

# Flughafenverband ADV Stellungnahme

zur Studie von BUND + FÖS

„Regionalflughäfen – ökonomisch und klimapolitisch  
unverantwortliche Subventionen“

19. August 2020

FLUGHAFENVERBAND



## Einleitung

Am 19. August 2020 hat der BUND eine Studie veröffentlicht, in der 14 Flughäfen mit 200.000 bis drei Millionen Fluggäste verglichen und bewertet werden. Die Studie wurde mit dem Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) erstellt.

Hierzu bezieht der Flughafenverband ADV Stellung.

Als ältester ziviler Luftfahrtverband in Deutschland vertritt der Flughafenverband ADV bereits seit 1947 die Interessen seiner Mitglieder. Der Flughafenverband ADV zählt u. a. 22 internationale Verkehrsflughäfen, 10 große Regionalflughäfen sowie zehn korrespondierende Mitgliedsflughäfen in Österreich, der Schweiz und Ungarn zu seinen Mitgliedern.

Der Flughafenverband ADV setzt sich für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr und moderne, leistungsfähige Flughäfen in Deutschland ein. In allen rechtlichen und wirtschaftlichen Belangen ist die ADV der Berater und Partner von Wirtschaft, Politik und Regionen. Die Facharbeit umfasst die Bereiche Luftsicherheit, Standortentwicklung und vernetzte Verkehrsplanung ebenso wie den Umwelt- und Fluglärmschutz.

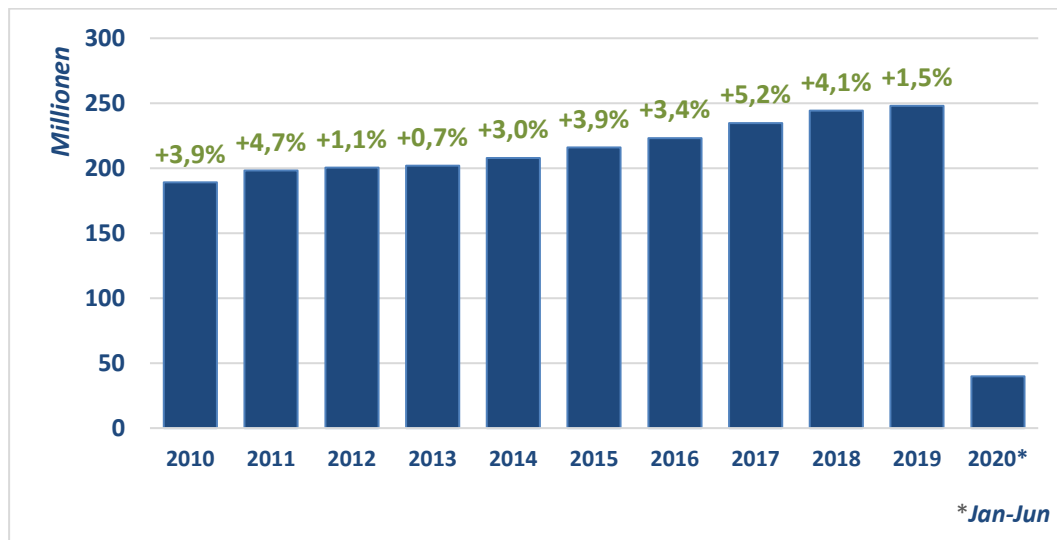
## Ausgangslage

Die ADV-Flughäfen sind ein stabiler und unverzichtbarer Wachstumsgeber und Wirtschaftsmotor für Regionen und Volkswirtschaft. Vor der Covid19-Krise arbeiteten **180.000 Menschen an den 22 internationalen ADV-Flughafenstandorten** in Deutschland. Flughäfen sind hoch leistungsfähige und für die Regionen strategische Infrastruktureinrichtungen. Die **jährliche Wertschöpfung der deutschen ADV-Flughäfen lag bei 5,7 Mrd. Euro**. 1 bis 2 Mrd. Euro investieren die ADV-Flughäfen jährlich in den Ausbau ihrer Infrastruktur.

