



**Unsere Flughäfen
Deutschlands Tore zur Welt**

Festschrift

**70 Jahre Flughafenverband ADV
70 Jahre Luftfahrtgeschichte
in Deutschland | 1947-2017**

FLUGHAFENVERBAND





Inhaltsverzeichnis

Grußwort Alexander Dobrindt	Seite 3
Grußwort Daniela Behrens	Seite 4
Grußwort Michael Garvens	Seite 5
Zeittafel	Seite 7
Köpfe der ADV	Seite 8
70 Jahre Luftverkehrsgeschichte in Deutschland	Seite 10
Nachwort Ralph Beisel	Seite 40
Mitgliedsflughäfen	Seite 42
Impressum	Seite 42
Wir danken	Seite 43

Grußwort Alexander Dobrindt

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



Luftfahrtnationen sind Wohlstandsregionen. Das ist ein ökonomisches Grundprinzip. Der Luftverkehr war und ist ein zentraler Treiber der internationalen Vernetzung – und hat damit die Grundlage gelegt für unseren Aufstieg zur führenden Exportnation, zum Logistikweltmeister und zu einer der stärksten Volkswirtschaften der Welt.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hat diese einzigartige Erfolgsgeschichte als ältester Verband der zivilen Luftfahrt in Deutschland von Anfang an aktiv gestaltet und entscheidend zur Entwicklung des Luftverkehrsstandorts Deutschland beigetragen. Mit ihrer satzungsgemäßen Vorgabe der Beratung der Behörden des Bundes und der Länder ist die ADV nicht nur ein klassischer Fachverband, sondern ein unverzichtbarer Partner der Politik.

Ich gratuliere der ADV und ihren Mitgliedern daher zu diesem großen Jubiläum und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit! Die kommenden Jahre bringen im Luftverkehr ein massives Wachstum. Eine Voraussetzung, um dieses Wachstum abzurufen und die damit verbundenen Wohlstandschancen zu nutzen, sind leistungsfähige Flughäfen. Unsere Ausgangslage ist gut: Wir stehen bei der Erreichbarkeit von Flughäfen europaweit an der Spitze, sind Frachtverkehrsstandort Nr. 1 in Europa und spielen mit unseren Hubs in der Liga der internationalen Großflughäfen. Jetzt geht es darum, diese Ausgangslage zu halten und weiter auszubauen, indem wir die Wettbewerbsfähigkeit unserer Luftverkehrswirtschaft weiter stärken. Dafür haben wir Eckpunkte für ein Luftverkehrskonzept entwickelt – mit drei zentralen Elementen:

1. Wir stärken unsere Luftverkehrsgesellschaften.

Wir entlasten die Fluggesellschaften bei den Flugsicherungsgebühren. Darüber hinaus stocken wir das Eigenkapital der Deutschen Flugsicherung auf, um hierüber ebenfalls die Gebühren abzusenken.

2. Wir stärken unsere Flughäfen.

Wir halten die Betriebszeiten der Flughäfen offen und erteilen Verschärfungen eine klare Absage. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, dass bereits begonnene und in Planung befindliche Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung unserer Flughäfen zeitnah umgesetzt werden können. Außerdem sorgen wir mit unseren Rekordmitteln für die Infrastruktur und dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 dafür, die Verkehrsanbindungen unserer Flughäfen weiter zu stärken.

3. Wir setzen auf eine faire Liberalisierung.

Liberalisierung ist kein Selbstzweck, sondern beruht auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit. Wir werden deshalb unter anderem darauf dringen, dass Luftverkehrsabkommen der EU und ihrer Mitgliedsländer mit Drittstaaten durchsetzungsfähige Klauseln zum lauterem Wettbewerb enthalten und dass die Öffnung der interkontinentalen Märkte mit Augenmaß erfolgt. Ich bin überzeugt: Mit diesen Eckpunkten für ein Luftverkehrskonzept und einer funktionierenden Partnerschaft von Flughäfen, Airlines und Politik halten wir Deutschland an der Spitze bei Wachstum, Wohlstand und Arbeit. Ich freue mich, diese Partnerschaft auch in Zukunft mit der ADV umzusetzen und wünsche ihren Mitgliedern weiterhin viel Erfolg und allzeit Gottes Segen!

Foto: Bundesregierung / Kugler

Grußwort Daniela Behrens

Vorsitzende des ADV-Verwaltungsrates
Staatssekretärin im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

4



Ich empfinde es als Freude und Ehre zugleich, dass in meine Amtszeit als Vorsitzende des Verwaltungsrates das 70jährige Jubiläum der ADV fällt. Zumal mit dem Flughafen Hannover-Langenhagen ein Gründungsmitglied aus meinem Bundesland Niedersachsen stammt.

Es waren ereignisreiche 70 Jahre, in denen die ADV Politik, Wirtschaft und Regionen als verlässlicher Partner begleitet und – wie ich heute feststellen darf – auch sehr sachkundig und erfolgreich beraten hat. Uns einte und eint dabei dasselbe Ziel: Ein wettbewerbsfähiger Luftverkehrsstandort benötigt moderne und leistungsfähige Verkehrsflughäfen in Deutschland. Die Mitgliederstruktur der ADV aus Flughäfen, Bundesländern, Städten, Deutschem Städtetag sowie Industrie- und Handelskammern verdeutlicht das gemeinsame Anliegen.

Mit ihren 70 Jahren ist die ADV älter als die Bundesrepublik Deutschland,

die ADV hat Deutschland in allen Phasen der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung seit der Nachkriegszeit begleitet: die Zeit des Aufschwungs und des Wirtschaftswunders, der gesellschaftlichen Veränderungen der späten 1960er Jahre, der Wiedervereinigung Deutschlands bis zum Zusammenwachsen Deutschlands und Europas in den heutigen Tagen. Mit der Zeit haben sich auch die Herausforderungen, vor denen die Flughäfen sowie die gesamte Luftverkehrswirtschaft stehen, stark verändert.

Wurde das Fliegen nach den Schrecken des 2. Weltkriegs in Deutschland zunächst als technisch wie gesellschaftlich innovative sowie als mondäne Art der Fortbewegung und als Verbindung mit den sich wieder aussöhnenden Ländern der Erde wahrgenommen, so stellt sich das Fliegen heute längst als ein normaler Alltagsvorgang dar. Die Welt rückt zusammen – es ist in Zeiten der Globalisierung längst üblich geworden, sich des Flugzeuges als schnelles und sicheres Transportmedium zu bedienen.

Natürlich gehört es dazu, dass mit dem enormen Zuwachs an Verbindungen und einer hohen Konnektivität, die für die Exportnation Deutschland unerlässlich notwendig ist, auch auf die gestiegenen Belastungen durch den Luftverkehr hinzuweisen ist. Ich bin sicher, dass es in der Zukunft insbesondere durch technische Innovation gelingen wird, die heute für alle Seiten als belastend empfundene Debatte um das Thema Fluglärm deutlich zu entschärfen. Hier ist gut zu wissen, dass der ADV das gute Miteinander von Anwohnerinnen und Anwohnern und Flughäfen ein besonderes Anliegen ist und sie an Lösungen, die sowohl dem berechtigten Gesundheitsschutz der Bevölkerung als auch den wirtschaftlichen Erfordernissen der Flughäfen gerecht werden, mitwirkt.

Der Wettbewerb ist in dieser Branche enorm. Nicht nur in Europa, sondern in der ganzen Welt. Das Thema Luftverkehr ist international geprägt wie kein zweites. Dabei müssen wir insbesondere darauf achten, dass unsere hohen nationalen Arbeitsschutz- und Sozialstandards nicht unterlaufen werden und so der Wettbewerb zuungunsten der heimischen Marktteilnehmer verfälscht wird.

Umso wichtiger ist es, dass wir diese Herausforderungen weiterhin gemeinsam mit der ADV als ebenso kompetenter wie fachkundiger Ansprechpartnerin für die Flughäfen, Behörden und die Politik auch in Zukunft engagiert angehen. Damit es auch in den nächsten 70 Jahren und darüber hinaus leistungsfähige Flughäfen in Deutschland gibt!

Foto: Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Grußwort Michael Garvens

ADV-Präsident

Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln Bonn GmbH



Es ist gute 100 Jahre her, dass in Deutschland der erste Flughafen eröffnete und in den USA die erste kommerzielle Fluglinie ihren Betrieb aufnahm. Angesichts dieser vergleichsweise kurzen Geschichte sind 70 Jahre Flughafenverband ADV eine ziemlich lange Zeit. In dieser nahm der Luftverkehr in Deutschland und weltweit eine rasante Entwicklung: Das Fliegen wurde schneller, bequemer, sicherer, leiser und preiswerter. Für viele Millionen Menschen steht das Flugzeug heute als Symbol für Freiheit, Wohlstand und Völkerverständigung. Genauso symbolträchtig ist die Rolle unserer modernen Flughäfen als Tore zur Welt.

Zum Fortschritt im Luftverkehr und insbesondere zur prosperierenden Entwicklung der deutschen Airports hat die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen in gemeinsamer Arbeit mit ihren Mitgliedern – den Flughäfen, den Ländern und Kommunen, den IHKs und den Verbänden – einen entscheidenden Beitrag geleistet. Das belegt diese Broschüre eindrucksvoll und es wird auch durch einen Blick auf die aktuellen Zahlen deutlich: 2016 verzeichneten die deutschen Verkehrsflughäfen mehr als 220 Millionen Passagiere und rund 4,5 Millionen Tonnen Luftfracht. 800.000 internationale Flüge und 600 Flugziele zeigen den Erfolg und die weltweite Vernetzung der ADV-Verkehrsflughäfen.

Trotz dieser Erfolgsgeschichte gibt es für die deutschen Flughäfen nicht nur Grund zur Freude. Der Siegeszug des Luftverkehrs hat auch dazu

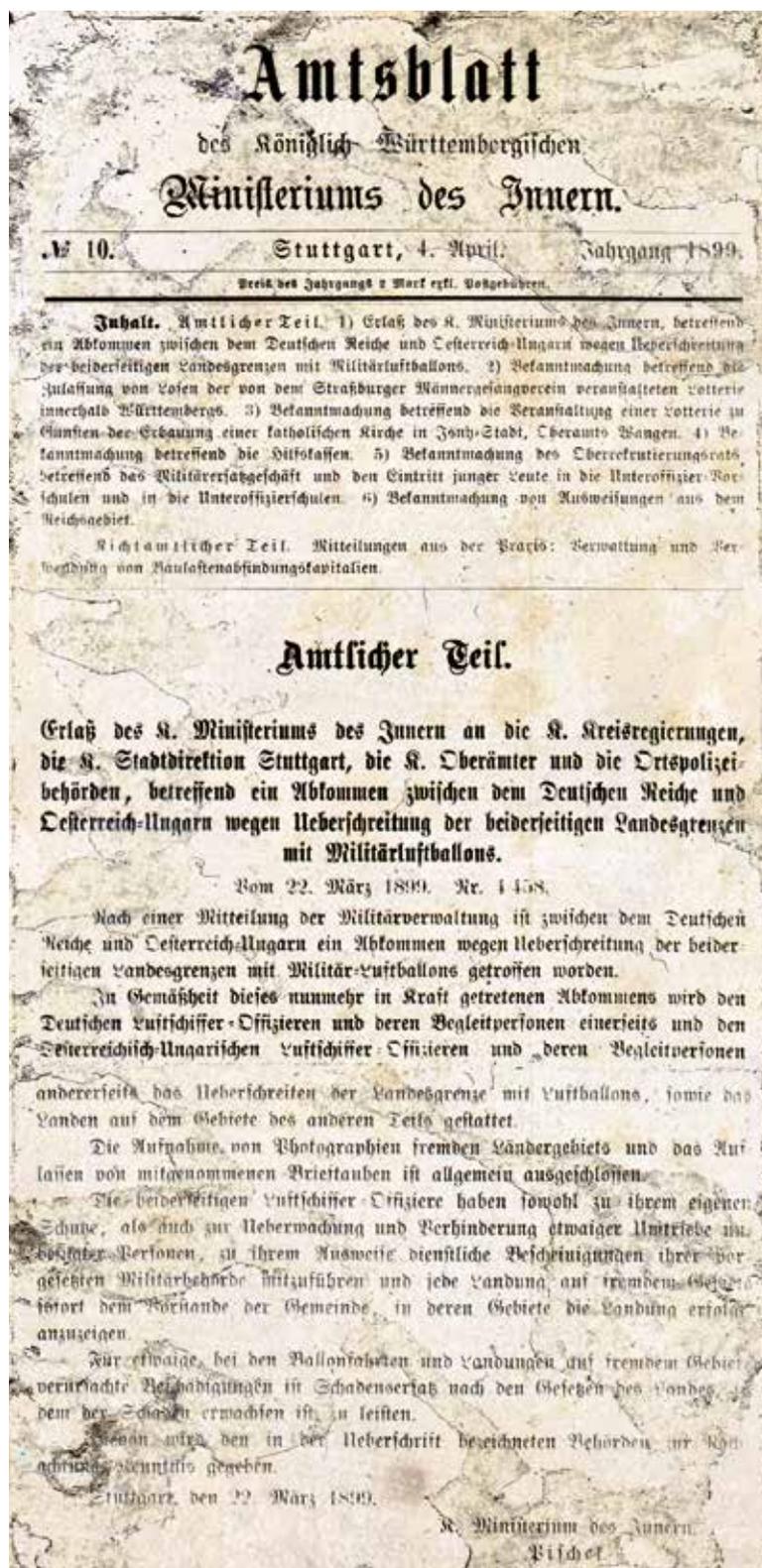
geführt, dass er hierzulande immer stärker staatlich reglementiert worden ist. Während andere Nationen den Luftverkehr als wichtigen Standortfaktor nach Kräften fördern, werden ihm in Deutschland Sonderlasten auferlegt. Die Luftverkehrsteuer, stetig steigende Luftsicherheitskosten, Beschränkungen bei den Betriebszeiten und überlange Planungs- und Genehmigungsverfahren führen dazu, dass die deutschen Flughäfen im internationalen Vergleich benachteiligt sind. Fortschritte bei den Themen Lärm- und Klimaschutz sowie Energieeffizienz lassen sich aber nur realisieren, wenn die Investitionskraft der Luftverkehrswirtschaft gestärkt wird. Der bedarfsgerechte Ausbau von Infrastruktur muss auch künftig möglich sein, denn nur mit ausreichenden Kapazitäten können wir im globalen Wettbewerb bestehen. Für die Wettbewerbsfähigkeit sind auch die Betriebszeiten deutscher Flughäfen und die Realisierungsdauer von Infrastrukturvorhaben von großer Bedeutung. Nicht zuletzt müssen wir dem Freiheitsgedanken des Luftverkehrs durch großzügige Verkehrsrechte und eine Ausweitung von Open-Sky-Abkommen Rechnung tragen.

