

# Grundzüge einer rationalen Luftverkehrspolitik

## Inhalt

<b>I. Zusammenfassung.....</b>	<b>7</b>
<b>A. Zielstellung.....</b>	<b>1</b>
<b>B. Vorschläge .....</b>	<b>1</b>
<b>C. Wichtige Einflussfaktoren und ihre Bedeutung.....</b>	<b>3</b>
<b>II. Hauptteil.....</b>	<b>15</b>
<b>A. Einflussfaktoren und ihre Hintergründe .....</b>	<b>15</b>
1. Deregulierung.....	15
2. Globalisierung.....	21
3. Geschäftsmodelle .....	24
4. Connectivity .....	29
5. Labour Mobility.....	34
6. Flugzeughersteller: das Duopol .....	39
7. Anbieter mit günstigen Kostenstrukturen .....	41
8. Entstehen neuer Megaf Flughäfen .....	44
9. Die Zukunft kleiner Flughäfen .....	46
10. Verlagerung von Flughäfen .....	54
11. Anbindung an landseitige Infrastruktur .....	59
12. Internalisierung externer Kosten .....	60
13. Planungsrechtliche Fehler der Luftverkehrspolitik in Deutschland .....	65
14. Instrumente der Regulierung .....	68
15. Schließungsentscheidung für kleine Flughäfen.....	72
16. Interessenkonflikte in der Luftverkehrswirtschaft.....	74
<b>B. Ziele und Forderungen wichtiger Institutionen .....</b>	<b>76</b>
1. Das Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009.....	76
2. Das Luftverkehrskonzept der Bundesregierung von 2016.....	76
3. Vorstellungen der OECD.....	78
4. Forderungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen SRU .....	79
5. Anforderungen der EU-Kommission an die Flughafenpolitik der Länder .....	79
6. Vorstellungen des European and Economic Social Committee EESC bei der EU .....	82
7. Das NRW Luftverkehrskonzept 2000 .....	82
8. Ziele und Vorgaben aus NRW aus dem LEP-Entwurf 2013 .....	83
9. Grundzüge einer rationalen Flughafenpolitik des Instituts für Weltwirtschaft .....	84
10. Das Konzept des „nachhaltigen Luftverkehrs“ von Moschitz .....	86
11. Vorstellungen der Luftverkehrswirtschaft .....	87
<b>C. Volks- bzw. regionalwirtschaftliche Bedeutung von Flughäfen.....</b>	<b>89</b>
1. Input Output Analyse.....	90
2. Die Größe von Beschäftigungseffekten in Input Output Analysen.....	94
3. Missverständnisse der Multiplikatoren .....	97
4. Impact-Studien .....	98
5. Katalytische Effekte .....	100
6. Negative Effekte .....	101

7.	Beschäftigungswirkungen konsolidiert betrachtet.....	103
8.	Machtaspekte .....	103
9.	Gesamträumliche Betrachtung.....	105
10.	Das Problem der Wirkungsrichtung .....	108
11.	Empirische Studien: methodische Probleme .....	109
12.	Empirische Ergebnisse: Stand der unbeeinflussten Forschung.....	110
13.	Der Central Business District .....	112
14.	Konsequenzen für eine Luftverkehrspolitik.....	113
<b>D.</b>	<b>Ökonomische Effekte des Nachtflugs .....</b>	<b>114</b>
1.	Nachtflug aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft.....	114
2.	Die Sicht der Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen.....	115
3.	Beurteilung der Argumente zur Nachtflugproblematik.....	116
4.	Konsequenzen für eine Luftverkehrspolitik.....	124
<b>E.</b>	<b>Fracht und Nachtflug.....</b>	<b>126</b>
1.	Arten von Luftfracht .....	126
2.	Ist Luftfracht die Lärmschäden wert?.....	130
3.	Handlungsalternativen für Luftfracht.....	132
4.	Konsequenzen für eine Luftverkehrspolitik.....	134
<b>F.</b>	<b>Die Schäden durch Lärm.....</b>	<b>135</b>
1.	Grundlagen.....	135
2.	Das Problem der Belästigungen .....	136
3.	Die Regulierung des Fluglärms .....	137
4.	Neuere Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung.....	138
5.	Immobilienwertminderungen als Indikator.....	140
6.	Konsequenzen für eine Luftverkehrspolitik.....	143
<b>G.</b>	<b>Vergleich dreier Luftverkehrskonzepte von 2014: Bund (Posch), BDL, Norddeutsche Länder .....</b>	<b>144</b>
1.	Einleitung.....	144
2.	Ansatzpunkt .....	144
3.	Unternehmensschutz oder Dienstleistungsqualität? .....	145
4.	Luftverkehr und Wettbewerb.....	146
5.	Luftverkehr und Bürgerbeteiligung.....	147
6.	Luftverkehr und externe Effekte .....	149
7.	Luftverkehr und Betriebsrechte .....	150
<b>III.</b>	<b>Zusammenfassung und Vorschläge.....</b>	<b>151</b>
<b>IV.</b>	<b>Literatur .....</b>	<b>153</b>

### **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Korrelationskoeffizienten der Entwicklung Europäischer Flughäfen mit dem Landes-BIP 2003 - 2012.....	50
Tabelle 2: Die Quellen verschiedener regionaler Institutionen zu Erkenntnissen über Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs .....	104
Tabelle 3: Flugbewegungen in Köln/Bonn im Sommerflugplan 2015 insgesamt .....	120
Tabelle 4: Flugbewegungen in Köln/Bonn im Sommerflugplan 2015 nach Uhrzeiten .....	121
Tabelle 5: Flugbewegungen in Köln/Bonn im Sommerflugplan 2015 nach Airlines .....	120
Tabelle 6: Flugpläne mit und ohne Nachtflug.....	124

### **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Erreichbarkeit und Wirtschaftswachstum.....	33
Abbildung 2: Die Lagegunst Dubais im globalen Streckennetz.....	45
Abbildung 3: Entwicklung der großen Europäischen Flughäfen.....	46
Abbildung 4: Entwicklung der kleinen Europäischen Flughäfen .....	47
Abbildung 5: Entwicklung der Umsatzerlöse des Flughafens Münster/Osnabrück .....	47
Abbildung 6: Entwicklung der Jahresüberschüsse/-fehlbeträge des Flughafens Paderborn/Lippstadt .....	48
Abbildung 7: Entwicklung der Flugbetriebszahlen am Flughafen Paderborn/Lippstadt .....	48
Abbildung 8: Vergleich der Umsatzerlöse pro Passagier an verschiedenen Flughäfen .....	49
Abbildung 9: Vergleich der Jahresergebnisse pro Passagier .....	49
Abbildung 10: Direkt, indirekt und induziert Beschäftigte im deutschen Luftverkehr 2012.....	96
Abbildung 11: Beschäftigte im Luftverkehr nach Geschäftsbereichen .....	97
Abbildung 12: Luftverkehr und Arbeitsmarkt.....	111
Abbildung 13: Luftverkehr und BIP-Wachstum .....	111
Abbildung 14: Flugbewegungen in Köln/Bonn im Sommerflugplan 2015 nach Airlines.....	121
Abbildung 15: Entwicklung des Luftfracht- und Luftpostverkehrs am Flughafen Dortmund .....	127
Abbildung 16: Fluglärm, Immobilienwertminderung und Belästigung 2005.....	138
Abbildung 17: Fluglärm und Immobilienwertminderung.....	141