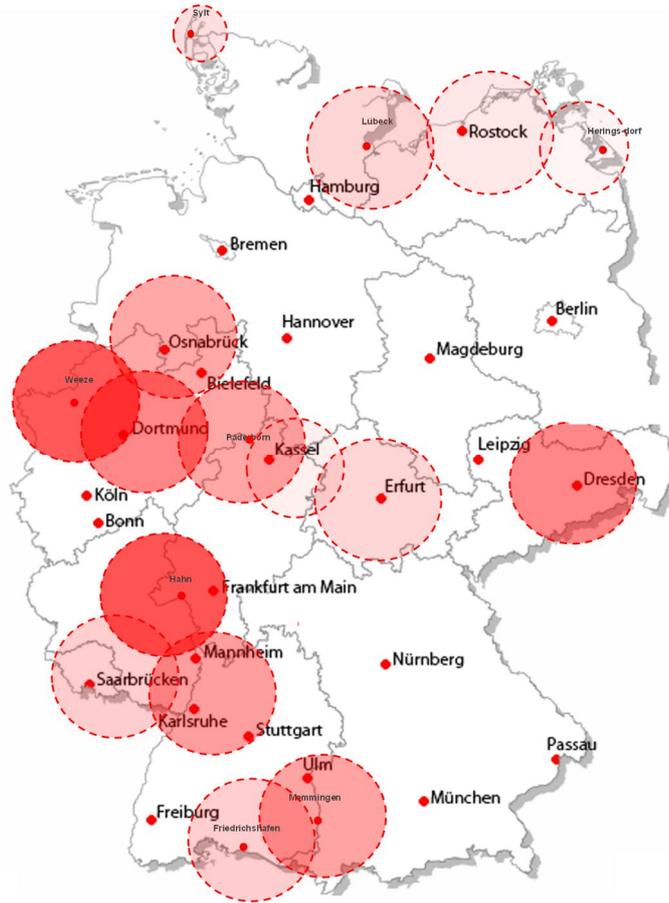


Abb. 12 Geographische Verteilung Regionalflughäfen (je mehr Pax, desto dunkler)

Dresden befindet sich trotz des durchschnittlichen Einzugsgebiets auf Platz 4 der aufkommensstärksten Regionalflughäfen. Die Landeshauptstadt und deren regionales Umfeld punkten mit solider wirtschaftlicher Attraktivität und hohem touristischen Angebot – größere Wettbewerbsflughäfen sind weit entfernt. In einer ähnlichen, wenn auch nicht ganz so vorteilhaften Lage befinden sich der Bodensee-Flughafen Friedrichshafen und der Allgäu-Airport Memmingen.

Die Flughäfen Saarbrücken, Erfurt, Rostock, Sylt und Heringsdorf befinden sich in strukturschwachen Gebieten mit zum Teil sehr kleinen Einzugsgebieten. Die drei letztgenannten Flughäfen RLG, GWT und HDF stellen insoweit eine Besonderheit in der Regionalflughafenlandschaft auf, als dass diese – gemessen an ihrem Einzugsgebiet – respektable Passagierzahlen erzielen, was vor allem durch touristisch geprägten Incoming-Verkehr erreicht wird.

4.6. WELCHE REISEZIELE BIETEN REGIONALFLUGHÄFEN AN?

Während die zehn populärsten Destinationen aller Flughäfen mit denen der Tier 1 und Tier 2 Airports exakt übereinstimmt, zeichnet sich für die Regionalflughäfen ein anderes Bild. So liegen auf den vorderen Rängen der Tier 3 Airports klassische Touristik-Destinationen sowie Ryanair-Standorte (z.B. GRO, OPO). Hier zeigt sich der große Einfluss sowohl des Charter-Verkehrs als auch die Bedeutung von Ryanair für das Pax-Aufkommen von Tier 3 Airports