Von den deutschen Flughäfen ließen sich **im Jahr 2019 mehr als 600 Flugziele durch Direktflüge** erreichen. Mehr als **300 internationale Airlines** trugen zu einer hohen Anbindungsqualität bei. Eine Zunahme der direkten Konnektivität im Luftverkehr um **10 Prozent** führt zu einem Anstieg des Pro-Kopf-BIP um etwa **0,5 Prozent** und umgekehrt.

Im Jahr **2019** begrüßten die 22 internationalen ADV-Verkehrsflughäfen in Deutschland rund **250 Mio. Passagiere (an+ab)**. Das waren +1,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Auch für die kommenden Jahre prognostizierte der Flughafenverband ADV zunächst ein stabiles Wachstum. Das Passagieraufkommen sollte bis zum Jahr 2030 auf über 300 Mio. Passagiere in Deutschland ansteigen.

## Passagier-Gesamtaufkommen an deutschen Flughäfen 2010-2020



## Luftverkehrskonzept des BMVI

Das Luftverkehrskonzept des BMVI basiert auf Wachstumserwartungen, die noch über denen der ADV liegen. Die vom BMVI bestellten unabhängigen Gutachter identifizierten sogar für die kleineren Flughäfen bis zum Jahr 2030 eine höhere Wachstumsrate als die großen Hubflughäfen (vgl. Luftverkehrskonzept des BMVI 2017, S. 10).

| Flughafengruppe              | Passagieraufkommen [Mio.] |                     | Veränderung |        |
|------------------------------|---------------------------|---------------------|-------------|--------|
|                              | 2013                      | Ergänzung VVP* 2030 | 2013 - 2030 | p.a.   |
| Frankfurt + München          | 97                        | 163                 | +69 %       | +3,1 % |
| Berlin + Düsseldorf          | 48                        | 76                  | +60 %       | +2,8 % |
| Hamburg, Köln + Stuttgart    | 32                        | 49                  | +54 %       | +2,6 % |
| Übrige 21 deutsche Flughäfen | 28                        | 49                  | +76 %       | +3,4 % |
| Summe deutscher Flughäfen    | 204                       | 338                 | +65 %       | +3,0 % |

Anmerkung: Übrige deutsche Flughäfen sind Bremen, Cochstedt, Dresden, Dortmund, Erfurt-Weimar, Friedrichshafen, Karlsruhe/Baden-Baden, Memmingen, Münster-Osnabrück, Westerland, Hannover, Heringsdorf, Hahn, Kassel, Lüneburg, Leipzig, Niederrhein, Nürnberg, Paderborn, Rostock, Zweibrücken (nur 2013).

\* = Verkehrsverflechtungsprognose.