Es ist nicht zu übersehen: Auch nach 70 Jahren erfolgreicher Arbeit für die Flughäfen gehen der ADV die Themen nicht aus. Mit seiner fachlichen Expertise und der hervorragenden politischen Vernetzung ist der Verband für die Zukunft bestens gerüstet. In diesem Sinne:

Happy Birthday ADV! Auf die nächsten 70 Jahre!

Foto: Köln Bonn Airport





Am 12. April 1897 schrieb der Preußische Kriegsminister an den Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe: „Das Kgl. Bayerische Kriegsministerium hat mir mitgeteilt, daß es für die Ausbildung der Bayerischen Luftschiffer-Abteilung sehr erwünscht sei, wenn deren Offizieren und ev. ihren Begleitmannschaften bei dienstlichen Freifahrten mit dem Ballon die Überschreitung der Oesterreichischen Grenze und die Landung des Ballons auf Oesterreichischem Gebiet gestattet werde. [...] Da ich meinerseits gegen das Landen österreichischer Militär-Luftschiffer-Ballons auf deutschem Gebiet keine Bedenken hege, so darf ich Eurer Durchlaucht ganz erg. Anheimstellen, in eine Regelung dieser Frage durch ein auf Gegenseitigkeit beruhendes Uebereinkommen im Benehmen mit der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung einzutreten, sofern nicht etwa politische Bedenken entgegenstehen.“ Nach umfangreichen Verhandlungen zwischen deutscher und österreichisch-ungarischer Regierung kam es am 6. August und 2. November 1898 zu einem bilateralen Übereinkommen. Damit war das vermutlich erste Luftfahrtabkommen der Welt zustande gekommen.

Zeittafel

1947 | Gründung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen in Stuttgart.

1951 | Das Bundesverkehrsministerium richtet eine Luftfahrtabteilung ein. Erster Leiter wird der stellvertretende ADV-Geschäftsführer Dr. Kurt Knipfer.

1952 | ADV-Delegation reist in die USA und stellt Kontakte zur US-Luftfahrtbehörde CAA her.

1955 | Deutsche Lufthansa AG wird (neu) gegründet.

1955 | Bundesrepublik erlangt teilweise Lufthoheit zurück.

1956/1960 | ADV erarbeitet technisch-betriebliche Grundlagen für die Vorbereitung der deutschen Flughäfen auf den Strahlflugverkehr.

1961 | ADV richtet die Mitgliedergruppe „Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze (RVV)“ ein.

1961 | Flughafen Wien wird stellvertretend für die 1956 gegründete Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen (AÖV) assoziiertes Mitglied der ADV.

1962 | ADV wird Mitgründerin des Club International d'Assistance Aeroportuaire (später Airports Council International, ACI).

1968 | ADV und Flughäfen führen das Landegebühhensystem mit nutzlastabhängiger Komponente (= variable Landegebühh) ein.

1968 | Flughafen Basel wird assoziiertes Mitglied der ADV.

1969 | ADV entwickelt Piktogramm-Sprache für Flughäfen (ADV-Piktogrammfiel).

1970 | Flughafen Zürich wird assoziiertes Mitglied der ADV.

1971 | ADV erhält vom Centro Sviluppo Trasporti Aerei den Leonardo-da-Vinci-Preis als „bestes Modell einer einheitlichen Flughafenorganisation auf demokratischer Basis“.

1976 | ADV und Flughäfen führen lärmabhängige Landegebühhen ein.

1989 | ADV-Jahrestagung in Berlin. Mitglieder werden Zeitzeugen der Maueröffnung.

1990 | Aufnahme der DDR-Flughäfen in die ADV. ADV bildet Solidargemeinschaft für die fachliche, personelle und materielle Unterstützung der internationalen Flughäfen in den Neuen Bundesländern.

1992 | Gründung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH aus der Bundesanstalt für Flugsicherung.

1995 | ADV eröffnet Verbindungsbühh in Brüssel.

1997 | ADV führt umfassende Untersuchung zur „Sicherung und Optimierung des Luftverkehrsstandortes Deutschland“ durch.

2000 | ADV beschließt Umzug der ADV-Geschäftsführung nach Berlin.

2001 | Terroranschlag auf das World Trade Center in New York.

2002 | ADV-Geschäftsführung bezieht ab November 2002 eigene Geschäftsräume in Berlin-Mitte.

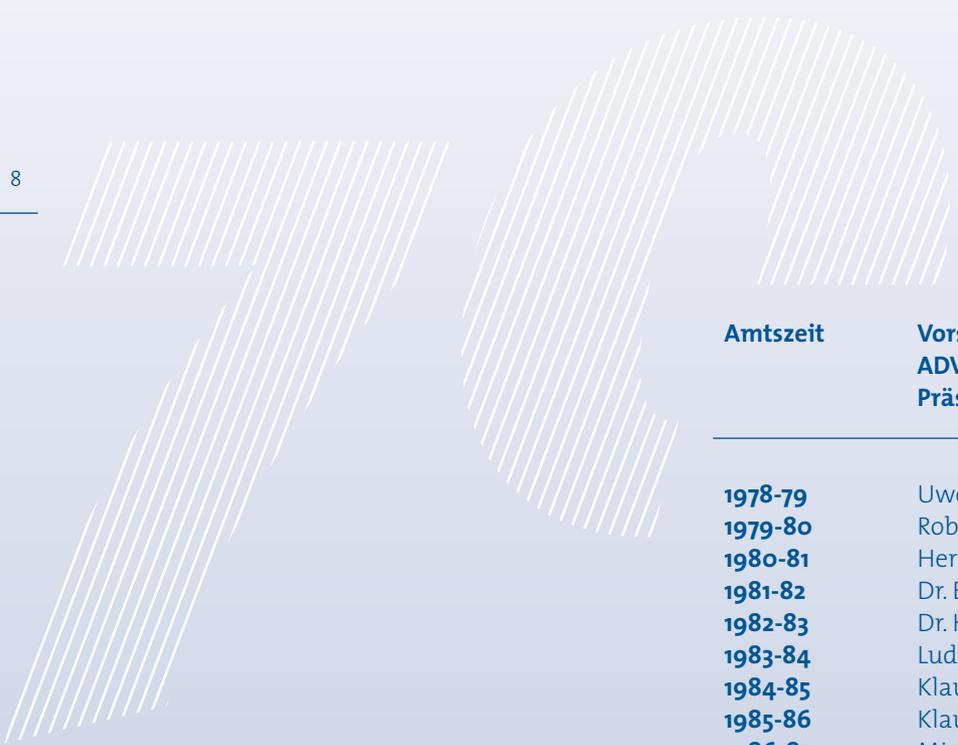
2003 | ADV wird Mitglied im Bundesverband der Deutschen Industrie.

2010 | Bundesregierung beschließt Einführung der Luftverkehrsteuer.

2011 | Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) nimmt seine Arbeit auf. ADV ist Gründungsmitglied.

2015 | ADV zieht gemeinsam mit den Verbänden BDL, BDF und Aireg in das Berliner Haus der Luftfahrt.

2017 | ADV feiert mit hochrangigen Gästen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft das 70-jährige Bestehen des Verbandes.



Amtszeit	Vorsitzender des ADV-Direktoriums Präsident	Flughafen
1978-79	Uwe Christiansen	Hamburg
1979-80	Robert Grosch	Berlin
1980-81	Hermann Reichart	München
1981-82	Dr. Eversmeyer	Düsseldorf
1982-83	Dr. Hans-Joachim Borst	Frankfurt
1983-84	Ludwig Hoffmann	Nürnberg
1984-85	Klaus Linicus	Hannover
1985-86	Klaus Wedekind	Stuttgart
1986-87	Michael Schade	Köln/Bonn
1987-88	Richard Schleicher	Hamburg
1988-89	Wilhelm Grebe	Hannover
1989-90	Prof. Manfred Schölch	Frankfurt
1990-91	Bernd Rietdorf	Düsseldorf
1991-92	Willi Hermsen	München
1992-93	Hans-Joachim Peters	Düsseldorf
1993-95	Prof. Manfred Ernst	Bremen
1995-96	Matthias Tümpel	Düsseldorf
1996-97	Werner Hauschild	Hamburg
1998	Hans Michel	Frankfurt
1999	Willi Hermsen	München
2000	Volkmar Stein	Dresden/Leipzig
2001	Hans-Joachim Peters	Düsseldorf
2002	Prof. Manfred Ernst	Bremen
2003-2006	Walter Vill	München
2007-2010	Michael Eggenschwiler	Hamburg
2011-2012	Christoph Blume	Düsseldorf
2013-2016	Dr. Michael Kerkloh	München
2017	Michael Garvens	Köln/Bonn

Köpfe der ADV

Amtszeit	Vorsitzender des ADV-Verwaltungsrats	Amtszeit	ADV-Geschäftsführer
1947-1974	Dr. Arnulf Klett	1947-1955	Lothar Zobel (ehrenamtlich)
1975-83	Dr. Gerhard Schattschneider	1953-1978	Dr.-Ing. Werner Treibel
1983-91	Bolo Mayweg	1978-1989	Dr. Hans Achtnich
1991-95	Dr. Wilhelm Doni	1989-2007	Bernd Nierobisch
1995-98	Hermann Schaufler	2007-heute	Ralph Beisel
1999	Dr. Riesenbeck		
2000-2003	Ulrich Mehlmann		
2004-2006	Prof. Dr. Jürgen Pätzold		
06/2006- 06/2007	Dr. Ural Kalender		
06/2007-2009	Prof. Dr. Jürgen Pätzold		
2010	Dr. Harald Albuschkat		
2011-2014	Dr. Klaus Lippold		
seit 2014	Daniela Behrens		



Das Ende des Nationalsozialismus am Frankfurter Flughafen, 1945

Foto: 50 Jahre Flughafen Frankfurt 1936-1986.

Geschichte eines europäischen Flughafens, hrsg. von der Flughafen Frankfurt Main AG, 1986

40er Jahre

Als das Deutsche Reich am 8. Mai 1945 kapitulierte, war das Land politisch, wirtschaftlich und moralisch am Boden. Millionen Menschen hatten durch deutsche Schuld ihr Leben verloren, waren verschleppt oder vertrieben worden; das Land hatte seine nationale Souveränität eingebüßt und die wirtschaftlichen wie infrastrukturellen Grundlagen waren in großen Teilen zerstört. Das galt auch für die deutschen Flughäfen und die Luftflotte. Im „Potsdamer Abkommen“ vom 2. August 1945 untersagten die Siegermächte USA, Sowjetunion und Großbritannien Deutschland die „Unterhaltung und Herstellung aller Flugzeuge“, beschlossen aber auch „unverzögerlich(e) Maßnahmen“ zur „Durchführung der notwendigen Instandsetzungen des Verkehrswesens“.

So wurde im Februar 1947 bei der US Air Force in Berlin eine Unterabteilung für zivilen Luftverkehr gebildet. Etwa zur gleichen Zeit verschickte der Stuttgarter Flughafendirektor Lothar Zobel eine Denkschrift mit Überlegungen zur „künftigen Stellung der deutschen Verkehrsflughäfen im internationalen Luftverkehr“. Er lud die Vertreter der Flughäfen Bremen, Essen, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim und München nach Stuttgart ein. Dort wurden zwei wichtige Entscheidungen getroffen: Die deutschen Verkehrsflughäfen sollten in Form von Gesellschaften des Handelsrechts und nicht als eine staatliche Organisation verwaltet werden. Und die Flughäfen beschlossen, künftig in der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen“ zusammenzuarbeiten. Dies war die Geburtsstunde des heutigen Flughafenverbandes ADV.



Besondere Erfolge der ADV

Sachverständigenbesprechung „Gestaltung und Ausbau neuzeitlicher Verkehrsflughäfen“: Im September 1948 trafen sich auf Einladung der ADV in Stuttgart Flughafen-Sachverständige, um Themen der Wiedererrichtung und des Ausbaus deutscher Verkehrsflughäfen zu behandeln. Vor allem ging es um zwei Fragen: 1. Welche Maßnahmen sind notwendig, um die Bodenorganisation wieder in einen Betriebszustand zu versetzen, der den internationalen Forderungen entspricht? 2. Welche wirtschaftlichen und finanziellen Möglichkeiten hat die deutsche Volkswirtschaft, um die Mittel für die Wiederherstellung aufzubringen? Die Vorträge reichten von der Beurteilung der Größe und Leistungsfähigkeit deutscher Verkehrsflughäfen im Vergleich zum Ausland, Fragen der Anlage von Start- und Landebahnssystemen, Bau und Organisation von Flughafenabfertigungsgebäuden, Tank- und Stromversorgungsanlagen bis hin zu Funk- und Befeuerungsanlagen. Damit schufen die Experten die Grundlagen für den zivilen Luftverkehr nach dem Krieg.



Gesuch um Versammlungsgenehmigung zur Gründungsversammlung der ADV am 2./3.10.1947
Foto: Flughafenverband ADV

Ende der Berlin-Blockade 1949 am Flughafen Tempelhof
Foto: Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH



Follow Me-Car Tempelhof, 1954
Foto: Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH

50er Jahre

Die Fünfziger Jahre waren von zwei großen Entwicklungen geprägt: Politisch kehrte Deutschland in die internationale Gemeinschaft zurück – wenn auch in Form von zwei getrennten Staaten in zwei feindlichen Machtblöcken. In technischer Hinsicht war es der Düsenluftverkehr, der die internationale Luftfahrt rasant veränderte.

Kampf um die Souveränität und Internationalisierung

Seit 1951 gab es eine Luftfahrtabteilung im Bundesverkehrsministerium, deren Leiter der ehemalige stellvertretende ADV-Geschäftsführer Dr. Kurt Knipfer wurde. Bis 1955 bedienten ausschließlich ausländische Fluggesellschaften die deutschen Linien und Flughäfen. Am 1. April 1955 jedoch starteten in Hamburg und München je eine Convair CV 340 der erst zwei Jahre zuvor wieder gegründeten Lufthansa zu planmäßigen Linienvflügen. Die ersten Ziele der jungen Lufthansa waren neben den beiden Abflughäfen Düsseldorf, Frankfurt/Main und Köln/Bonn.

Am 5. Mai 1955 traten die Pariser Verträge in Kraft, mit denen die Bundesrepublik Deutschland die volle Souveränität wieder erlangte und ihr Beitritt zur NATO und zur Westeuropäischen Union (WEU) vertraglich vereinbart wurde. Damit bekam die Bundesrepublik auch die teilweise Lufthoheit zurück.