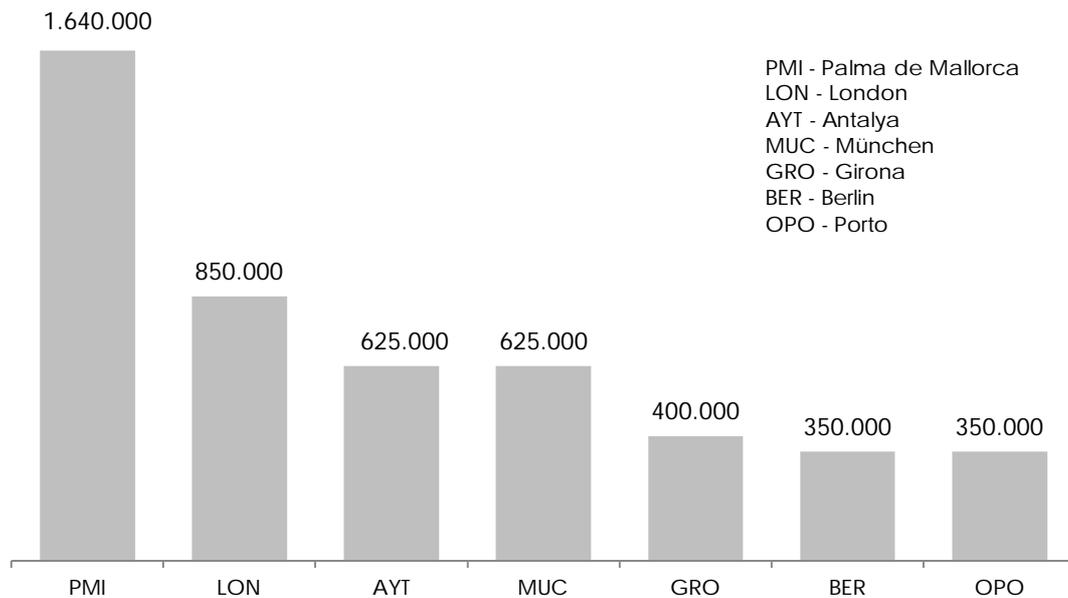


Abb. 13 Aufkommensstärkste Destinationen der Tier 3 Flughäfen (2013, gerundet)

Die mit Abstand aufkommensstärkste Destination von Regionalflughäfen ist Palma de Mallorca. Etwas über 800.000 Reisende flogen 2013 auf die Balearen Insel und brachten den Flughäfen damit 1,6 Mio. abfliegende und ankommende Passagiere. Dies entspricht etwa 12 % aller Tier 3 Paxe. Auf Platz 2 steht London (Stansted). Die britische Hauptstadt wird dabei fast ausschließlich durch Ryanair von den Flughäfen Hahn, Weeze, Dortmund, Karlsruhe und Memmingen bedient. Eine vergleichbare Dominanz des irischen Low-Cost-Carriers zeigt sich unter den Top-Destinationen übrigens auch bei Girona (GRO) in der Nähe von Barcelona und Porto (OPO).

Bei den aufkommensstärksten Zielen innerhalb Deutschlands dominiert München, erst mit großem Abstand gefolgt von Berlin.

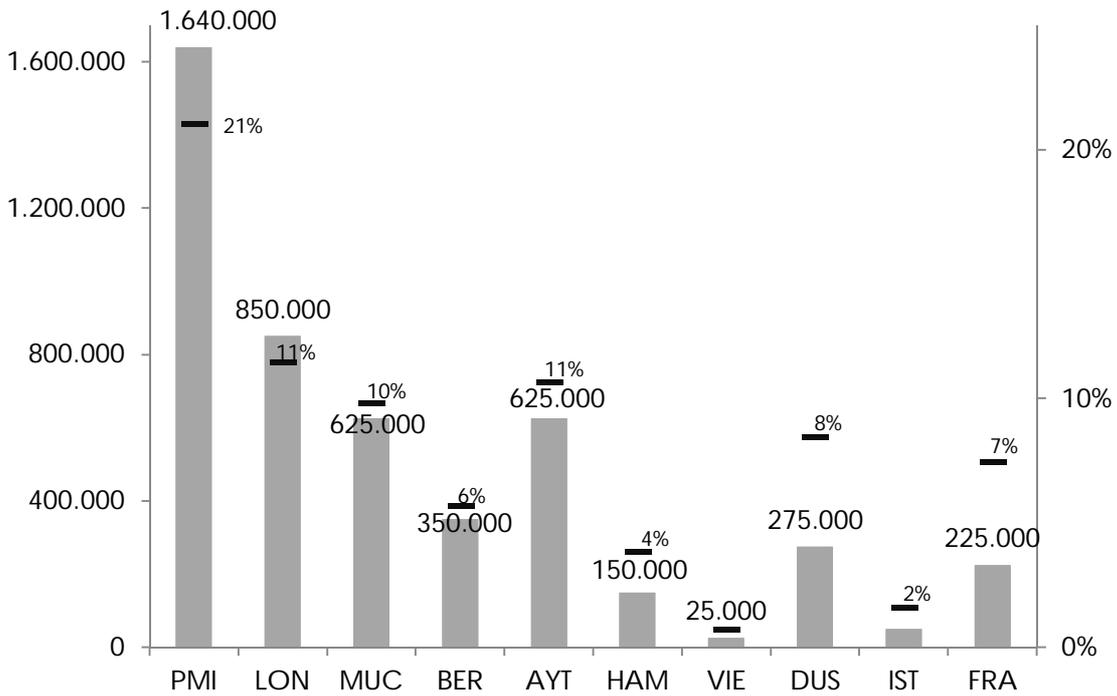


Abb. 14 Deutsche Top 10 Ziele mit rel. und abs. Tier 3 Anteil am gesamten deutschen Pax-Aufkommen der jeweiligen Destination (2013, gerundet)

Ein Blick auf die Top-10-Destinationen (Abb. 14) unabhängig von der Airport-Größe zeigt, dass Regionalflughäfen nur auf den Palma-Strecken ein Passagieraufkommen generieren, das signifikant über dem Gesamtanteil der Tier 3 Flughäfen am deutschen Pax-Aufkommens (9 %) liegt. Bei Hamburg, Wien und Istanbul liegt der Tier 3 Anteil deutlich unter diesem Durchschnitt.