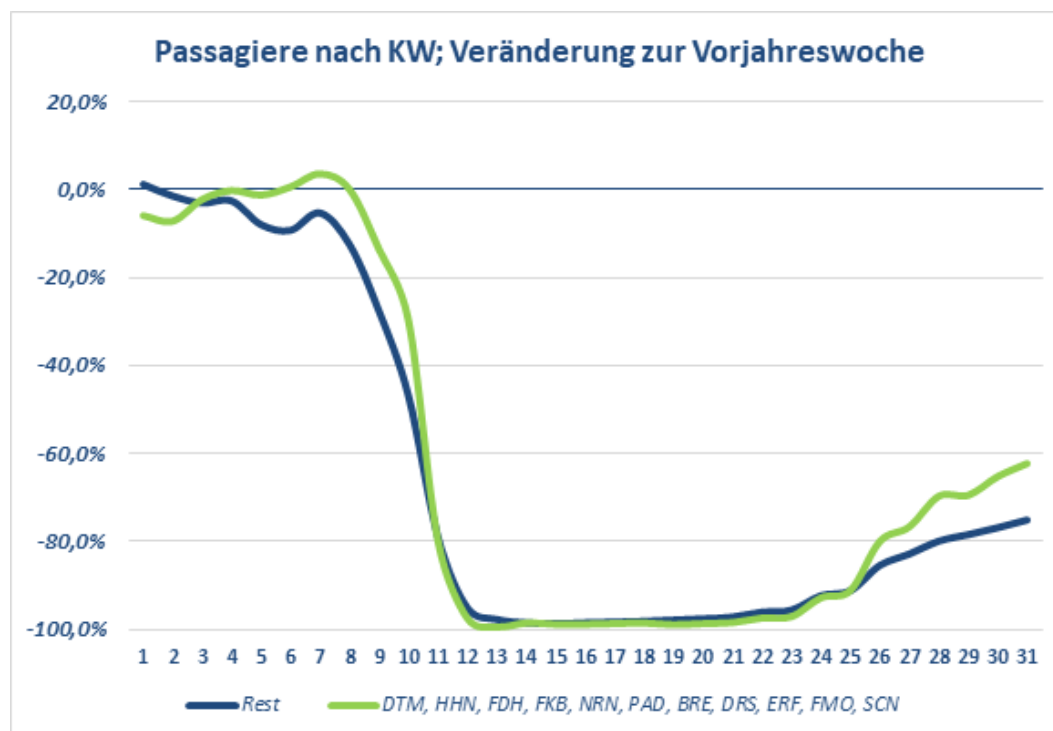
## Bedeutung von kleineren Flughäfen

Regionalflyghäfen erfüllen wichtige verkehrliche Funktionen für Ihre Regionen. Neben den Direktdestinationen für die touristische Nachfrage bedienen diese Standorte insbesondere kontinentale Direktverkehre für Wochenendreisen, VFR-Besuchsreisen und die zunehmende ethnische Verkehrsnachfrage. Daneben binden sie mit Zubringerverkehren zu großen Flughäfen mit interkontinentalen Liniendiensten die Regionen an das globale Luftverkehrsnetz an. Im Zusammenhang mit dem steigenden Anteil des Incomingaufkommens erlangen Regionalflyghäfen eine besondere Bedeutung für ihre Regionen.

## Covid-19 und die Folgen für die Flughäfen

Seit dem Beginn der Zivilluftfahrt gab es noch nie einen solch drastischen Einbruch an Passagieren und Umsatz an deutschen Flughäfen, wie durch die Covid-19-Krise. Der Passagierverkehr ist mit einem Rückgang von 98 Prozent faktisch zum Erliegen gekommen. Seit Beginn des Covid-19 Ausbruchs Ende Februar 2020 haben die deutschen Flughäfen mehr als 55 Mio. Fluggäste verloren.

### Verkehrsentwicklung 34. Kalenderwoche 2020 zur Vorjahreswoche 2019



Quelle: ADV-Verkehrsstatistik

## **Bedeutung der Flughäfen zeigte sich während des Lockdowns**

Während der Monate des Covid-19 bedingten Lockdown zeigte sich die Bedeutung der Flughäfen. Flughäfen waren unverzichtbar für die Aufrechterhaltung stabiler Logistik- und Versorgungsketten.

In Zeiten, in denen LKWs vor geschlossenen Grenzübergängen im Stau standen, waren Frachtflugzeuge unverzichtbar für die Versorgung mit lebenswichtigen Gütern, aber auch für zeitkritische Hygiene- und Schutzartikel. Auch die zunehmende Zahl an Krankentransporten und die Sonderverkehre, wie z. B. die Einreisen von Erntehelfern, wurden vielfach über kleinere Standorte abgewickelt.

Gerade die Bundesregierung legte großen Wert darauf, dass alle Flughäfen betriebsbereit und anfliegbar waren. Alle ADV-Flughäfen gewährleisteten einen Flugbetrieb an ihren Standorten und somit die Erreichbarkeit der Regionen.

## **Wirtschaftlichkeit der Flughäfen**

Die EU-Kommission hat mit der Veröffentlichung der „Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“ im Jahr 2014 klare und transparente Regelungen für die Gewährung von Beihilfen für Flughäfen geschaffen. Demnach sind Beihilfen für Flughäfen unter eine bestimmten Größe zulässig, wenn sie der Erhöhung der Mobilität durch Einrichtung von Zugangspunkten zu innereuropäischen Flügen; der Vermeidung der Überlastung an den großen Drehkreuz-Flughäfen oder der Begünstigung der regionalen Entwicklung dienen. Die Finanzierung von Regionalflughäfen in Deutschland steht im Einklang mit europäischem Recht und den Zielen des EU-Weißbuchs „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“.