Für die Wiederbelebung des Luftverkehrs in der Sowjetischen Besatzungszone trug die Sowjetische Militäradministration in Deutschland die Verantwortung. Anlässlich der Leipziger Herbstmesse 1949 öffnete sie den Flughafen Leipzig-Mockau. 1954 verkündete die Regierung der UdSSR die Herstellung der vollen Souveränität der DDR. Im April 1954 erarbeitete das Staatssekretariat für Kraftverkehr und Straßenwesen Vorschläge zur Entwicklung des Luftverkehrs der DDR, die unter anderem die Übernahme des Flughafens Berlin-Schönefeld in deutsche Verwaltung beinhalteten. Im April 1955 unterzeichneten UdSSR und DDR eine Vereinbarung über die gemeinsame Nutzung des Flughafens Berlin-Schönefeld.

Zum 1. Mai 1955 erfolgte die Gründung der Deutschen Lufthansa (DLH) als nationale Flug-

gesellschaft der DDR. Nach erbitterten Rechtsstreitigkeiten mit der in der Bundesrepublik bestehenden gleichnamigen Aktiengesellschaft übernahm 1963 die Interflug-Gesellschaft für internationalen Flugverkehr m.b.H. alle Luftverkehrsaufgaben und Luftfahrtdienste.

Im Verlauf des Jahres 1955 schloss die DDR Luftverkehrsabkommen mit Polen, Rumänien, Bulgarien, Ungarn und der Tschechoslowakei ab und trat internationalen Vereinbarungen zum Luftverkehr – Warschauer Abkommen und Den-Haager-Protokoll – bei. Im Februar 1956 wurde als erste internationale Linie die Verbindung nach Warschau eröffnet. Ab dem 16. Juni 1957 war das Inlandnetz der DDR mit den Flughäfen Barth, Berlin, Dresden, Erfurt, Karl-Marx-Stadt und Leipzig in Betrieb. Der jungen Bundesrepublik blieb der Flug nach West-Berlin verwehrt. Hier durften nur US-amerikanische, britische und französische Fluggesellschaften verkehren. Ab 1961 wurde der zivile Luftverkehr der DDR dem Ministerium für Verkehrswesen zugeordnet, wo für die Planung, Entwicklung und Koordinierung des Luftverkehrs die Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt entstand.



In der Bundesrepublik hatten 1955 Bund und Länderministerien die Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftfahrt übernommen. Mit dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zur ICAO im Oktober 1955 begann auf staatlicher Ebene die internationale Zusammenarbeit.

Eine Iljuschin Il-14 der Interflug vor den im Bau befindlichen Gebäuden des Flughafens Berlin-Schönefeld
Foto: Bundesarchiv DH 2 Bild-F-04180, Berlin Schönefeld, Flughafenbau, Il14



Auch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen weitete ihre Aktivitäten international aus: So wurde der Verband im Mai 1955 Mitglied der westeuropäischen Flughafenorganisation WEAA und 1962 der International Civil Airports Association (ICAA).

Anfang der 60er Jahre gewann die ADV auch im Ausland Mitglieder hinzu: 1961 wurde der Flughafen Wien stellvertretend für die 1956 gegründete Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen (AÖV) assoziiertes Mitglied der ADV. 1968 folgte der Schweizer Flughafen Basel und 1970 der Flughafen Zürich.



Karikatur zum Rennen um die längste Startbahn 1960

Abbildung: Streiflichter aus der Dokumentation

„75 Jahre Deutsche Verkehrsflughäfen“ von Prof. Dr. Werner Treibel
oben: Pushback des ersten Pan Am - Jumbos | Foto: Fraport AG

Besondere Erfolge der ADV

Leonardo da Vinci-Preis für die ADV: 1971 wurde die ADV vom Centro Sviluppo Trasporti Aerei in Rom mit dem Leonardo da Vinci-Preis ausgezeichnet. In der Begründung hieß es, „dass die ADV im Rahmen der demokratischen Möglichkeiten zur Lösung der Probleme der Infrastruktur für den in- und ausländischen Luftverkehr ein optimales Modell einer einheitlichen Flughafenorganisation darstellt. Durch das Funktionieren einer autonomen Gesellschaftsstruktur (e.V.) werden die Ansprüche des Luftverkehrs mit denen der Infrastruktur wirksam koordiniert. Die ADV ist dadurch in der Lage, in der Bundesrepublik Deutschland eine organische Gemeinschaft von leistungsfähigen, sich ständig der Entwicklung anpassenden Flughäfen zu verwirklichen und hochqualifiziertes Führungspersonal heranzubilden.“

Herausforderung Düsenluftverkehr

Im Oktober 1955 erteilten Pan American Airways und United Airlines Großaufträge für Düsenflugzeuge an die amerikanische Flugzeugindustrie: ein Wendepunkt in der Verkehrsluftfahrt. „Dies ist kein normaler Materialablösungsvorgang – eine Revolution ist eingetreten“, urteilte ADV-Geschäftsführer Dr. Werner Treibel.¹ Die Revolution forderte den deutschen Verkehrsflughäfen alles ab: Bis 1959 wurden innerhalb weniger Jahre wesentlich längere Start- und Landebahnen und zusätzliche Schutzmaßnahmen vor Druck und Hitze im Rollfeld- und Vorfeldbereich nötig. 1962 wurde der Entwicklungsvertrag für das britisch-französische Gemeinschaftsprojekt Concorde unterzeichnet. Amerikaner und Sowjets entwickelten eigene Muster für Überschallflugzeuge. Als die Boeing 747 aus einem militärischen Projekt entwickelt wurde, verringerte sich das Interesse am zivilen Überschallflug.

Die Herausforderungen der Großraumflugzeuge waren für die Flughäfen enorm: Sie betrafen die Gestaltung der Vorfelder, Abstellpositionen, Fluggastbrücken und Einrichtungen für die Abfertigung von Fluggästen, Fracht und Post. Durch die Verdopplung der Reisefluggeschwindigkeit verringerte sich die Flugzeit dramatisch, so dass sich das Verhältnis von Flugzeit zu Bodenzeit veränderte. Die neuen Flugzeugmuster hatten viel mehr Sitzplätze, was die Spitzenbelastungen in der Bodenabfertigung erhöhte. Dies machte andere Abfertungsverfahren, besonders im Passagier- und Gepäckbereich notwendig. Die Flughäfen suchten über die ADV in Expertenarbeitsgruppen den Kontakt mit den Flugzeugherstellern und Airlines. Rechtzeitig zum Einsatz der Großraumflugzeuge konnten einige Verkehrserleichterungen auf den Flughäfen durchgesetzt werden, z. B. die Einführung der Piktogrammsprache, das Zweikanal-Zollprüfsystem und die Wegweisung zum Flughafen auf öffentlichen Straßen.

Besondere Erfolge der ADV

Piktogrammsprache: Wer international reist, ist es gewohnt, sich auf Flughäfen in aller Welt anhand von klaren und eindeutigen Bildzeichen zu orientieren. Diese so genannten Piktogramme sind ein großer Erfolg der Arbeit der ADV. Nach jahrelanger internationaler Abstimmung über die Auswahl geeigneter Bildsymbole legte die ADV 1969 Normen zur praktischen Verwirklichung eines Bildsymbolsystems vor, die internationale Anerkennung fanden. Auch wenn das Design der zahlreichen Symbole z. B. für Ankunft, Taxi-Stand oder Kontrolle in den letzten 49 Jahren dem Zeitgeist und den individuellen Bedürfnissen der Flughäfen angepasst wurde, bleiben sie auch in Zukunft universeller Orientierungscode für Menschen aus aller Welt.



Um den technischen Entwicklungen nicht mehr hinterher laufen zu müssen, forderte der ADV-Verwaltungsrat die „Einbeziehung der Flughafenangelegenheiten als Planungsparameter der Flugzeugentwicklung“. Langfristig mit Erfolg. Dr. Werner Treibel schrieb im ADV-Informationsdienst zur Umstellung auf Strahltriebwerke: „Der Schwerpunkt der zu lösenden Aufgaben verlagert sich im Flughafenbereich immer mehr von der rein technischen Problematik in das verkehrswirtschaftliche Gebiet. Hierbei gilt es, für den Einsatz der Strahltriebwerke eine wirksame Verknotung der Langstrecken mit den kontinentalen und innerdeutschen Strecken zu schaffen. Dazu müssen sich die Knotenpunkte (Transitflughäfen) entwickeln, die Abfertungsverfahren an die erhöhte Fluggeschwindigkeit und die gestiegene Sitzplatzzahl sowie den schnellen Übergang von einem Flugzeug zum andern angepasst werden.“²

¹ADV-Informationsdienst Nr. 12/1955

²ADV-Informationsdienst Nr. 12/1958



Riesentrubel am Flughafen München-Riem, als dort am 23. Juni 1966 die vier „Pilzköpfe“ aus Liverpool empfangen wurden.

Um 12.56 Uhr waren die Beatles in München angekommen mit dem normalen Linienflug der British European Airways (BEA) aus London. Schon am Flugzeug, einer vierstrahligen Comet 4 des britischen Herstellers de Havilland, wurden die Beatles von zahlreichen Fans umjubelt | Foto: Rainer Schwanke / Archiv Herbert Hauke, Flughafen München GmbH

60er Jahre

Die 60er Jahre waren die Zeit des rasanten Wachstums im weltweiten Luftverkehr. Allein von 1964 bis 1965 wuchs in Deutschland die Zahl der Fluggäste um 20 Prozent auf mehr als 16 Millionen. Fünf Jahre später hatte sich diese Zahl bereits verdoppelt. Es wurde nötig, die provisorischen Fluggastabfertigungsgebäude auf einigen deutschen Verkehrsflughäfen zu ersetzen. Studien der ADV zum Flächenbedarf legten statt 400 Fluggästen pro Spitzenstunde nun eine Spitzenbelastung von stündlich bis zu 3000 Fluggästen zugrunde. Ähnliche Untersuchungen wurden auch für die Frachtabfertigung durchgeführt.

Deutschland und sein polyzentrisches Flughafensystem

Überlegungen zur Rolle und Funktion einzelner Flughäfen im deutschen Flughafenetz gewannen Raum. Die Mitgliederentwicklung der ADV machte die Verschiebungen deutlich: Wurden 1950 von den 14 ordentlichen Mitgliedern der ADV nur vier³ nicht im planmäßigen Verkehr angefliegen, so erhöhte sich ihre Zahl bald auf zwölf.⁴ Diese Flughäfen verlangten eine gesonderte Fachvertretung innerhalb der ADV, und so erhielten 1960 per Satzungsänderung die Regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze (RVV) den Status ordentlicher Mitglieder. Es wurde ein eigenes Referat bei der Geschäftsführung gebildet. Im ADV-Verwaltungsrat erhielt die Mitgliedergruppe RVV zunächst einen, später zwei Sitze. Aufgrund der gestiegenen Bedeutung der RVV empfahl die ADV 1971 eine „abgestimmte, das ganze Bundesgebiet erfassende Netzplanung der Infrastruktur der zweiten Ebene“.



Haupthalle Flughafen Tempelhof, 1963
Foto: Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH



Flughafen Nürnberg vermutlich Anfang der 60er Jahre
Foto: Flughafen Nürnberg GmbH

Es kamen gesellschaftliche und politische Fragestellungen auf, die bis heute von Relevanz sind: So führte der Ausbau der internationalen Verkehrsflughäfen für den Düsenluftverkehr zu der Überlegung, die weitere Entwicklung der Verkehrsflughäfen zwischen den Bundesländern zu koordinieren. Die polyzentrische Wirtschaftsstruktur und der föderative Aufbau der Bundesrepublik Deutschland begünstigte die Entwicklung größerer und kleinerer Flughafenstandorte.

Daseinsvorsorge oder Wirtschaftsunternehmen?

Ein Thema, über das auch heute noch leidenschaftlich gestritten wird, war das der Finanzierung der Flughafeninfrastruktur. Dem zugrunde lag die Frage, ob Flughäfen als Einrichtungen der Daseinsvorsorge oder als Wirtschaftsunternehmen zu betrachten sind.

Anfang 1961 war grundgesetzlich geklärt, dass die Luftverkehrsverwaltung eine Bundesangelegenheit ist. Es bestand die Möglichkeit, einzelne Aufgaben den Ländern als Auftragsverwaltung zu übertragen. Demzufolge bemühten sich die Flughäfen, aus dem Verkehrshaushalt des Bundes Finanzierungsmittel zu erhalten, denn der Investitionsbedarf war enorm: Laut einer ADV-Prognose lag der Gesamtinvestitionsbedarf aller westdeutschen Verkehrsflughäfen für die Jahre 1963-1970 bei 1,3 Milliarden DM.

³ Braunschweig, Dortmund, Essen-Mülheim, Mannheim

⁴ Hinzu kamen Augsburg, Baden-Baden, Darmstadt, Freiburg, Friedrichshafen, Karlsruhe, Kiel und Saarbrücken.



Deutsche Flughafendirektoren auf der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 in München, v. l. n. r.: Werner Loebermann (BER), Dr. Werner Treibel (ADV), Wulf-Dieter Graf zu Castell (MUC), Rupprecht Wendel (STR), Rudolf Lange (FRA). Foto: Willi Hermsen

Zitate von ADV-Weggefährten



„Ich begann im Februar 1965 meine Luftfahrt-Karriere bei der ADV, die mich schlussendlich zum Hauptgeschäftsführer der Flughafen München GmbH brachte. Ich war damit auch verantwortlich dafür, dass wir den neuen Flughafen München pünktlich und im Kostenrahmen eröffnen konnten.“

Willi Hermsen, ehemaliger Hauptgeschäftsführer der Flughafen München GmbH | Foto: Willi Hermsen



„Ich bin vor 60 (!) Jahren als Frischling in die Dienste der Stuttgarter ADV eingetreten und habe am 1. Oktober 1964 die erst zwei Jahre zuvor wiederhergestellte Abfertigungshalle in Tempelhof zum ersten Mal betreten, die ich dann sechs Jahre später – die Passagierzahlen waren, nicht zuletzt wegen der Mauer, inzwischen auf 5,5 Millionen angewachsen – entsprechend umbauen musste. Und das alles als Teil einer US Air Force Base und mit unterstützender Begleitung eines sympathischen und hilfsbereiten Airports Administrators Col. George L. Wertenbaker.“

Robert Grosch, ehemaliger Flughafendirektor von Tegel | Foto: Robert Grosch

60er Jahre

Verkehrssteigerungen mit jährlichen Wachstumsraten von mehr als 16 Prozent führten allerdings bereits 1967 zu einer korrigierten Prognose, die für 1967-1977 einen Investitionsbedarf von 5 Milliarden Euro ermittelte.⁵

Bereits damals waren die Flughafengesellschafter bestrebt, ihre Mitwirkung an den Ausbauinvestitionen schrittweise zu verringern. Betrug der Anteil des Bundes an den Flughafeninvestitionen von 1955-1966 noch 11 Prozent, so war er im Jahr 1981 auf Null gesunken. Der Investitionsanteil von Land und Kommunen verringerte sich von 54 Prozent auf 2 Prozent im Jahr 1985. Der Bund gab unterdessen seine Beteiligung an den Flughäfen Hannover, Nürnberg und Stuttgart auf.