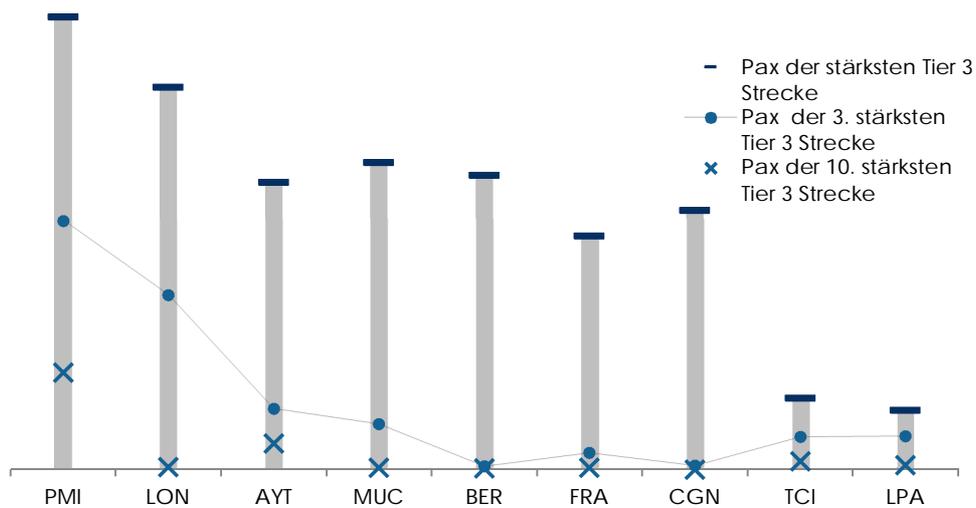


Abb. 15 PAX Aufkommen des 1., 3. und 10. größten Tier 3 Flughafens ausgewählter Top-Destinationen (2013)

Die Bedeutung einzelner Destinationen für die Regionalflughäfen illustriert Abb. 15. Während die Balken die Passagierzahlen der aufkommensstärksten Strecke zeigen, wird die 3. bzw. 10. erfolgreichste Strecke über die Punkt-Linie bzw. die Kreuze dargestellt. Während also die aufkommensstärkste London-Verbindung eines deutschen Regionalflughafens etwa 110.000 Pax generiert, sind es bei der Dritstärksten nur noch etwas über 50.000 Passagiere. Eine 10. Strecke gibt es nicht, so dass das Pax-Volumen in der Graphik null ist. Die Abbildung macht auch deutlich, dass bei den betrachteten Strecken nur die nach Palma bei einer Mehrheit der Regionalflughäfen ein bedeutendes Passagieraufkommen generiert. Außer PMI gibt es also nicht die klassischen Ziele von Regionalflughäfen.

Hub Verbindungen

Ein wichtiges Kriterium für die Bedeutung eines Flughafens ist aus Sicht von Airport-Managern, Regionalpolitikern und lokaler Wirtschaft das Vorhandensein einer HUB-Anbindung, also einer Tier 1 Destination bei angemessener Frequenz. Um für Geschäftsreisende attraktiv zu sein, müssen dazu mindestens 6/7, besser noch 8/7, d.h. Verbindungen zweimal täglich zu den Tagesrandzeiten angeboten werden.

Mit solchen Strecken kann knapp die Hälfte der Regionalflughäfen punkten. So weisen DRS, PAD, FKB, FMO, FDH und GWT deutsche Hub-Verbindungen auf. Auch Rostock-Laage verfügt seit dem SFP 2015 erstmals über eine akzeptable Business-Frequenz nach München. Deutsche Hub-Verbindungen werden mehrheitlich durch die Lufthansa angeboten sowie vereinzelt durch Air Berlin und Intersky (FDH).