## **Betriebsbeihilfen**

Betriebsbeihilfen sind derzeit für einen Übergangszeitraum von 10 Jahren zulässig. Investitionsbeihilfen sind zeitlich nicht begrenzt. Die Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften befinden sich derzeit in einem Überarbeitungsprozess, so dass in den kommenden Jahren mit angepassten Leitlinien zu rechnen ist. Auf Grund der aktuellen Krise im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie ist davon auszugehen, dass das gemeinsame Ziel, dass kleinere Flughäfen ohne Betriebsbeihilfen auskommen, erst einige Jahre später erreicht werden kann.

## **Airline-Insolvenzen haben kleinere Flughäfen hart getroffen**

Regionalf Flughäfen leiden – wir alle anderen Flughäfen auch – unter einer sich in den letzten Jahren veränderten Markt- und Wettbewerbssituation. Viele Airline-Insolvenzen der letzten Jahre haben insbesondere kleinere Standorte getroffen.

## **Entlastung von wettbewerbsverzerrenden Kostenpositionen**

Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern befindet sich Deutschland klar im Nachteil. Im Ausland wird die Finanzierung von hoheitlichen Aufgaben und öffentlicher Daseinsvorsorge häufig von staatlichen Stellen übernommen. Hier hinkt Deutschland hinterher. Mit Kostenentlastungen für die Luftverkehrsbranche muss hierzulande nachgezogen werden, soll das deutsche Luftverkehrssystem langfristig wettbewerbsfähig bleiben.

Handlungsbedarf zur Entlastung der kleineren Flughäfen besteht bei den hoheitlichen Aufgabenbereichen von „Safety and Security“ sowie Air Traffic Control. Hierzu zählen insbesondere die Kostenblöcke für Feuerwehr, Luftsicherheit, Wetterdienst und Flugsicherung.

## **Flugsicherung an kleineren Flughäfen**

Gleichzeitig sind Regionalf Flughäfen systemischen Benachteiligung im Wettbewerb ausgesetzt. Dies betrifft insbesondere die Flugsicherung an Regionalf Flughäfen. Während an den Flughäfen, an denen die DFS die Flugsicherungsdienste erbringt, diese über eine einheitliche Gebühr direkt mit den Airlines abgerechnet wird, müssen Regionalf Flughäfen, an denen die DFS nicht tätig ist, diese Kosten selbst tragen.

Eine Abschaffung dieser Benachteiligung stellt keine Subvention dar, sondern schafft faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Flughäfen. Flugsicherungsdienste und Flughafenfeuerwehr stellen die beiden größten Kostenpositionen vieler Regionalf Flughäfen dar. Bei einer faire Lastenverteilung diese hoheitlichen Kosten würden zahlreiche Regionalf Flughäfen bereits heute ohne staatliche Beihilfen auskommen.

Die ADV setzt sich für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Flughäfen ein, damit auch die Regionalf Flughäfen ihre Betriebskosten selbst erwirtschaften können.

## **Bedeutung des polyzentrischen Flughafensystems**

### **Der Flughafenverband ADV führt folgende Argumentation an:**

1. Zu einem innovativen deutschen Wirtschafts- und Logistikstandort gehört eine moderne und vernetzte Mobilitätsgesellschaft, in der sich kleinere und größere Flughafenstandorte sinnvoll ergänzen und im europäischen Wettbewerb behaupten können.
2. Das bewährte System von leistungsfähigen und sich ergänzenden großen und kleineren Flughäfen in Deutschland gilt es, zu erhalten und bedarfsorientiert weiterzuentwickeln.
3. Die föderale Struktur Deutschlands mit seinen starken Wirtschaftszentren und Metropolregionen profitiert von seiner guten verkehrlichen Anbindung. Eine gut funktionierende Flughafeninfrastruktur mit entsprechenden Systemkapazitäten ist unentbehrlich für die Anbindung der Metropolregionen.
4. Das historisch gewachsene polyzentrische Flughafensystem in Deutschland hat sich zu einem eng verflochtenen Netz von internationalen und regionalen Flughäfen entwickelt. Kleinere Flughäfen sind verkehrlich eng verbunden mit den großen Drehkreuzen und sorgen damit für eine bestmögliche Konnektivität. Wirtschaft und Tourismus verlangen nach einer Konnektivität aus der Fläche Deutschlands. Privat- und Geschäftsreisende sowie Frachtversender profitieren von einer weltweiten Anbindung an die Wirtschaftszentren und Tourismusregionen.
5. Kleinere Flughäfen decken Bedarfe der allgemeinen Luftfahrt – Geschäftsflieger, Privatflieger, Kranken- und Organtransporte, Werkverkehre, Transport von Gütern und Trainingsflüge.
6. Die regionalwirtschaftlichen Effekte liegen in der Regel deutlich über den von den Gesellschaftern getragenen Verlusten.