Der Rückzug der öffentlichen Hand zwang die Flughäfen zu verstärkten wirtschaftlichen Aktivitäten, die sowohl die Gebühren als auch die Non-Aviation-Erträge betrafen. Vor und nach dem Krieg wurden die Flughafengebühren für alle deutschen Verkehrsflughäfen einheitlich festgesetzt. Nach Übergabe der Lufthoheit an die Bundesregierung übernahm die ADV die Ausarbeitung einer einheitlichen Gebührenordnung für alle westdeutschen Flughäfen, die vom 1. Januar 1956 an gültig war.

Seit 1966 gab es auf Anraten der Genehmigungsbehörden die Passenger Service Charge in Höhe von 5 DM, die von jedem ins Ausland fliegenden Passagier erhoben wurde. Diese Service Charge, die vom Passagier direkt zu zahlen war, verursachte große organisatorische Probleme. Die ADV schlug vor, die Landegebühren künftig in einen fixen Teil, der sich nach dem Höchstabfluggewicht richtete, und einen variablen Teil nach verkauften Sitzplätzen aufzuteilen. Dieses Modell wurde im Juli 1968 genehmigt, doch sämtliche Fluggesellschaften lehnten die Zahlung des variablen Teils ab. Erst 1976 erkannte der Bundesgerichtshof die Forderungen der Flughäfen vollumfänglich an.

Die Investitionen aller deutschen Verkehrsflughäfen zwischen 1964 und 1974 betragen durchschnittlich rund 400 Millionen DM jährlich. In der ersten Hälfte der 70er Jahre betrug der Anteil der Flughafengesellschaften einschließlich Fremdfi-

nanzierung an den Investitionen 63,5 Prozent. Die verstärkte Teilfinanzierung großer Investitionsvorhaben über Fremddarlehen erforderte einen Kapitaldienstaufwand in der Größenordnung von 20 bis 25 Prozent des Flughafenumsatzes. Die ADV fürchtete, dass dies auf längere Zeit nicht erwirtschaftet werden könnte.⁶

Die Flughäfen waren der Auffassung, dass Luftverkehrsinfrastruktur Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sei. Das bedeutete, dass die öffentliche Hand Kosten für Dienste und Anlagen der Flugsicherung und Investitionshilfen für sonstige Anlagen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, zu tragen hätte. Hingegen behauptete der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Lothar Wrede auf der ADV-Jahrestagung im Oktober 1977: „Der Luftverkehr ist kein Bereich der Daseinsvorsorge, der Bundesverkehrsminister erwartet deshalb grundsätzlich die Deckung der Kosten.“

Die ADV sah hier eine Benachteiligung des Luftverkehrs im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern: „Staatliche Eingriffe in den Verkehrsbereich aus Gründen des Wettbewerbs – hier vornehmlich zugunsten der Deutschen Bundesbahn – sind gefährliche Waffen, die nicht dem Arsenal der sozialen Marktwirtschaft entstammen. [...] Allein die rd. 60.000 Arbeitsplätze auf den deutschen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen mit spezifisch hohen Umsätzen sind für die Erhaltung und Steigerung des deutschen Produktionsvolumens ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. Außerdem muss – im Gegensatz zu anderen nicht luftfahrtbezogenen Verkehrsbetrieben – positiv festgestellt werden, dass die in Form von GmbHs und AGs geführten Flughafengesellschaften in der Bundesrepublik und Berlin (West) ihre Betriebskosten selbst erwirtschaftet haben und keine Zuschüsse der öffentlichen Hand benötigen.“⁷

⁵ Tatsächlich wurden in diesem Zeitraum 4,7 Mrd. DM in Brutto-Anlageinvestitionen investiert.

⁶ ADV-Informationsdienst Nr. 12/1974

⁷ ADV-Informationsdienst Nr. 12/1977



Oben: Eine Iljuschin Il-18 der Interflug startet vom Flughafen Erfurt Weimar nach Budapest, 1979
Foto: Bundesarchiv Bild 183-Mo7o2-0024, Erfurt, Flughafen, Tower, Flugzeug
Unten: Flughafen Hamburg, 1970 | Foto: Flughafen Hamburg GmbH

70er Jahre

„Die Verkehrsluftfahrt hat 1970 wieder große Verkehrsleistungen erbracht. Zum Jahresabschluss muss jedoch festgestellt werden, dass die Anzahl der Probleme wächst.“⁸ Mit diesem Urteil von ADV-Geschäftsführer Dr. Werner Treibel hätte man eigentlich das ganze kommende Jahrzehnt überschreiben können. Nach mehr als zwei Jahrzehnten Fortschritt und ungebrochenem Wachstum trat der Luftverkehr in ein Krisenjahrzehnt. Manche Entwicklungen hatten bereits in den Sechziger Jahren begonnen, wurden nun aber zu prägenden Themen. Dazu gehörten die Fluglärmproblematik, die Sicherheit, die Grenzen des Wachstums und die Auseinandersetzung mit einer kritischer werdenden Öffentlichkeit.

Grenzen des Wachstums?

In einer seit dem Krieg ununterbrochen nach oben weisenden Wachstumskurve zeigte sich Anfang der 70er Jahre der erste Einbruch. Ausgelöst wurde er durch die erste Ölkrise 1973. Die Organisation erdölexportierender Länder (OPEC) drosselte ihre Fördermengen, der Ölpreis stieg von rund drei US-Dollar pro Barrel bis 1974 auf über zwölf US-Dollar an. Diese Krise markierte für die Bundesrepublik Deutschland das Ende des Wirtschaftswunders, sie führte zu einem deutlichen Anstieg von Kurzarbeit, Arbeitslosigkeit, Sozialausgaben und Insolvenzen von Unternehmen und schlug sich auch in der Luftverkehrsnachfrage nieder. Die wirtschaftliche Krise traf auf eine mentale Krise: 1972 hatte der Club of Rome eine Studie zur Zukunft der Weltwirtschaft herausgegeben. Das Ergebnis war, dass die absoluten Wachstumsgrenzen auf der Erde im Laufe der nächsten hundert Jahre erreicht würden, wenn die gegenwärtige Zunahme der Weltbevölkerung, der Industrialisierung, der Umweltverschmutzung, der Nahrungsmittelproduktion und der Ausbeutung von natürlichen Rohstoffen unverändert anhielte. Die gesellschaftliche Wirkung dieser Studie war enorm. Sie lieferte Argumente für eine zunehmend wachstumskritische und umweltbewusste Haltung der Öffentlichkeit, die Folgen für die Wahrnehmung des Luftverkehrs hatte.

⁸ADV-Informationsdienst Nr. 12/1970.

Spätestens seit der zweiten Energiekrise 1979 wurde der Energieverbrauch für die verschiedenen Verkehrsarten diskutiert. Das Flugzeug bekam den Ruf des Energieverschwenders. Die ADV hielt 1981 mit einer Vergleichsstudie über den „realen Energieverbrauch im Personenverkehr unseres Landes“ dagegen, der Flugzeug, IC-Zug und PKW im innerdeutschen Verkehr verglich und unzutreffende Vergleiche widerlegte.

Doch bis heute muss sich der Luftverkehr des Vorwurfs erwehren, ein Klimasünder zu sein. Eine stete Informations- und Aufklärungsarbeit bleibt auch mehr als drei Jahrzehnte später noch wichtige Aufgabe der ADV und ihrer Partner.

Besondere Erfolge der ADV

Gründung des ADV-Fachausschusses Umwelt: Um in der zunehmenden Umweltdebatte fachlich mitreden zu können, gründete die ADV im Jahre 1975 den Fachausschuss Umwelt. Hier kommen die Umweltexperten der ADV regelmäßig zusammen, um gemeinsam Fragen rund um den Fluglärmschutz und andere Umweltthemen zu beraten und Empfehlungen auszusprechen. Durch die Zusammenarbeit wurden zahlreiche Innovationen an den Flughäfen angestoßen. Auf dem Gebiet des Schutzes vor Fluglärm sind die Flughäfen so zum Vorreiter vor anderen Branchen geworden.

Der Fluglotsenstreik

An die Grenzen des Wachstums stießen auch die Fluglotsen: Als Beamte verdienten sie so viel wie ihre Kollegen im Bauamt, mussten jedoch bei stetig steigendem Verkehrsaufkommen bis zu 15 Radarschirme unter Kontrolle halten. Am 22. April 1971 traten die Kontrolleure der Lüfte in den „Bumelstreik“, zwei Jahre später noch einmal. Die Folge: 40.000 Flüge gestrichen, fast 80.000 Maschinen verspätet, Millionen Passagiere gestrandet. Die Presse sprach vom „Luftkrieg der Lotsen“ und vom „Tower-Terror“. Die Bundesregierung versuchte, die Streikenden mit angedrohten Disziplinarverfahren zur Arbeit zu bewegen. Erst im November 1973 brachen die Lotsen ihre Aktionen ab. Es

Höhere Entgelte für lautere Flugzeuge

Flughafen Frankfurt
Exemplarische Berechnung
der Lärmrentgelte

Flugzeugtyp Boeing 747-400 (Erstflug 1988)



Lärmkategorie
in FRA

8	13
bei Landung	beim Start

Lärmrentgelt	584,95 €	1685,45 €
Rabatt	-23,40 €	-67,40 €
Lärmzuschlag	+18,75 €	+56,25 €
Summe	580,27 €	1674,30 €

Lärmrentgelt
gesamt:

2.254,57 €

Flugzeugtyp Boeing 747-8 (Erstflug 2010)



Lärmkategorie
in FRA

9	11
bei Landung	beim Start

Lärmrentgelt	639,69 €	804,33 €
Rabatt	-44,57 €	-56,30 €
Lärmzuschlag	+20,63 €	+26,25 €
Summe	612,75 €	774,28 €

Lärmrentgelt
gesamt:

1.387,03 €

Quelle: Fraport AG (Stand Januar 2017)

war einer der teuersten Streiks in der Geschichte der Bundesrepublik. Die Flughäfen und Fluggesellschaften machten finanzielle Forderungen von 260 Millionen DM gegen die Bundesregierung geltend, die gerichtlich bestätigt wurden.



Die anhaltende Debatte um den Fluglärm

Neben Wirtschaftskrise und Streiks sahen sich die Flughäfen auch mit neuen Gegnern in ihrer Nachbarschaft konfrontiert. Bereits nach dem Absturz eines US-Transportflugzeuges in München kurz vor Weihnachten 1960 kamen erste Forderungen auf, die Zahl der Flugbewegungen zu senken und stadtnahe Flughäfen zu schließen. Am 11. Januar 1961 beschloss der ADV-Verwaltungsrat, dass für jeden Flughafen eine örtliche Kommission gebildet werden sollte. Darin waren Luftfahrtbehörden, Flughafenunternehmer, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, die Luftwaffe und – soweit erforderlich – die Dienststellen der Bundeswehr vertreten. Dies war die Geburtsstunde der Fluglärmkommissionen, die sich seitdem an allen Flughafenstandorten für den Interessenausgleich einsetzen.

Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge

Flughafen Köln/Bonn: Höhere Lärmrentgelte für lautere Flugzeuge Beispiel MD-11



Oben: Karikatur zum Fluglotsenstreik 1973

Abbildung: Streiflichter aus der Dokumentation „75 Jahre Deutsche Verkehrsflughäfen“ von Prof. Dr. Werner Treibel

Unten: Quelle: Flughafen Köln Bonn Airport

70er Jahre

Je mehr Strahlflugzeuge eingesetzt wurden, desto mehr wuchs der Fluglärm bei Start und Landung an. Die Flughäfen forderten, dass der Lärm an der Quelle vermindert werden müsse. Die ADV setzte sich dafür ein, im zwischenstaatlichen Recht, etwa im Rahmen der ICAO, verpflichtende multilaterale Grundlagen zu schaffen, um den Fluglärm zu bekämpfen. Örtliche „Schutzgemeinschaften gegen den Fluglärm“ forderten, die Flugbewegungen und Fluggewichte zu verringern, so dass die Flughafenanlieger nicht mehr vom Lärm gestört werden – ein Alarmsignal für die Flughäfen.

Im Frühjahr 1971 beschlossen Bundestag und Bundesrat das „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“. Es regelte die Ermittlung der Lärmbelastung, die Festsetzung des Lärmschutzbereiches, die Entschädigung bei Bauverboten und die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen. Zugleich verabschiedete der ICAO-Rat internationale Standards und Empfehlungen für den Fluglärm, die als Anhang 16 der Chicagoer Convention veröffentlicht wurden und Grenzwerte festlegten. Während die ADV kurze Übergangsfristen verlangte und vorschlug, ältere Flugzeuge umzurüsten, versuchten die Luftverkehrsgesellschaften den Anpassungsprozess möglichst lange hinauszuzögern. Die IATA erklärte die Umrüstungsforderungen der Flughäfen gar für „eine kolossal überflüssige PR-Geste“.

Angesichts dieses Widerstands gingen die Flughäfen in die Offensive: Anlässlich ihres 25jährigen Bestehens 1972 zeichnete die ADV einige technologisch fortschrittliche Verkehrsflugzeugmuster öffentlich aus und forderte weitere Anstrengungen zur Lärminderung.

Die internationalen Organisationen WEAA (Western European Airports Association) und AACC (Airport Associations Coordinating Council) übernahmen die ADV-Position. 1973 forderte die AACC die Außerdienststellung lauter Flugzeugmuster binnen fünf Jahren. Mit dem Retrofit-Programm sollten ältere Flugzeuge an die international vereinbarten Lärmzulassungswerte angepasst werden. Doch der anhaltende Widerstand der Airlines war erfolgreich: Letztendlich wurde als

Termin für die Außerdienststellung der 31. Dezember 1986 festgelegt.