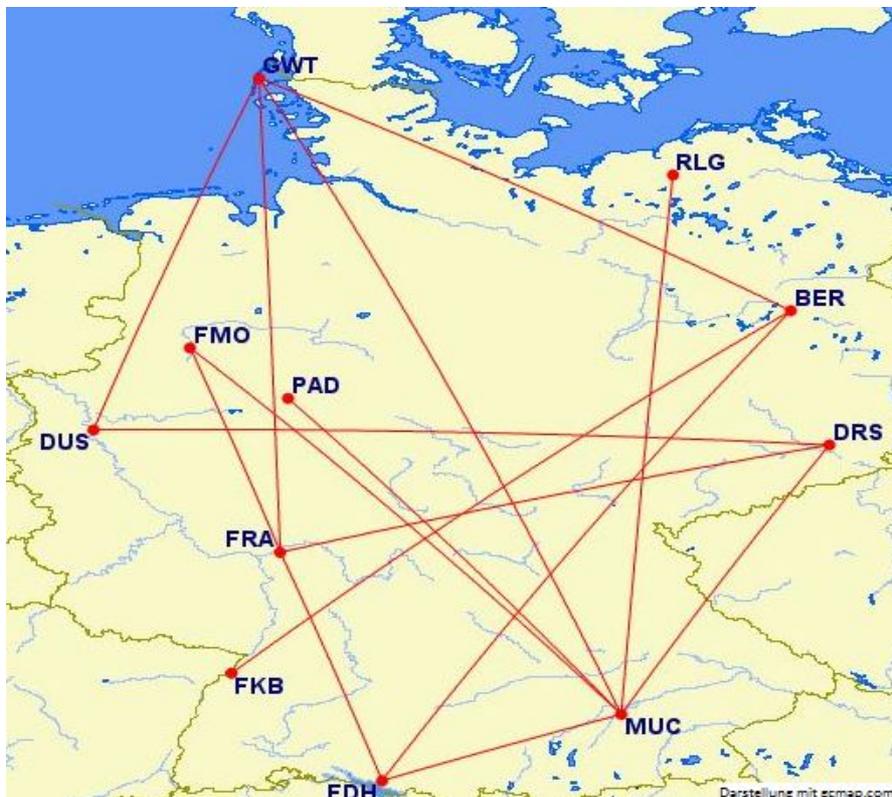


Abb. 16 Verbindungen von Regionalflughäfen zu deutschen Hub-Airports

Die Flughäfen Münster-Osnabrück, Friedrichshafen und Karlsruhe haben neben den deutschen Hub-Verbindungen überdies mit Turkish Airlines nach Istanbul einen ausländischen Tier 1 Airport im Strecken-Portfolio. Dresden und Sylt können Auslandshub-Routen nach Zürich vorweisen.

Spitzenreiter bei den Hub-Verbindungen ist übrigens Sylt mit gleich fünf Tier-1-Strecken nach Frankfurt und München mit der Lufthansa sowie mit Air Berlin nach Zürich, Düsseldorf und Berlin.

4.7. WELCHE AIRLINES FLIEGEN REGIONALFLUGHÄFEN AN?

Ein Blick auf die Airlines, die deutsche Regionalflughäfen bedienen, zeigt im Sommerflugplan 2015 (Stand Mai) eine hohe Vielfalt. Etwa 40 Fluggesellschaften flogen zum Untersuchungszeitpunkt regelmäßig (d.h. mindestens vier Wochen dauerhafter Flugbetrieb) Tier 3 Airports an. Gut die Hälfte von ihnen war dabei jedoch nur auf einem oder maximal zwei Regionalflughäfen Flüge vertreten.

Eine hohe Aussagekraft ist hier nicht immer gegeben. Dies gilt insbesondere für Vollcharter-Airlines bzw. solche, die keinen eigenen Ticketvertrieb vorweisen. Solche Fluggesellschaften werden nämlich i.d.R. von Reiseveranstaltern gebucht, die dann mit ihren gebuchten Sitzplatzkontingenten das Auslastungsrisiko tragen und die anzufliegenden Flughäfen festlegen.