### **Kleinere Flughafenstandorte...**

- ... stützen eine hochwertige, gut vernetzte Mobilität.
- ... erfüllen die Daseinsvorsorge.
- ... tragen zu gleichwertigen Lebensverhältnissen für die Bevölkerung bei.
- ... sind für international tätige Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor.
- ... sichern den Ausbau inländischer Wirtschaftszentren.
- ... erhöhen den Bekanntheitsgrad einer Region und das Standortimage.
- ... bringen Reisende zu wichtigen deutschen Tourismusdestinationen.

### **Mittelfristig neue Chancen für die kleineren Standorte**

Mit dem Fortschritt in den Bereichen der Flugzeug- und Antriebstechnologie, der Digitalisierung und dem stetigen Wandel in der Mobilität werden neue Angebote marktfähig. Bombardier erweitert seine CRJ-Familie um ein viertes Modell und Siemens/Rolls-Royce/Airbus wollen bis 2022 Prototyp eines Regionaljets mit Hybrid-Elektroantrieb abheben lassen. Er soll leiser und weniger umweltschädlich sein als Flugzeuge mit konventionellen Düsentriebwerken. Bis zum Jahr 2030, spätestens aber bis 2035 soll die Technik marktreif sein. Eine neue Generation von Regionalflugzeugen wird es Airlines ermöglichen, sich in Nischenmärkte erfolgreich zu positionieren und kleinere Standorte anzubinden.

### **Überzeugende Klimastrategie der Flughäfen**

In der öffentlichen Wahrnehmung wird der Luftverkehr häufig als »Klimasünder« wahrgenommen. Dabei ist der Anteil der Emissionen vergleichsweise niedrig: Der Anteil des globalen Luftverkehrs an den weltweiten energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen beträgt aktuell 2,8 Prozent.

Die Luftverkehrsbranche hat in den vergangenen Jahren vielfältige Maßnahmen zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes umgesetzt und frühzeitig eine schlüssige und ausgewogene Gesamtstrategie vorgelegt. Die ADV-Flughäfen haben sich bereits in 2009 auf eine gemeinsame Strategie für den Klimaschutz verständigt.

### **Aktuelle Zahlen und Zielsetzungen der Flughäfen belegen den Erfolg der Flughäfen:**

- Von 2010 bis 2018 haben die ADV-Flughäfen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 24% verringert.

- Bis 2030 streben die ADV-Flughäfen eine gemeinsame CO<sub>2</sub>-Reduzierung von 50% an.
- Bis 2050 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen sogar auf null runtergefahren werden.

## Luftverkehr oder und Klimaschutz?

Nein, vielmehr beschäftigt sich die Luftfahrt seit 2009 mit den Fragen: Wie kann der Luftverkehr angesichts der weltweit zunehmenden Nachfrage besser in Einklang mit dem Klimaschutz gebracht werden? Wie lassen sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren und wie lässt sich das Fliegen in Zukunft CO<sub>2</sub>-neutral gestalten? Welches sind geeignete Instrumente und wie lassen sich weitere Innovationen für mehr Klimaschutz im Luftverkehr realisieren? Alle am Luftverkehr beteiligten sind sich ihrer Verantwortung bewusst.