Um den Anpassungsprozess zu beschleunigen, entwickelte die ADV seit 1976 ein System der gestaffelten Begünstigung umweltfreundlicher Flugzeugmuster bei den Landengebühren. Die deutschen Flughäfen wurden damit zu Vorreitern in Europa. Erstmals kamen lärmabhängige Entgelte zur Anwendung, um Anreize zur Modernisierung der Flugzeugflotten zu setzen. So konnte bis 1985 auf den deutschen Verkehrsflughäfen der Anteil der Flugzeuge, die eine Zulassung nach ICAO Anhang 16 hatten, auf 90 Prozent gesteigert werden.⁹

Besondere Erfolge der ADV

Lärmabhängige Entgelte: Um den Einsatz leiser Flugzeuge zu fördern, wurden in Deutschland bereits 1976 die ersten lärmabhängigen Entgelte eingeführt. In der Zwischenzeit hat sich viel getan. An allen Standorten wurden die lärmabhängigen Entgelte in den letzten Jahren weiter entwickelt und an die Situation vor Ort angepasst. So sind die lärmbezogenen Flughafenentgelte mittlerweile weltweit zu einem wichtigen Bestandteil der Lärmminde- rung geworden. Fluggesellschaften sind angehalten, immer leiseres Fluggerät einzusetzen. Im Durchschnitt sind Flugzeuge in den letzten 60 Jahren um 80 Prozent (25 dB(A)) leiser geworden.



Diesen Ring erhielt der langjährige ADV-Geschäftsführer Dr. Werner Treibel anlässlich seines Ausscheidens im Jahr 1978.

Foto: Flughafenverband ADV

⁹Alle Flugzeuge über 20 t Abfluggewicht



Startbahn West Demo 1984
Foto: Fraport AG

80er Jahre

Die 80er Jahre gelten heute als das Jahrzehnt der Umweltbewegung. Für viele Flughäfen, die nach einer langen Wachstumsphase vor der Notwendigkeit standen, ihre Kapazitäten der Nachfrage anzupassen, hatte dies weitreichende Konsequenzen. Gleichzeitig setzten die ersten Ansätze einer gesamteuropäischen Luftverkehrspolitik Prozesse in Gang, die sich in den Jahren nach dem Mauerfall beschleunigen sollten und das Gesicht des Luftverkehrs in Europa und weltweit veränderten.

Ausbaupläne und Widerstand

Im Jahr 1954 zeigte ein Generalausbauplan, dass der Flughafen München-Riem nicht ausbaufähig sein würde. Eine 15-jährige Suche nach einem neuen Standort fand 1969 mit einer positiven landesplanerischen Beurteilung des Standortes Erding-Nord/Freising ihren Abschluss. Ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren wurde eingeleitet, das bis 1974 dauerte. Im folgenden Planfeststellungsverfahren wurden 26.000 Einwendungen von 180 Trägern öffentlicher Belange, Behörden sowie Gemeinden gegen das Projekt gemacht.

1979 erging der Planfeststellungsbeschluss durch die Regierung Oberbayerns, gegen den 5.724 Klagen eingingen. Am 16. April 1981 verfügte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof einen Baustopp. In einem Planänderungsverfahren verkleinerte die Flughafen München GmbH das Projekt. Doch es brauchte weitere Jahre der gerichtlichen Auseinandersetzung über Betriebsregelungen, Lärmschutzvorkehrungen und Entschädigungsleistungen, bis es im Mai 1992 zur Inbetriebnahme des Flughafens kam – 23 Jahre nach der Festlegung auf den Standort im Erdinger Moos!

Weitaus dramatischere Ereignisse begleiteten die Planungen für die Startbahn 18 West am Flughafen Frankfurt/Main. Die Proteste gegen dieses Projekt wurden zu einem der wichtigsten Bezugspunkte der Umweltbewegung der 1970er und 1980er Jahre und gleichzeitig zu einem Wendepunkt in der Haltung gegenüber Ausbauprojekten. 1962 entschloss sich die Betreibergesellschaft des Flughafens Frankfurt Rhein-Main, neben ei-

nem neuen Empfangsterminal eine neue Startbahn in Planung zu geben. Nachdem Ende 1965 der Antrag auf luftrechtliche Genehmigung gestellt und einige Monate später genehmigt worden war, wurde der erste Planfeststellungsbeschluss 1970 aus formellen Gründen aufgehoben und 1971 ein zweiter erlassen. Dagegen gab es mehr als 100 Anfechtungsklagen vor hessischen Verwaltungsgerichten. Argumentativ sahen sich die Startbahngegner, die sich mehr und mehr in Bürgerinitiativen zusammengeschlossen hatten, im Aufwind: Sowohl zurückgehende Flugbewegungen als auch die Ölkrise ließen einen weiteren Ausbau vorübergehend als nicht mehr sinnvoll erscheinen. 1978 bestätigte das Bundesverwaltungsgericht den Planfeststellungsbeschluss, verlangte aber eine neue Prognose. Mit der Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21. Oktober 1980 für den Bau der neuen Startbahn endete zwar die gerichtliche Auseinandersetzung, doch der Widerstand vor Ort radikalisierte sich. Auf dem Gelände der geplanten Startbahn West errichteten Gegner ein Hüttendorf. Der hessische Minister für Wirtschaft und Verkehr, Heinz-Herbert Karry (FDP), ordnete den „Sofortvollzug“ für den Bau der Startbahn an. Am 11. Mai 1981 wurde Karry in seinem Haus in Frankfurt erschossen. Doch mit diesem Schock brachen die Proteste nicht ab: Am 14. November 1981 demonstrierten in Wiesbaden mehr als 120.000 Menschen gegen die Startbahn-Pläne. Dem Landeswahlleiter wurden 220.000 Unterschriften für ein Volksbegehren übergeben. Trotz allen Widerstands konnte die Startbahn 18 West 1984 in Betrieb genommen werden.

Andere Projekte wurden ebenfalls durch massiven Widerstand und Klagewellen verzögert: So dauerte die Erweiterung und Verschiebung der Start- und Landebahn am Flughafen Stuttgart von der Planung bis zur Inbetriebnahme 1996 etwa zwei Jahrzehnte. Am Flughafen Münster/Osnabrück geriet hingegen die Auflage des nordrhein-westfälischen Oberverwaltungsgerichts, den Eltingmühlenbach mit einer gläsernen Landebahn zu überbrücken, um das dort vermutete aalähnliche Bachneunauge zu schützen, zu einer Posse. Insgesamt dauert das Verfahren um den Ausbau des Flughafens nun schon 23 Jahre.



Das Bachneunauge hält den Ausbau des Flughafens Münster-Osnabrück nunmehr seit 23 Jahren auf | Foto: Bernd Stemmer

Die Widerstände von Umweltverbänden und Bürgerinitiativen, die zunehmende Neigung der Gerichte, den Interessen des Umwelt- und Naturschutzes ein höheres Gewicht gegenüber verkehrlichen und wirtschaftlichen Interessen zu geben, belasteten zunehmend die deutschen Flughafenunternehmer. Sie sahen sich einem härter werdenden internationalen Wettbewerb ausgesetzt. Gleichzeitig reifte die Erkenntnis, dass Ausbau und Erweiterung nicht mehr auf rein planerischem und rechtlichem Wege zu erreichen waren, sondern dass es einer ehrlichen und transparenten Beteiligung der Flughafenanwohner bedurfte, wenn der Luftverkehrsstandort Deutschland auf Dauer am weltweiten Wachstum teilhaben wollte.

Die Flughäfen haben sich diese Erfahrungen nachhaltig zu Herzen genommen. Heutzutage gibt es keine Erweiterungsprojekte mehr, bei denen nicht umfangreich und transparent informiert und der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern gesucht würde, um gemeinsam Lösungen zu erreichen. Die Frankfurter Mediation und die regionalen Dialogforen von 1998 bis heute stehen für diese neue Beteiligungskultur, ebenso

das Münchner Regionalbüro und der Nachbarnschaftsbeirat im Zuge des Erweiterungsverfahrens für eine dritte Bahn sowie die Informationskampagne des Flughafens Düsseldorf zum Antrag auf Kapazitätserweiterung. Die Erfahrungen und Leistungen der Flughäfen auf dem Gebiet der Bürgerbeteiligung hat die ADV 2014 in eigenen Leitlinien für eine gute Bürgerbeteiligung zusammengefasst.

Besondere Erfolge der ADV

Leitlinien für eine gute Bürgerbeteiligung: Die Diskussionen um große Infrastrukturprojekte haben gezeigt, dass sich das Gefühl von Intransparenz und fehlenden Mitsprachemöglichkeiten auf die notwendige Akzeptanz negativ auswirkt. Die ADV-Flughäfen nehmen die Anliegen ihrer Anwohner ernst und haben gemeinsam Leitlinien für eine gute Bürgerbeteiligung erarbeitet, die erstmals 2014 der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Darin bekennen sich die Flughäfen zu einer fairen Dialogkultur und zeigen Beispiele auf, in denen die Bürgerbeteiligungskultur in der Praxis bereits über die gesetzlichen Vorgaben hinaus gepflegt wird.

Zitate von ADV-Weggefährten



„Als ich 1987 als Chef des kleinen Flughafens Münster/Osnabrück zur ADV kam, wurde ich im Direktorium nicht nur freundlich aufgenommen, sondern als Benjamin und Branchenfremder auch von den Kollegen der „Großen“ an die Hand genommen. Mir „Kleinem“ wurde beigebracht, wie „Flughafen funktioniert“. Die ADV-Geschäftsstelle hat mich in Betriebs-, Planungs- und Fragen der Verkehrsentwicklung fachlich hervorragend unterstützt. Ohne die ADV hätte der damals neue FMO nicht einen so guten Start hinlegen können.“

Werner Schniedermann, ehemaliger Geschäftsführer des Flughafens Münster/Osnabrück.

Foto: Werner Schniedermann

Luftverkehrspolitik im vereinigten Europa

Das Projekt der europäischen Einigung war die zweite große Entwicklung, die immer mehr Lebensbereiche beeinflusste. Das erste Memorandum zum Gesamtrahmen einer europäischen Luftverkehrspolitik legte die EG-Kommission 1979 vor. 1986 bestätigte der Europäische Gerichtshof, dass die Wettbewerbsregeln der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auf den Luftverkehr anwendbar sind. Danach legte die Kommission das erste Liberalisierungspaket vor, mit dem der Luftverkehr zwischen konkret benannten Flughäfen freigegeben wurde. Es folgten das zweite und 1992 das dritte Liberalisierungspaket, mit dem sich der Luftverkehr in Europa von dem Regime bilateraler Verkehrsrechteerteilung zu genehmigten Tarifen verabschiedete. 1993 trat der europäische Binnenmarkt in Kraft.

Besondere Erfolge der ADV

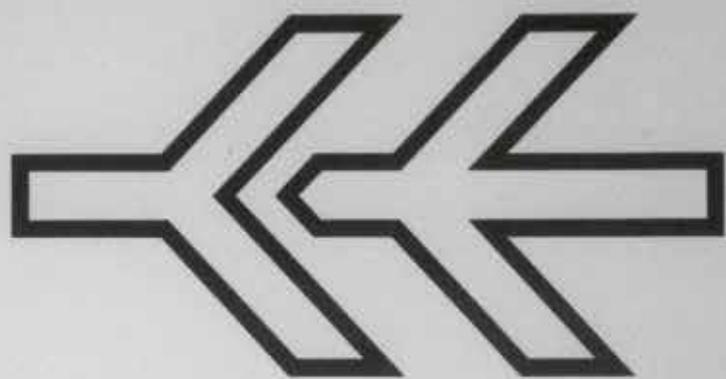
Umsetzung BVD-Richtlinie: Am 15. Oktober 1996 erließ der Rat der Europäischen Union die Richtlinie über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft. Demnach mussten die Mitgliedstaaten zukünftig Airlines wie Bodenabfertigungsdienstleistern die Möglichkeit zur Erbringung von Abfertigungsdienstleistungen gewähren. Die Mitgliedstaaten waren in der Pflicht, die erforderlichen nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen. Die Flughäfen mussten die Selbstabfertigung und die Drittabfertigung auf ihren Vorfeldern ermöglichen. Das bedeutete für die Flughäfen eine große Kraftanstrengung in der operativen und juristischen Vorbereitung. Die gemeinsame Arbeit in den ADV-Fachausschüssen ermöglichte es den Flughäfen, die Marktöffnung in operativ geordnetem Rahmen bis Anfang 1999 zu bewältigen.

Daneben entdeckte die Kommission die Flughäfen als Objekt regulatorischer Betätigung: Die BVD-Richtlinie brachte ab 1999 die Drittanbieter in die Bodenabfertigungsdienste auf deutsche Flughäfen. Die Verordnung 93/95 setzte EU-weite Regeln zur Slot-Vergabe durch. Es folgten die Luftsicherheits-Verordnung, die Umgebungslärm-Richtlinie, die PRM-Richtlinie zur Betreuung von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität, die Beihilfe-Leitlinie, die Entgelte-Richtlinie und die Bündelung von Flugsicherheitskompetenzen in der European Aviation Safety Agency (EASA) seit 2002.

Besondere Erfolge der ADV

EASA: Die Flughäfen sind seit 2008 durch die europäische Flugsicherheitsbehörde EASA reguliert. Die gesamte Infrastruktur der Flughäfen ist erstmals europaweit einheitlich geregelt. Die Errichtung eines europäischen Safety-Systems für Flughäfen war eine große Herausforderung, bei der die Expertise der ADV sehr gefragt ist. Die deutschen Flughäfen haben ein großes Interesse an der Mitgestaltung und erfolgreichen Umsetzung dieses Vorhabens. Vom Anfang der Regulierungsgestaltung bis hin zur Zertifizierung der Flughäfen, die 2017 abgeschlossen sein wird, hat die ADV den Prozess mitgestaltet. Sie hat zu den detaillierten technischen Vorschriften ihr Know-how im Interesse der Flughäfen eingebracht und mit den zuständigen Behörden auf Ebene der Länder, des Bundes und Europas eng kooperiert.

Heute kommen rund 80 Prozent der legislativen Vorgaben, die den Luftverkehr betreffen, aus Brüssel. Die ADV hat 1995 ein Büro in Brüssel eröffnet, um vor Ort engen Kontakt zu Parlament und Kommission zu halten und mit den Partnerverbänden auf europäischer Ebene die Interessen der Flughäfen zu vertreten.