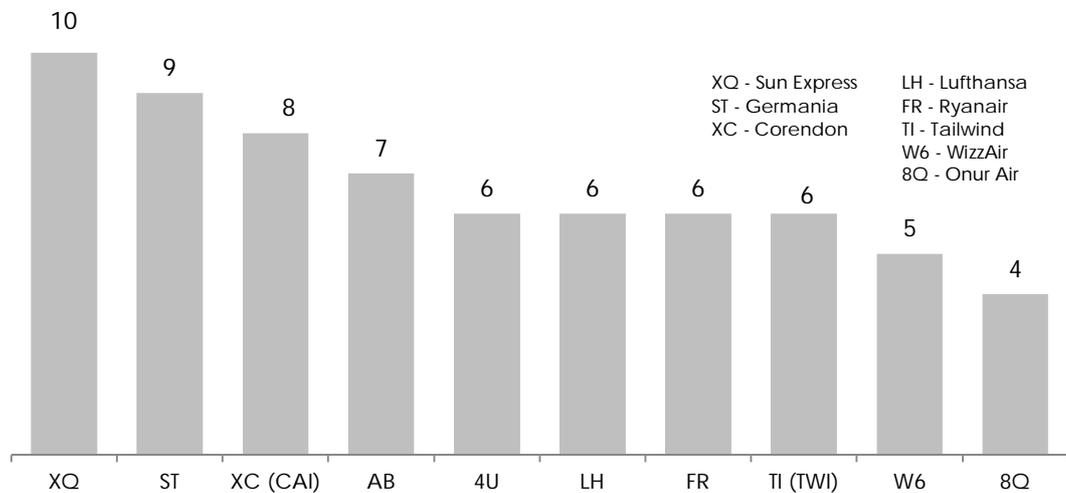


Abb. 17 Airlines und deren Anzahl an deutschen Tier-3-Destinationen im SFP 2015 (Top 10, Stand 05/2015)

Wie aus Abb. 17 ersichtlich, sind unter den Marktführern (gem. Anzahl Abflughäfen) vier stark -wenn auch nicht exklusiv- auf die Türkei fokussierte Chartergesellschaften vertreten: SunExpress, Corendon Airlines, Tailwind Airlines und Onur Air. Gut platziert sind ebenfalls und wenig verwunderlich die deutschen Fluggesellschaften Air Berlin, Germanwings, Lufthansa und vor allem der Nischenanbieter Germania. Bei den ausländischen Linien-Airlines finden sich die Low-Coster Ryanair und WizzAir unter den Top 10. Auffällig ist, dass

die großen deutschen Reiseanbieter TuiFly und Condor nicht mit eigenen Flugzeugen unter den Top 10 vertreten sind. Sie landen mit zwei bzw. einem Tier 3 Abflughafen sogar nur auf den hinteren Plätzen und verdeutlichen damit die Strategie einiger Reiseveranstalter, sich aus der Fläche zurückzuziehen.

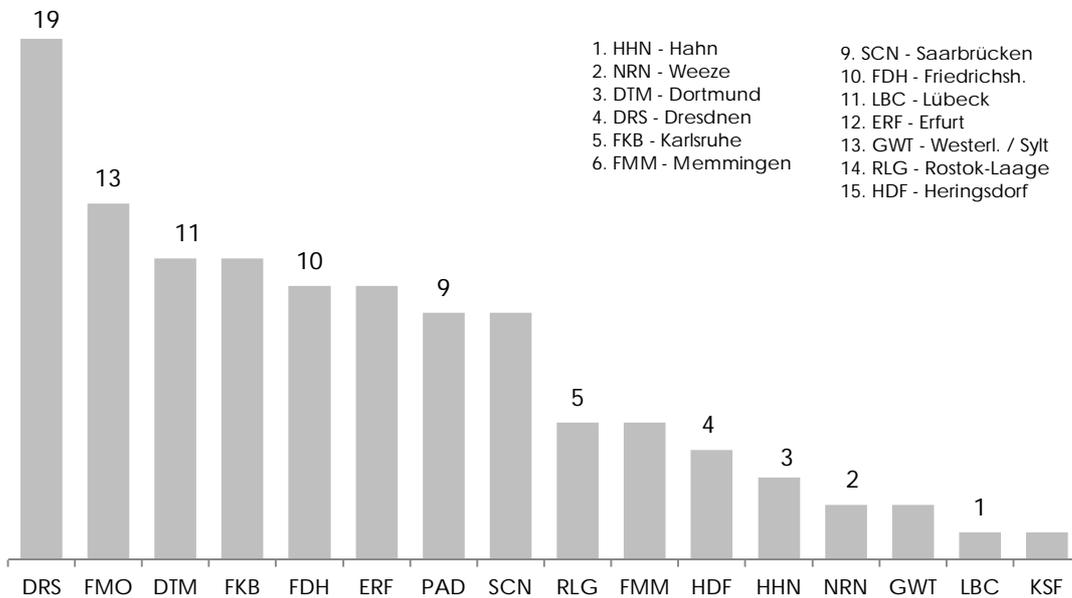


Abb. 18 Anzahl der frequentierten Airlines (SFP 2015)

Eine Übersicht, welche Regionalflughäfen die Airlines anfliegen, gibt Abb. 18. Danach wird Dresden mit deutlichem Abstand von der größten Anzahl Fluggesellschaften angefliegen. Dabei konnte DRS auch Tier 3 Exoten wie Condor, Swiss, EasyJet und Vueling für sich gewinnen.

Danach folgt Münster-Osnabrück mit 13 Fluggesellschaften und erst auf Platz 3 mit Dortmund ein Tier 3 Airport, der zu den passagierstärksten Regionalflughäfen zählt. Dadurch richtet sich der Blick unweigerlich auf die größten Regionalflughäfen Hahn und Weeze. Hier zeigt sich eine starke Abhängigkeit von sehr wenigen Fluggesellschaften. Aus Sicht der Airlines (bzw. Reiseveranstalter) ist die Attraktivität eines Flughafens nicht mit dem dort bereits vorhandenen Pax-Aufkommen gleichzusetzen. Abb. 19 zeigt in einer Risiko-Matrix die Abhängigkeit der einzelnen Regionalflughäfen unter Berücksichtigung ihres Passagieraufkommens.