ADV

ADV
Jahrestagung
1991



„Wenn jedes Zeitalter sein Verkehrssystem hat, durch das nicht selten die wirtschaftliche und politische Entwicklung von Regionen und Kontinenten entscheidend geprägt wurde, steht für mich außer Frage, dass der Luftverkehr der Verkehrsträger der gemeinsamen europäischen Zukunft ist.“ So prophezeite es der neue ADV-Hauptgeschäftsführer Bernd Nierobisch auf der ADV-Jahrestagung am 10. November 1989 in Berlin. Die deutschen Flughafenchefs waren mit sicherem Instinkt pünktlich zum Mauerfall nach Berlin gereist. Die politischen Entwicklungen hatten einschneidende Veränderungen für den Luftverkehr zur Folge: Globalisierung, Liberalisierung und Privatisierung sind die Schlagworte eines Jahrzehnts, das völlig neue Rahmenbedingungen für die deutschen Flughäfen schuf.

Integration der DDR-Flughäfen in das gesamtdeutsche Flughafensystem

Die Wiedervereinigung stellte auch an die Flughäfen neue Anforderungen: In der DDR hatte das gesamte zivile Luftverkehrswesen – auch Flughäfen und Flugplätze – dem Regime der Interflug GmbH unterstanden. Die Treuhand hatte die Aufgabe, das Konglomerat der Interflug zu entflechten und die einzelnen Betriebsteile in Privatunternehmen zu überführen.

Die ADV forderte, das Flughafensystem in der ehemaligen DDR analog dem der Bundesrepublik zu gestalten. Auf dem 180. ADV-Direktorium am 13. September 1990 in Frankfurt verabschiedeten die Flughafenchefs die „Frankfurter Resolution“. Auf der Grundlage dieses „Solidaritätsaktionsplans“ zur Unterstützung der Flughäfen brachte sich die ADV bei der Integration der Flughäfen der neuen Länder in das nationale Netz von Flughäfen ein. Ein „Ausrüstungspool“ für technisches Gerät wurde gebildet, ein Programm zur Bildung von Partnerschaften zwischen west- und ostdeutschen Flughäfen geschaffen, Personal geschult. Die DDR-Flughäfen wurden beitragsfrei in die ADV aufgenommen. Die ADV-Geschäftsführung koordinierte die Ausstattung der Flughäfen Dresden, Leipzig und Erfurt mit Flughafengerät westdeutscher Flughäfen. Sie wirkte durch rasche Kontakte zur Treuhand und den Ländern und Städten

einer angestrebten Übernahme dieser Flughäfen durch eine große Luftverkehrsgesellschaft entgegen und kreierte Planungsteams, die erste Generalausbaupläne für die Flughäfen erarbeiteten.

Wachstum und Wettbewerb

Die Liberalisierung des Luftverkehrs in der Europäischen Union hatte zur Folge, dass innerhalb der Europäischen Gemeinschaft Luftverkehrsgesellschaften frei gegründet werden durften, sofern sie bestimmte Kriterien erfüllten. Alle europäischen Fluggesellschaften bekamen grundsätzlich freien Zugang zu allen Flughäfen der Gemeinschaft. Ab 1996 galt außerdem die völlige Tariffreiheit.

Das und der Umstand, dass mit der deutschen Wiedervereinigung ehemalige Militärflugplätze ihre bisherige Funktion verloren, veränderte den Luftverkehr in Deutschland und Europa. Seit Anfang der 90er Jahre operierten in Europa Airlines, die Flüge zu Preisen unter denen der herkömmlichen Fluggesellschaften anboten. Das wurde mit deutlich reduzierten Herstellungskosten ermöglicht, indem etwa diese Airlines von dezentralen (ehemals militärischen) Flughäfen aus flogen und am Passagierkomfort sparten. Der Erfolg war durchschlagend: Flogen 1994 nur rund drei Millionen Passagiere mit so genannten No Frills-Airlines, so waren es 1999 bereits etwa 17,5 Millionen.

Das führte einerseits zu großem Wachstum: Von 78 Millionen Passagieren Anfang der 90er Jahre stiegen die Fluggastzahlen an deutschen Flughäfen bis 1999 auf 133 Millionen. Andererseits standen mit der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes auf dem Luftverkehrssektor die Flughäfen nun in einem unmittelbaren Wettbewerb. Flughäfen mussten sich in der Gestaltung ihrer Lande- und Abstellentgelte noch stärker an wettbewerbspolitischen Kriterien ausrichten. Eine ADV-Untersuchung zur „Sicherung und Optimierung des Luftverkehrsstandortes Deutschland“ aus dem Jahr 1997 zeigt die Entwicklungen: Ferienflieger hatten ihr Angebot in der Fläche erheblich ausgedehnt. Die internationalen Linienfluggesellschaften verknüpften ihre Streckennetze durch Kooperationen und Allianzen weltweit.

Auf den Drehkreuzflughäfen wurden die Anschlüsse zu den Langstreckenflügen so abgestimmt, dass möglichst viele Umsteigeverbindungen in kurzer Zeit angeboten werden konnten. Dadurch wurden die Hubflughäfen zu bestimmten Tageszeiten mit extremen Verkehrsspitzen konfrontiert, die die Kapazitäten sehr belasteten. Bei den anderen Flughäfen kam es zur Reduzierung der Direktflüge im Interkontinentalverkehr und zu einer wachsenden Zahl von Zubringerflügen zu deutschen und europäischen Drehkreuzen. Während die Hubs im benachbarten Ausland ihre Position durch eine Aufstockung des Flugangebotes vor allem im Europa-Verkehr verbessern konnten, war eine vergleichbare Angebotserweiterung am Frankfurter Flughafen wegen fehlender Kapazitäten nicht möglich. Durch diese Entwicklung gingen dem deutschen Markt Passagiere verloren.

Ausbau des Non-Aviation Geschäfts der Flughäfen

Der Kosten- und Rationalisierungsdruck durch die Fluggesellschaften, die bei Verkehrsangebot und Routenauswahl flexibler wurden und von den Allianzbildungen profitierten, nahm zu. Die Aviation-Entgelte gerieten stark unter Druck. Als 1999 auch der Markt der Bodenverkehrsdienste für Drittabfertiger geöffnet wurde, verloren die Flughäfen in diesem wichtigen Geschäftsfeld Marktanteile. Dies verstärkte die Notwendigkeit, in anderen Geschäftsfeldern Erlöse zu erzielen. Einzelhandel und Parkflächen, Konferenzen und

Kongresse, Vermietung und Verpachtung – das Non-Aviation-Geschäft trug einen stetig steigenden Anteil an den Erträgen der Flughafenunternehmen.

Besondere Erfolge der ADV

Fachausschuss Non-Aviation: Auf Grund der zunehmenden Bedeutung des Geschäftsbereichs Non-Aviation hat der Flughafenverband ADV im Jahr 2006 federführend mit den Flughäfen Hannover und München eine Arbeitsgruppe Non-Aviation ins Leben gerufen, um sich über aktuelle Entwicklungen in diesem Geschäftsbereich auszutauschen. Daraus wurde im Jahr 2008 ein Fachausschuss für den Austausch von Best Practices und die Bearbeitung von Spezialthemen in Task Forces. Auf Initiative des Fachausschusses hat sich eine Arbeitsgruppe zu Flughafenwerbung gebildet, die das Thema Flughafenwerbung als eigenständige Gattung im Werbemarkt etablieren konnte. Ein weiteres Spin-off aus dem Fachausschuss ist die gemeinsame Vermarktung von Flughafenparkplätzen im Internet, die künftig in einer eigens gegründeten GmbH erfolgen soll. Der ADV-Fachausschuss Non-Aviation wird sich in Zukunft insbesondere mit den Herausforderungen der Digitalisierung auf das Geschäftsfeld Non-Aviation beschäftigen.

Auch in der Zusammenarbeit der Flughäfen gewannen bi- und multilaterale Kooperationen ein-

Zitate von ADV-Weggefährten



„Während meiner mehr als 30-jährigen Tätigkeit für die beiden bayerischen Verkehrsflughäfen München und Nürnberg habe ich durch Mitarbeit in verschiedenen Gremien die ADV eng begleitet. In dieser Zeit hat sich der Schwerpunkt des Verbandes stark verändert. Anfangs habe ich ihn als hochqualifizierten Fachverband erlebt, der sich nach und nach wesentlich stärker als politische Interessenvertretung der deutschen Verkehrsflughäfen engagiert hat, ohne seine qualifizierte Facharbeit zu vernachlässigen. Herausragende Meilensteine auf diesem Weg waren für mich die Etablierung des Verbindungsbüros in Brüssel, der Umzug von Stuttgart in die Bundeshauptstadt und die damit verstärkte Lobbyarbeit in Brüssel und Berlin. Zu seinem 70. Geburtstag gratuliere ich dem Verband von ganzem Herzen und wünsche mir, dass er auch mit seinem Engagement im BDL seine Eigenständigkeit als wichtige Interessenvertretung der deutschen Verkehrsflughäfen bewahrt.“

Harry Marx, ehemaliger Geschäftsführer der Flughafen Nürnberg GmbH | Foto: Harry Marx

zelter Flughäfen an Bedeutung.¹⁰ Die drei Berliner Flughäfen Schönefeld, Tegel und Tempelhof wurden Teil der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF). Gesellschaftsrechtliche Verflechtungen bestanden auch zwischen anderen Flughäfen.¹¹ Zwischen den Hauptgesellschaftern der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn wurde eine Kooperationsvereinbarung getroffen, um die Wettbewerbsfähigkeit der beiden Flughäfen zu stärken. Vom früheren Vorstandsvorsitzenden des Frankfurter Flughafens Wilhelm Bender wurde sogar der Vorschlag unterbreitet, alle deutschen Flughäfen zu einer einzigen Gesellschaft zu fusionieren.

Wirtschaftsfaktor Flughafen

In der alten Fragestellung „Wirtschaftsunternehmen oder Teil der staatlichen Daseinsvorsorge?“ verschoben sich die Gewichte weiter zur Wirtschaftsseite. Während im europäischen Ausland der Luftverkehr vielfach als Teil der staatlichen Daseinsvorsorge gesehen wurde und damit Investitionshilfen der öffentlichen Hand und vielfältige Steuer- und Abgabepflichten genoss, hatte der Luftverkehr in Deutschland seine Wegekosten selbst zu tragen. Auch die Privatisierung erhielt einen Schub. Aus der Bundesanstalt für Flugsicherung wurde 1992 die Deutsche Flugsicherung GmbH. Die Deutsche Lufthansa wurde bis 1997 vollständig privatisiert. Außerdem beschloss die Bundesregierung, ihre Gesellschafteranteile an den Flughäfen Berlin, Frankfurt, Hamburg, Köln/Bonn

und München schrittweise zu veräußern. Das Land Nordrhein-Westfalen trennte sich nach dem Flughafenbrand im Jahr 1996 von seinem 50-Prozent-Anteil am Flughafen Düsseldorf, um den hohen Investitionsbedarf zu decken. Als weiterer Flughafen wurde Hamburg im Jahr 2000 teilprivatisiert, und im Jahr 2001 gelang die Teilprivatisierung des Frankfurter Flughafens als Fraport AG mittels eines Börsengangs.

Mit dem Verkehrsaufkommen wuchsen die Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs. Die Zahl der Mitarbeiter der deutschen Flughafenunternehmen stieg zwischen 1990 und 2000 um fast ein Drittel an.¹² Die volkswirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Wirkungen des Luftverkehrs wurden untersucht und brachten Willi Hermsen, Geschäftsführer der Flughafen München GmbH und Präsident von ACI Europe, zu der Einschätzung: „Die Deutschen sind sich heutzutage viel mehr der wirtschaftlichen Vorteile, die ein Flughafen mit sich bringen kann, bewusst.“¹³

Die Schwerpunkte der ADV-Arbeit verschoben sich von infrastrukturellen und operationellen Fragen hin zu wirtschaftlichen, rechtlichen und ökologischen Themen. Die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland verdeutlichte die Notwendigkeit, die Vertretung der Flughafeninteressen im politischen Raum in den Fokus der Verbandsarbeit zu stellen. Folgerichtig beschlossen die Flughäfen im Jahr 2000 den Umzug des Verbandes nach Berlin. Im Jahr 2002 wurde das ADV-Büro in der Hauptstadt eröffnet.

¹⁰Etwa bei der gemeinsamen Beschaffung von Fahrzeugen, IT-Anlagen oder Rohstoffen, bei Mitarbeiterschulung, Know-How-Bündelung bei Planungsaktivitäten, Kooperationen im Bereich BVD oder Telekommunikation/IT.

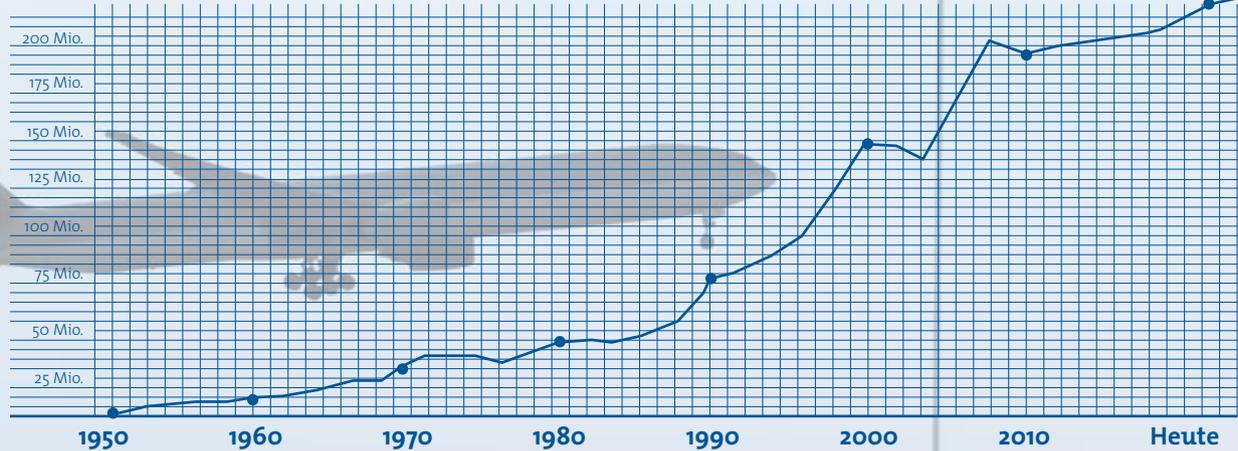
¹¹So zwischen der Betriebsgesellschaft der Flughafen Saarbrücken GmbH und der Flughafen Frankfurt/Main AG sowie zwischen den Betriebsgesellschaften der Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach. Der Flughafen Frankfurt war darüber hinaus an der Frachtentwicklungs- und Abfertigungsgesellschaft des Flughafens Leipzig/Halle beteiligt.