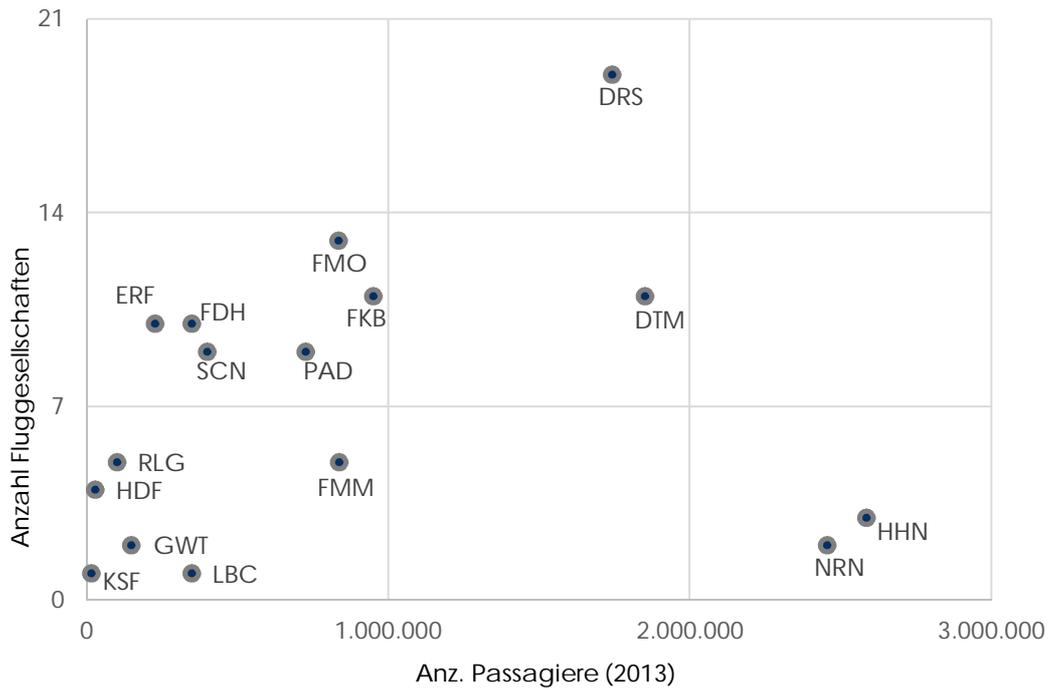


Abb. 19 Risiko-Matrix: Verhältnis Pax-Aufkommen vs. Anzahl Airlines

In Hahn und Weeze, wie auch latent in Memmingen, zeigt sich so der hohe Einfluss von Ryanair. Welche Auswirkungen diese Abhängigkeit haben kann, zeigte sich 2011 als die irische Fluggesellschaft aufgrund der Einführung der Luftverkehrsteuer in Hahn und Weeze deutlich Kapazitäten abbaute und so die Passagierzahlen um fast 20 % einbrachen. Ein weiteres Beispiel für die Folgen hoher Ryanair-Abhängigkeit wurde 2014 in Lübeck deutlich. Durch die zunächst deutliche Ausdünnung des Angebots im SFP 2014 und die dann rasch folgende Standort-Schließung zum Saisonende 2014 halbierte sich in jenem Jahr das Pax-Volumen am Flughafen Lübeck. Pax-Zahlen für 2015, gänzlich ohne Ryanair, stehen noch aus.

Neben den bisher genannten Ryanair-Flughäfen weisen lediglich die kleinsten Regionalflughäfen Heringsdorf, Sylt, Rostock-Laage und Kassel eine hohe Abhängigkeit von ein oder zwei Airlines auf. Dies gilt insbesondere für KSF und RLG mit ihrer engen Bindung an Germania.

Erfurt, Friedrichshafen und Saarbrücken konnten trotz geringer Passagierzahlen zahlreiche Airlines für sich gewinnen. In der Größenordnung der Flughäfen zwischen 700 – 900 Tsd. Passagiere konnten PAD, FMO und FKB zwischen 9 bis 13 Airlines akquirieren.

5. KAPAZITÄTSENTWICKLUNG ALLER FLUGHÄFEN IN D VS. PASSAGIERWACHSTUM DER NÄCHSTEN 15 JAHRE

Regionalflughäfen

Die Passagierentwicklung an den Regionalflughäfen war die letzten fünf Jahre durch stark sinkende Passagierzahlen gekennzeichnet (vgl. Abb. 9 und 11). Die kriselnde Air Berlin reduziert seit Jahren ihre Gesamtkapazität, einige Touristiker wie Thomas Cook und TUIfly ziehen sich aus der Fläche zurück und auch Low-Cost-Carrier wie Ryanair setzen verstärkt auf größere Flughäfen. Solche und ähnliche Trends gibt es regelmäßig, wobei diese sich nach einigen Jahren wieder auflösen - sei durch Strategiewechsel, Marktberreinigung oder -änderungen. Es ist insoweit davon auszugehen, dass sich die Passagierzahlen an Regionalflughäfen in naher Zukunft stabilisieren und dann in Summe wieder moderat zunehmen werden.

	2014	2015	2023	2030	ungefähre Kapazitätsgrenze
3,0%	100,0%	103,0%	127,0%	148,0%	
HHN	2.380.000	2.450.000	3.000.000	3.500.000	3.500.000
DTM	1.960.000	2.020.000	2.500.000	2.900.000	2.500.000
NRN	1.810.000	1.860.000	2.300.000	2.700.000	3.500.000
DRS	1.740.000	1.790.000	2.200.000	2.600.000	3.500.000
FKB	980.000	1.010.000	1.200.000	1.500.000	1.500.000
FMM	750.000	770.000	1.000.000	1.100.000	2.000.000
FMO	890.000	920.000	1.100.000	1.300.000	2.500.000
PAD	760.000	780.000	1.000.000	1.100.000	1.500.000
FDH	590.000	610.000	700.000	900.000	1.500.000
SCN	350.000	360.000	400.000	500.000	700.000
ERF	220.000	230.000	300.000	300.000	1.000.000
GWT	180.000	190.000	200.000	300.000	
RLG	170.000	180.000	200.000	300.000	1.000.000
LBC	170.000	180.000	200.000	300.000	600.000
KSF	50.000	50.000	100.000	100.000	700.000
HDF	40.000	40.000	100.000	100.000	

Tab. 3 Passagierprognosen von Regionalflughäfen bei 3 %igem Passagierwachstum, rot: aktuelle Kapazitätsgrenzen überschritten (Werte gerundet)

Tier 1 und 2 Flughäfen

Das Wachstum an den Tier 1 und Tier 2 Flughäfen betrug in den vergangenen 15 Jahren (inkl. Transfer- und Transit-Pax) zusammen etwa 50 Prozent. Dabei wuchsen die Passagierzahlen der vier Großflughäfen im Durchschnitt um 70 Prozent, während die Tier 2 Airports eine Pax-Zunahme von etwas über 30 Prozent für sich verbuchen konnten.

Frankfurt wird die nächsten Jahre dauerhaft nahe der Kapazitätsgrenze operieren – trotz der Ausbaupläne (Terminal 3). München stößt ohne dritte Startbahn in nicht allzu ferner Zukunft an seine Grenzen. Gleiches gilt für die Airports von Düsseldorf und Hamburg sowie

langfristig auch für Stuttgart und Köln, sofern nicht weitere Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung ergriffen werden.

	2014	2015	2023	2030	bekannte Kapazitätsgrenze
3,0%	100,0%	103,0%	127,0%	148,0%	
FRA	59.430.000	61.210.000	75.500.000	88.000.000	73.000.000
MUC	39.590.000	40.780.000	50.300.000	58.600.000	50.000.000
BER	27.960.000	28.800.000	35.500.000	41.400.000	46.000.000
DUS	21.830.000	22.480.000	27.700.000	32.300.000	22.000.000
HAM	14.740.000	15.180.000	18.700.000	21.800.000	16.000.000
STR	9.700.000	9.990.000	12.300.000	14.400.000	14.100.000
CGN	9.430.000	9.710.000	12.000.000	14.000.000	14.000.000
HAJ	5.270.000	5.430.000	6.700.000	7.800.000	8.000.000
NUE	3.240.000	3.340.000	4.100.000	4.800.000	5.000.000
BRE	2.770.000	2.850.000	3.500.000	4.100.000	4.500.000
LEJ	2.300.000	2.370.000	2.900.000	3.400.000	4.500.000

Tab. 4 Passagierprognosen von Tier 1 und Tier 2 Airports bei 3 %igem Wachstum, rot: aktuelle Kapazitätsgrenzen überschritten³ (Werte gerundet)

Es ist nicht davon auszugehen, dass das Passagierwachstum in den nächsten Jahren abnehmen wird. Schließlich unternimmt jeder Deutsche im Schnitt statistisch nur etwa 0,96 Flugzeugreisen pro Jahr. Auch das Wirtschaftswachstum, nicht nur im eigenen Land und in Europa, sondern gerade auch in Asien wird zu Wachstum und mehr Punkt-zu-Punkt aber auch Transfer-Aufkommen führen und die großen Flughäfen an und teilweise über die Grenze ihrer Kapazität treiben. Wenn also der Flugverkehr in und aus Deutschland weiter wachsen wird, ist dies zu einem Teil in Zukunft nur noch über eine Verkehrsverlagerung auf kleinere Flughäfen möglich. Denn obgleich langfristig mit kontinuierlich steigender Passagiernachfrage zu rechnen ist, werden in Deutschland mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit keine neuen Flughäfen mehr gebaut. Auch bestehen berechtigte Zweifel, ob sich weitere Start- und Landebahnen gegen den Willen der Bevölkerung durchsetzen lassen.