¹²Von gut 20.000 auf gut 29.000. | ¹³ADV-Souvenirausgabe des ACI Europe-Magazins 1997

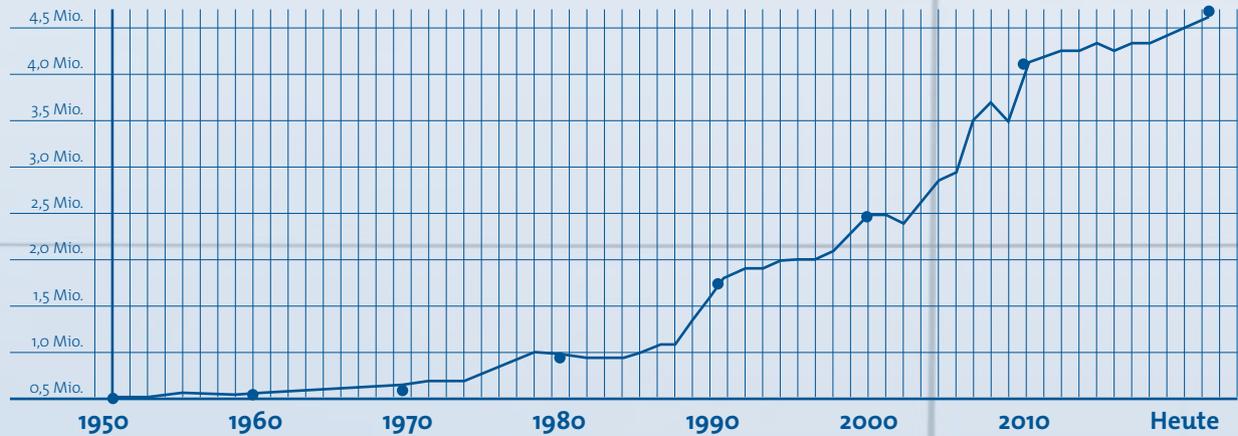
70

Gewerblicher Verkehr auf den deutschen Verkehrsflughäfen 1950 - heute

Fluggäste



Fracht (t)



Gewerbliche Bewegungen



Das neue Jahrtausend

Der 11. September 2001 war das Ereignis des neuen Jahrtausends, das den Luftverkehr nachhaltig veränderte. Seit den Terroranschlägen in New York und Washington wurden Flugzeuge nicht mehr nur als Verkehrsmittel, sondern auch als potenzielle Bedrohung wahrgenommen. Die Folge waren verschärfte Sicherheitsmaßnahmen an Bord und in den Flughäfen.

Terror und Sicherheit

Schon seit Anfang der 70er Jahre gab es Bombendrohungen auf Flughäfen. Anschläge in München und Frankfurt hatten Tote gefordert, es hatte Entführungen von Lufthansa-Maschinen mit Geiseln gegeben. Unter Hilfe der ADV erarbeiteten die Flughäfen Alarmpläne, wiesen jedoch darauf hin, dass die Sicherung und Abwehr äußerer Gefahren eine hoheitliche Aufgabe sei. Der Bundesverkehrsminister erließ im Jahr 1974 „Richtlinien über die Einbeziehung der polizeilichen Sicherheitsbelange zur Abwehr äußerer Gefahren“. Mit der Luftsicherheitsverordnung vom 17. Mai 1985 wurden die Vorschriften §§ 19b und 20a in Kraft gesetzt und die Eigensicherungspflichten der Luftverkehrswirtschaft geregelt.

Der 11. September 2001 markierte zum Terror früherer Zeiten einen Unterschied: Er richtete sich nicht gegen bestimmte politische, ethnische oder religiöse Gruppen, sondern gegen alle, an allen Orten der Welt und das zu einer Zeit, als für eine nie dagewesene Zahl von Menschen das Flugzeug zu einem selbstverständlichen Fortbewegungsmittel geworden war. Ein Wettlauf begann, in dem in schneller Folge neue Anschläge oder Anschlagversuche mit neuen Sicherheitsmaßnahmen beantwortet wurden.

Besondere Erfolge der ADV

Security: Mit den Anschlägen vom 11. September 2001 erreichte der internationale Terrorismus eine neue Dimension. Zivile Verkehrsflugzeuge wurden als Waffen eingesetzt. In der Folge sind weltweit die Anforderungen an die Luftsicherheit erheblich gestiegen. Auch in Europa und in Deutschland wurde eine vollständig neue Sicherheitsarchitek-

tur für die Luftverkehrswirtschaft entworfen. Der Flughafenverband ADV hat in dieser Zeit über viele Jahre die Interessen der deutschen Verkehrsflughäfen nachdrücklich und erfolgreich in den vielfältigen internationalen und nationalen Gremien vertreten. Zusammen mit den verantwortlichen Personen in den zuständigen Bundesministerien und mit der Bundespolizei wurden Lösungen wie die Körperscanner erarbeitet, die schnell eine Antwort auf die neue Sicherheitslage gegeben haben und sich in die Abläufe am Flughafen gut einpassen. Eine für viele Flughäfen richtungsweisende, unterstützende Funktion und eine echte Wertschöpfung.

Im Dezember 2002 vereitelte eine aufmerksame Flugbegleiterin ein Attentat mit Sprengstoff, der in einem Schuh versteckt war. 2006 verhinderten die britischen Behörden ein geplantes Attentat mit flüssigen Chemikalien auf mehrere Flugzeuge. 2009 schmuggelte ein Mann Plastiksprengstoff in ein Flugzeug nach Detroit, den er kurz vor der Landung zu zünden versuchte. Im Oktober 2010 wurden als Druckerpatronen getarnte Sprengsätze aus dem Jemen in England und Dubai gefunden. Im März 2011 erschoss ein Mann am Flughafen Frankfurt zwei US-Soldaten und verletzte zwei andere schwer. 2016 trafen schwere Anschläge die Flughäfen in Brüssel und Istanbul. Dies ist nur eine kleine Auswahl der Angriffe auf den Luftverkehr, der als Symbol für Freiheit, Weltoffenheit und Überwindung von Grenzen in den Fokus der Feinde einer offenen Gesellschaft geraten ist. Die Staaten sahen sich gezwungen, darauf zu antworten und versuchen seitdem den Spagat zwischen der notwendigen Einschränkung der Freiheit im Dienst der Sicherheit und der Bewahrung des offenen Charakters der westlichen Welt.

Im Januar 2002 trat in der Bundesrepublik das Terrorismusbekämpfungsgesetz in Kraft. Die EU brachte die „Gemeinsamen Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt“ auf den Weg. In Deutschland wurde 2005 das Luftsicherheitsgesetz verabschiedet. Mitarbeiter von Flughäfen und Fluggesellschaften wurden von den Luftfahrtbehörden auf ihre Zuverlässigkeit überprüft.

Im November 2006 verbot die EU, größere Mengen Flüssigkeiten mit an Bord von Flugzeugen zu nehmen. Im Juli 2007 trat das Flugdaten-Abkommen in Kraft. Im April 2017 wurden die Kontrollen für Passagiere aus Nicht-Schengen-Staaten verschärft. Flughäfen bereiten sich heute auf den Einsatz von Körperscannern vor. Fast alle im Laufe der Zeit eingeführten zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen sind mehr oder weniger heute noch in Kraft. Der zusätzliche Aufwand ist enorm. So verdreifachte sich zum Beispiel an den Berliner Flughäfen die Zahl der Sicherheitskräfte zwischen 2001 und 2006. Die Aufwendungen für Sicherheitsmaßnahmen belaufen sich heute auf mehr als ein Drittel der Betriebskosten eines Flughafens.

Trotz der erweiterten Kontrollen haben sich die durchschnittlichen Wartezeiten an den Flughäfen nicht verlängert – und das obwohl die Zahl der abzufertigenden Passagiere stetig steigt. Das liegt auch daran, dass es den Flughäfen, Fluggesellschaften und Sicherheitsbehörden dank techni-

scher Neuerungen wie dem Online-Check-In und ständigen Anstrengungen zur Verbesserung der Prozesse gelungen ist, die Abfertigung der Passagiere zu vereinfachen und zu beschleunigen. Dabei sieht die ADV ihre Aufgabe darin, im Interesse der Fluggäste auf eine risikobasierte Sicherheitspolitik mit Augenmaß zu dringen und alle neuen Maßnahmen auf ihre Auswirkungen für die operativen Abläufe zu prüfen.

Lehman und die Folgen

Schon die Terroranschläge vom 11. September 2001 hatten den weltweiten Luftverkehr getroffen. Eine flaute Konjunktur, die Furcht vor weiteren Anschlägen und die Sorge über einen möglichen Krieg im Irak führten dazu, dass viele Unternehmen Geschäftsreisen einschränkten und Kongresse und Dienstreisen in Krisenregionen absagten. Die Fluggesellschaften passten schnell und rigoros ihre Flugpläne der Verkehrsnachfrage an.



1 Der Auflagebereich | **2** Der Körperscanner | **3** Die Personenkontrolle | **4** Der Aufnahmebereich
5 Die Nachkontrolle des Handgepäcks | **6** Bildauswertung

Das neue Jahrtausend

So wurden 2002 an deutschen Flughäfen mit 136,7 Millionen Passagieren fast sieben Millionen Passagiere weniger als 2000 gezählt. Doch war dieser Einbruch nicht von Dauer. Schon nach kurzer Zeit erholte sich die Verkehrsnachfrage und das Wachstum der neunziger Jahre setzte sich fort.

Weitaus gravierender war die Insolvenz der US-Bank Lehman Brothers am 15. September 2008. Sie brachte nicht nur die Aktienmärkte zum Absturz und das weltweite Finanzsystem an den Rand des Zusammenbruchs. Sie beschleunigte darüber hinaus den sich bereits abzeichnenden Strukturwandel in der globalen Luftverkehrswirtschaft. Bezeichnend war, dass Passagierrückgänge von 4,4 Prozent an den deutschen Flughäfen Frachtrückgänge von 6,1 Prozent und ein Rückgang der Flugbewegungen von rund 7 Prozent gegenüberstanden.

Teures Öl und die Konkurrenz der Low Cost Carrier machten den Einsatz größerer Flugzeuge und eine verbesserte Sitzauslastung notwendig. Die Flugbewegungen wuchsen in den kommenden Jahren nur unterdurchschnittlich oder stagnierten. Die Airlines mussten zudem eine Verlagerung des Aufkommens der Business Class zur günstigeren Economy Class verzeichnen. Die Rückgänge der Einnahmen waren höher als der Rückgang der Passagiernachfrage. Der Trend zur Buchung günstigerer Tickets kam den Billigfluggesellschaften zugute. Die durchschnittlichen Ticketpreise sanken deutlich. Die Low Cost Carrier konnten in dieser Zeit den Anteil an Geschäftsreisenden erhöhen. Die Geschäftsmodelle der Airlines begannen nachhaltig zu verschwimmen. Die klassischen Netzwerkgesellschaften reagierten mit der Anpassung ihres Angebotes und übernahmen Elemente der Low Cost Carrier. Immer mehr etablierte Airlines gründeten Tochterfirmen als Low Cost-Ableger aus.

Dieser Trend hält bis heute an und hat erhebliche Folgen für die Flughäfen. Die Konsolidierung auf der Airlinesseite führte zu einer gestiegenen Marktmacht. Für die Flughäfen ist es kaum noch möglich, gegenüber den Fluggesellschaften kostendeckende Entgelte zu erzielen.

Besondere Erfolge der ADV

Fluggastbefragung: Seit Jahrzehnten führt die ADV an allen deutschen Flughäfen regelmäßig Fluggastbefragungen durch, um Erkenntnisse über die Bedürfnisse der Kunden zu gewinnen. In jüngster Zeit hat die ADV die klassische Fluggastbefragung zu einem hochmodernen Marktforschungstool ausgebaut: dem Airport Travel Survey. Durch die Befragung von 180.000 Passagieren werden die Marktentwicklung an allen Flughäfen, Trends und Wachstumschancen identifiziert und die Kundenzufriedenheit überprüft. Durch die Möglichkeit, die Daten standortbezogen auszuwerten, haben die Flughafenunternehmen damit ein Instrument, um sich noch stärker an den Bedürfnissen der Fluggäste auszurichten.

PRM-Service: Bereits 1976 erarbeitete die ADV Leitsätze für behindertengerechte Anlagen auf deutschen Flughäfen und veröffentlichte 1988 „Informationen für behinderte Fluggäste“. 2008 trat die EU-Verordnung (EG) 1107/2006 über die Rechte von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (Passengers with reduced mobility – PRM) in Kraft. Damit soll mobilitätseingeschränkten Menschen ebenso problemloses Fliegen ermöglicht werden wie Reisenden ohne Handicap. In Deutschland haben alle Verkehrsflughäfen die EU-Verordnung in engem Austausch mit den nationalen Behindertenverbänden auf hohem Niveau umgesetzt. Der Betreuungsservice für Reisende mit eingeschränkter Mobilität ist kostenfrei und wird durch ein sogenanntes PRM-Entgelt von allen Reisenden finanziert. Das ist ein Verdienst des Flughafenverbands ADV. Im Jahr 2015 erhielten mehr als 1,45 Millionen mobilitätseingeschränkte Reisende Unterstützung an den deutschen Flughäfen, d.h. etwa 4.000 Passagiere nutzten täglich den entsprechenden Service. Diese Zahlen sprechen für sich: Die Flughäfen sorgen für optimale Reisemöglichkeiten und gehen unter Berücksichtigung der Abfertigungs- und Sicherheitsbedingungen auf individuelle Wünsche dieser Personengruppe ein.



Heute und morgen

Am Ende eines Jahrzehnts der extremen Herausforderungen für die deutschen Flughäfen standen zwei Ereignisse, die deutlich die Aufgaben der Zukunft aufzeigten: Der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull Mitte April 2010, der eine Aschewolke über Nord- und Mitteleuropa legte, brachte den Luftverkehr in Europa für eine Woche fast zum Erliegen. Noch nie hatte ein Naturereignis den Luftverkehr so gravierend beeinträchtigt, selten war so klar, wie verflochten Europa durch den Luftverkehr ist.

Tabubruch – Einführung der Luftverkehrsteuer

Nur zwei Monate später beschloss die Bundesregierung die Einführung einer Luftverkehrsabgabe zum 1. Januar 2011. Dieser Beschluss traf die Luftverkehrsbranche nicht nur völlig unvorbereitet, sondern machte allen Beteiligten klar, dass der Luftverkehr ein Imageproblem hatte. Nicht zuletzt aufgrund dieser Erfahrung beschlossen Flughäfen, Fluggesellschaften und Flugsicherung, ihre bereits seit Jahren geübte branchenübergreifende Zusammenarbeit auf eine neue Grundlage zu stellen: Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) arbeitet seit 2011 daran, die gemeinsamen Interessen zu bündeln und gegenüber Politik und Öffentlichkeit wirkungsvoller zu vertreten. Für die Flughäfen ist die engagierte Arbeit im übergreifenden Dachverband von großer Bedeutung, verleiht sie doch gemeinsamen Themen mehr Gewicht, bündelt die Expertise der verschiedenen Stakeholder und schafft Verständnis für die Anliegen der Systempartner.