Bei einem jährlichen Passagierwachstum von drei Prozent, welches dem Durchschnittswachstum über alle Tier 1 und Tier 2 Airports der vergangenen 15 Jahre entspricht, würden 2030 etwas über 80 Mio. mehr Passagiere als heute an Flughäfen FRA, MUC, DUS, HAM und STR abgewickelt. Wenngleich sich die Ausbaumaßnahmen für die nächsten 15 Jahren nur ungefähr antizipieren lassen, so kann davon ausgegangen werden, dass

³ Diese grob hochgerechneten Werte liegen unter oder auf dem Niveau der Passagierprognosen der Flughäfen (vgl. z.B. Fraport: *Mittel - /Langfristprognose FRA – Zusammenfassung*, 2014, S. 10 oder München Airport: *Perspektiven – Flughafen München 2013*, S. 34). Auslastung FRA ergibt sich aus aktueller Kapazitätsgrenze (64 Mio.) zzgl. Terminal 3 (14 Mio.)

- es den betroffenen Tier 1 und großen Tier 2 Airports mit baulichen und flugtechnischen Maßnahmen gelingen wird, die eigenen Kapazitäten noch deutlich ausweiten.
- einige Airports ihre Kapazitätsgrenzen erreichen und Paxe auf andere Flughäfen umgelenkt werden müssen, um die Nachfrage zu bedienen.
- ein Teil des Überhangs an ausländische Großflughäfen abwandert (insbesondere internationaler Transfer und Transit).

Allzu groß wird der Einfluss der Auslandsverlagerung jedoch nicht sein, denn auch der unmittelbare Verkehr aus bzw. nach Deutschland wächst signifikant. Würde nur der Direktverkehr der fünf größten Flughäfen entsprechend der vergangenen 15 Jahre um jährlich 3 Prozent wachsen, gäbe es 2030 alleine bei Flugreisen ex Deutschland 50 Mio. mehr Passagiere als heute. Ein Teil wird also auf nicht ausgelastete (kleine) deutsche Tier 2 Airports und vor allem Regionalflughäfen ausweichen müssen, wenn der hiesige Markt bedient werden soll. Dies bedeutet zwar nicht, dass in 15 Jahren Flüge von Friedrichshafen nach Los Angeles oder von Paderborn nach Kairo angeboten werden. Erst recht werden aus Regionalflughäfen auch in Zukunft keine Hub-Airports oder auch nur Tier 2 Flughäfen. Denkbar ist aber eine spürbare Verlagerung des touristischen Charter-Verkehrs in die Fläche und verstärkt ausgewählte Punkt-zu-Punkt Angebote in der Linie.

Von dem Erreichen der Kapazitätsgrenzen größerer Airports und der daraus resultierenden Entwicklung werden dann jedoch nicht alle Regionalflughäfen gleichermaßen profitieren. Hier werden sich vor allem die geographische Nähe zu Ballungsgebieten bzw. zu überfüllten Tier 1 und Tier 2 Flughäfen als vorteilhaft erweisen. Während z.B. Dortmund, Hahn, Kassel, Weeze, Memmingen und Lübeck von einer solchen Entwicklung profitieren könnten, wird sich die Passagiernachfrage in Dresden, Erfurt, Sylt oder Heringsdorf hierdurch wenig verändern. Wenn also die Kapazitäten der großen und mittleren Flughäfen in den nächsten 10 – 15 Jahre an ihre Grenzen stoßen, wird die Zeit kommen, in der Passagiere und Verkehrspolitiker Regionalflughäfen nicht mehr missen möchten.

Autor:

Dr. Martin Hinsch arbeitet als selbständiger Luftfahrt-Berater, v.a. in den Bereichen Qualitäts-, Safety- und Prozessmanagement. Zudem ist Dr. Hinsch als freier Luftfahrt-Auditor für große deutsche Zertifizierungsgesellschaften tätig. Vor seiner jetzigen Tätigkeit war er viele Jahre bei der Lufthansa Technik AG (LHT) beschäftigt. 2010 verließ Dr. Hinsch die LHT nach einer längeren Tätigkeit als Senior Consultant in Qatar.

mh [at] aeroimpulse.de