Selbstverständnis des Flughafenverbandes ADV

Daneben ist die Vertretung der Interessen der deutschen Verkehrsflughäfen ein zentrales Standbein für die Arbeit der ADV geblieben. Dies gilt sowohl für die Facharbeit als auch für die politische Kommunikation. Es entspricht dem Verständnis der Flughäfen, dass eine überzeugende politische Kommunikation nur auf Grundlage einer fundierten Facharbeit zu leisten ist. Bis heute ist die ADV der Fachverband der deutschen Flughäfen. In den Fachausschüssen, Arbeitsgruppen und Task Forces des Verbandes tauschen sich die

Experten der Flughäfen über Best Practice-Ansätze aus. In diesen Gremien werden politische Initiativen mit der Wirklichkeit des Flughafenbetriebes abgeglichen und Stellungnahmen für Politik und Ministerien erarbeitet. Aus der jahrzehntelangen Facharbeit der ADV speist sich die hohe Glaubwürdigkeit der Interessenvertretung und Öffentlichkeitsarbeit.

Der Flughafenverband ADV nimmt heute die Interessen der Flughäfen in Deutschland und seiner korrespondierenden Mitglieder in Österreich und der Schweiz wahr. Zu den Stärken der ADV gehört dabei besonders ihr Charakter als echte Arbeitsgemeinschaft: vom Direktorium über die Fachausschüsse, Arbeitskreise bis zu den temporären Task Forces. Diese intensive Zusammenarbeit von Mitgliedsunternehmen im Rahmen eines Verbandes ist einzigartig. Das Bewusstsein für die Tradition, gepaart mit der Flexibilität, auf die Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft angemessen zu reagieren, machen die heutige Stärke des Flughafenverbandes ADV aus.

Selten fallen die Herausforderungen der Zukunft einfach vom Himmel.

Mit Sicherheit fliegen: Dass Sicherheit auch heute noch ein Thema ist, haben die Anschläge von Brüssel und Istanbul im Jahr 2016 verdeutlicht. Sie haben auch gezeigt, dass sich mit zunehmender Intensität der Sicherheitsmaßnahmen auf der Luftseite der Fokus der Attentäter vom Flugzeug zum Flughafen als Anschlagort verschiebt. Es gilt zu verhindern, dass Flughäfen als Ganzes in Zukunft zu Hochsicherheitszonen werden, in die man nur nach aufwendigen Kontrollen gelangen kann. Wenn Sicherheit das Fliegen so mühsam und umständlich macht, dass niemand mehr fliegen will, dann hat der Terror sein Ziel erreicht. Stattdessen bleibt es Aufgabe der Flughäfen und der ADV, sich für ein höchstmögliches Maß an Sicherheit unter Wahrung der operativen Belange einzusetzen.

Umweltbewusst fliegen: Die Akzeptanz des Luftverkehrs als Verkehrsträger und der Flughäfen als gute Nachbarn wird dauerhaft nur gegeben sein, wenn in Zukunft eine glaubhafte Antwort auf die



Photovoltaikanlage am Flughafen Köln-Bonn 2012

Foto: Köln-Bonn Airport

Zitate von Weggefährten



„Wer nun meint, die Zugehörigkeit zur ADV ende mit dem Beginn der Rente, so irrt sich der. Man wechselt nur in den Freundeskreis. Das ist zugegeben ein etwas ruhigeres Fahrwasser, aber der Mensch wird schließlich auch älter. Der Verfasser ist jetzt schon etwas älter als die ADV, die wird ihn aber ohnedies locker überleben. Er hat jedenfalls am eigenen Leib erfahren: Ohne ADV geht gar nicht.“

Volkmar Stein, ehemaliger Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der ADV-Geschäftsführung und ehemaliger Vorstand der Mitteldeutsche Flughafen AG. Foto: Volkmar Stein

Heute und morgen

großen Umweltfragen gefunden wird: So ist zwar die durchschnittliche Lärmentwicklung eines Flugzeugs in den letzten 60 Jahren um 80 Prozent gesunken. Dennoch bleibt der Fluglärm für viele Flughafenanwohner ein Problem. Flughäfen möchten gemeinsam mit der Industrie, den Airlines und der Flugsicherung an weiteren Verbesserungen des aktiven und passiven Lärmschutzes arbeiten. Dasselbe gilt auch für die Klimawirkungen des Luftverkehrs. Auf beiden Gebieten werden die Flughäfen ihre eigenen Steuerungsmöglichkeiten, etwa über lärm- und schadstoffabhängige Entgelte, in den kommenden Jahren weiter ausbauen.

Im Dialog wachsen: Prognosen sagen voraus, dass die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen sich in Europa bis 2030 verdoppeln wird. An deutschen Flughäfen werden bis dahin 300 Millionen an- und abreisende Passagiere erwartet. Dies bringt zahlreiche Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen. Die bedarfsgerechte Erweiterung der Kapazitäten bleibt ein unausweichliches Erfordernis. Dieses notwendige Wachstum kann nur mit den Flughafenanwohnern erreicht werden. Die Flughäfen bekennen sich zu einer guten und fairen Bürgerbeteiligung. Gleichzeitig dürfen Planungs- und Realisierungszeiten für Infrastrukturprojekte nicht weiter ausufern.

Nachhaltig wirtschaften: In einem zunehmend schärfer werdenden Wettbewerb ist es für die Flughäfen unerlässlich, für ihre Leistungen angemessene Entgelte zu erzielen und zusätzliche Einnahmequellen zu erschließen. Dem Erhalt des bewährten Entgelte-Genehmigungsverfahrens kommt dabei ebenso eine wichtige Rolle zu wie dem Ausbau des Non-Aviation-Geschäfts. Erfolgreiche Flughäfen erweitern ihren Non-Aviation-Bereich über das klassische Terminalangebot hinaus und werden zu professionellen Immobilienentwicklern. Der Aufbau einer Airport City ermöglicht nicht nur zusätzliche Non-Aviation-Erlöse, sondern steigert auch die Nachfrage nach Flugverbindungen. Weiteres Potenzial ist insbesondere in den Bereichen Kongress- und Messewesen, Hotellerie sowie Logistik- und Gewerbeansiedlung zu sehen.

Digitale Erlebniswelten gestalten: Die wirtschaftliche Entwicklung hat auch einen Kulturwandel befördert. Vom reinen Infrastrukturprovider ist der Flughafen im Laufe der Zeit zu einer Erlebniswelt gewachsen: Besucherterrassen und Gastronomie, Shoppingmalls und Spas, Kinderspielplätze und eine verbesserte Park- und Infrastrukturanbindung machen Flughäfen zu Ausflugszielen mit hoher Aufenthaltsqualität. In diesem Veränderungsprozess spielt die Digitalisierung eine zentrale Rolle. Viele Flughäfen sind dabei, eine digitale Strategie zu entwickeln. Die Schwerpunktthemen umfassen die Felder Marketing, Kommunikation, Prozesse und Technologien. Durch verbesserte digitale Services wie die Buchung von Hotels, Carsharing, Sightseeing-Angebote, E-Payment, automatisierte Gepäckaufgabe oder digitale Zollabfertigung wird der Gedanke des Seamless Travel verwirklicht und den Kunden vom Ausgangs- bis zum Zielort ein durchgehendes Reiseerlebnis geboten. Hier stehen die Flughäfen noch am Anfang und die Möglichkeiten sind riesig.

Weltoffenheit leben: Das Fliegen steht seit jeher als Symbol für Freiheit und das Überwinden von Grenzen. Flughäfen sind in diesem Bild die Tore zur Welt. Diese Idee gilt es zu bewahren: gegen Terroristen, denen die Weltoffenheit ein Gräuël ist, ebenso wie gegen Protektionisten, die den deutschen und europäischen Markt vor unliebsamer Konkurrenz abriegeln wollen. Eine solche Politik wird am Ende scheitern. Nicht Abschottung, sondern Austausch, nicht Furcht, sondern Mut werden am Ende die Ideen von Freiheit und Fairness befördern und dem Luftverkehr wie auch den deutschen Flughäfen ihre Zukunft sichern.



Kinder im Besucherpark des Flughafens München
Foto: Werner Hennies, Flughafen München GmbH

Nachwort Ralph Beisel

Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV

40



Über die vergangenen 70 Jahre ADV ist in der vorliegenden Festschrift viel zu lesen gewesen. Wie die Flughäfen selbst, so hat sich auch der Verband durch eine Mischung von Kontinuität und Veränderungswillen in den Jahrzehnten behauptet und entwickelt. Vor mir haben nur vier Geschäftsführer die Geschicke der ADV gelenkt. Allein das ist ein Zeichen dafür, dass die langen Linien hinter der tagesaktuellen Verbandspolitik immer sichtbar blieben.

Wir nehmen aus unserer Geschichte den Mut für die Gestaltung der Zukunft der deutschen Flughäfen. Die Zukunft wird anders sein als die Vergangenheit, aber die Konturen sind schon sichtbar und mit ihnen die künftigen Herausforderungen.

Das große Thema Sicherheit wird uns weiter begleiten. Dafür zu sorgen, dass Menschen sicher reisen können und das Reisen trotzdem bequem und bezahlbar bleibt, daran müssen wir gemeinsam arbeiten. Zentral für die Flughäfen bleibt das Thema der Akzeptanz. So global das Fliegen ist, so lokal eingebunden sind die Flughäfen selbst. Wir müssen und wollen gute Nachbarn sein. Transparenz und das Bemühen um größtmöglichen Schutz unserer Anwohner vor Lärm und maximalen Schutz der Umwelt vor den Klimawirkungen des Fliegens – diese Aufgaben nehmen die Flughäfen sehr ernst und setzen mit großem Engagement Verbesserungen um. Nur unter dieser Voraussetzung können die deutschen Flughäfen

auch in Zukunft wachsen. 300 Millionen Fluggäste im Jahr 2030 werden Kapazitätserweiterungen notwendig machen. Wir wissen, dass bedarfsgerechtes Wachstum nur im Einvernehmen mit den Menschen erreicht werden kann. Wir wollen den Dialog pflegen.

Gleichzeitig gestalten wir einen Prozess, in dem die Flughäfen ihr Gesicht verändern: Neue Geschäftsfelder werden erschlossen, Flughäfen werden zu umfassenden Erlebniswelten, bei denen das Reiseerlebnis schon vor der Reise beginnt. Die Digitalisierung ist in diesem Prozess ein zentraler Baustein, die Möglichkeiten sind riesig. Nicht zuletzt gilt es, die freiheitliche Grundidee des Fliegens gegen alle Abschottungstendenzen zu verteidigen. Der Himmel ist offen, seien wir es auch.

Bei allen Veränderungen werden wir den einzigartigen Charakter des Flughafenverbandes ADV bewahren: als Fachverband für die Flughäfen, als Berater der Politik, als Interessenvertretung und Arbeitsgemeinschaft im besten Wortsinne. Seit 70 Jahren vereint die ADV nicht nur die Interessen der Flughäfen im Inland sowie in Österreich und der Schweiz, sie hat darüber hinaus besondere Verbindungen zu den Bundesländern und zur Bundesregierung. Mit 70 Jahren sind die Flughäfen und die ADV moderner denn je.

Feiern Sie mit uns 70 Jahre deutsche Flughafen- und Luftverkehrsgeschichte!

Ralph Beisel | Foto: Christian Kruppa

Impressionen



Fotos:
Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH
Gebr. Heinemann SE & Co. KG
Flughafen Stuttgart GmbH

Es freuen sich darauf, mit Ihnen zu feiern:

die internationalen Flughäfen

42

FBB FLUGHAFEN
BERLIN
BRANDENBURG



Dortmund Airport 21
Näher als man denkt.

**DRESDEN
INTERNATIONAL**
MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING

**Düsseldorf
Airport** **DUS**

**erfurt
weimar**
FLUGHAFEN



Bodensee-Airport
FRIEDRICHSHAFEN **F**

**frankfurt hahn
airport**

Hamburg Airport

**hannover
airport**

JADEN-AIRPARK®
-AFEN KARLSRUHE / BADEN-BADEN

Köln Bonn Airport
Konrad Adenauer

**LEIPZIG-HALLE
AIRPORT**
MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING



**MUNSTER OSNABRÜCK
INTERNATIONAL AIRPORT**

**ALBRECHT DÜRER
AIRPORT NÜRNBERG**

**PADERBORN
LIPPSTADT
AIRPORT**

**AIRPORT
SAARBRÜCKEN** **SCN**

**STUTTGART
AIRPORT**

**AIRPORT
WEEZE**

die korrespondierenden Flughäfen

die regionalen Flughäfen

EuroAirport:
BASEL MULHOUSE FREIBURG

bud Budapest
Airport

GENÈVE
AÉROPORT

FLUGHAFEN
BRAUNSCHWEIG
WOLFSBURG

**FRANKFURT
HÖRDTMANN
AIRPORT**

AIRBUS

FLUGHAFEN GRAZ
- und so nah ist die Welt.

**INNSBRUCK
AIRPORT**

Kakute
AIRPORT

blue danube airport linz

kassel airport

**LEIPZIG
REIBTUSCH
AIRPORT**

Allgäu Airport
Memmingen

Salzburg Airport
WALDSEEGARTEN

VIC Vienna
International
Airport
Open For New Horizons.

ZÜRICH AIRPORT

**Mönchengladbach
Airport** **MGL**

EDMO

**BRACHEN
AIRPORT**

ROSTOCK-AIRPORT.COM

Impressum: 70 Jahre Flughafenverband ADV 1947-2017

Herausgeber: Flughafenverband ADV | Friedrichstraße 79 | D-10117 Berlin
Telefon: +49 (0)30 – 31 01 18–0 | Fax: +49 (0)30 – 31 01 18–90 | www.adv.aero

Text und Konzept: Dr. Heike van Hoorn, Koordinatorin Facharbeit, Gremien und Verbandsstrategie

Gestaltung: Thomas Klefisch, Düsseldorf | www.klefischer.de

Das Copyright liegt beim Flughafenverband ADV | Friedrichstraße 79 | D-10117 Berlin
2017 – Alle Rechte vorbehalten

klimanatural
natureOffice.com | DE-136-155102
gedruckt

Wir danken

unserem Gold-Sponsor



unseren Premium-Sponsoren



unseren Sponsoren