Das individuelle Mobilitätsbedürfnis hat weltweit zugenommen. Das Flugzeug wird für Dienstreisen, für Verwandtenbesuche oder auch für private Reisen genutzt. Auch zeit- und temperatursensible Waren und Güter wie Medikamente, Ersatzteile für Maschinen oder Expressbestellungen werden täglich transportiert. Gerade die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig die Luftfracht für Deutschland war, um Krankentransporte durchzuführen oder Masken ins Land zu fliegen. Eine multinationale Gesellschaft und eine globalisierte Welt kommen ohne Luftverkehr nicht aus. Umso wichtiger ist es, dass sich dieser wandelt und seine CO<sub>2</sub>-Emissionen sinken. Kein „Entweder-Oder“, sondern ein „Sowohl-als-Auch“ ist die Devise der in Luftfahrt.

## Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene

Die deutschen Flughäfen stehen zur Intermodalität. So fordern die Flughäfen seit Jahren flächendeckend an das Fernverkehrsnetz der Bahn angeschlossen zu sein. Nur 4 von 22 Flughäfen haben einen ICE-Bahnhof am Airport in Deutschland. Dort, wo die Bahn schnell ist, ist sie erfolgreich. Airlines überprüfen ihr Streckennetz regelmäßig und passen das Angebot an, wenn eine kontinuierliche Kundenverlagerung offensichtlich wird. Aktuelles Beispiel: Die Strecke Nürnberg-Berlin. Ähnliches war der Strecke Hamburg-Berlin im Jahr 2002 widerfahren. Nachdem die Bahn die Fahrzeit zwischen den beiden größten deutschen Städten deutlich verkürzt hatte, wurde die Flugverbindung eingestellt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Anreiseweg- und die Zeit mit dem PKW oder der Schiene zum nächstgelegenen, größten Flughafen.

## Wege zum nächst größeren Flughafen

|            | nächstgrößerer<br>Flughafen | PKW-km | PKW-Rei-<br>sezeit | Bahn-Mi-<br>nuten | Anmerkung                   |
|------------|-----------------------------|--------|--------------------|-------------------|-----------------------------|
| <b>DTM</b> | DUS                         | 75     | 55                 | 90                | *ab Dortmund (Stadt)        |
| <b>HHN</b> | FRA                         | 115    | 70                 | 105               | *zus. Bus                   |
| <b>FDH</b> | ZRH                         | 135    | 120                | 130               | *ab Friedrichshafen (Stadt) |
| <b>FKB</b> | FRA                         | 170    | 120                | 85                | *ab Baden-Baden             |
| <b>KSF</b> | FRA                         | 215    | 140                | 100               | *ab Kassel (Stadt)          |
| <b>FMM</b> | MUC                         | 145    | 90                 | 185               | *ab Memmingen (Stadt)       |
| <b>NRN</b> | DUS                         | 80     | 60                 | 105               | *ab Weeze (Stadt)           |
| <b>PAD</b> | DUS                         | 145    | 100                | 170               | *ab Paderborn (Stadt)       |
| <b>RLG</b> | HAM                         | 210    | 130                | 185               | *ab Rostock (Stadt)         |
| <b>BRE</b> | HAM                         | 130    | 85                 | 90                | *ab Bremen (Stadt)          |
| <b>DRS</b> | BER                         | 170    | 95                 | 135               | *ab Dresden (Stadt)         |
| <b>ERF</b> | FRA                         | 265    | 160                | 160               | *ab Erfurt (Stadt)          |
| <b>FMO</b> | DUS                         | 125    | 80                 | 105               | *ab Münster (Stadt)         |
| <b>SCN</b> | FRA                         | 170    | 105                | 140               | *ab Saarbrücken (Stadt)     |

Eine Anmerkung sei in diesem Zusammenhang erlaubt, dass in der vorliegenden Studie auf Seite 22 die Auswertung fehlerhaft dargestellt ist. Hier wird der nächstgelegene, größere Flughafen angezeigt wird, aber in der Entfernung der nächste, auch kleinere Airport.

## Klimalast des Luftverkehrs

Die in der Studie dargestellte Klimalast von 4,2 Mio. t CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub>-Emissionen plus Klimawirkung anderer Emissionen) kann nur als Hochrechnung angesehen werden. Wie richtig dargestellt wird, ist die Berechnung der Nicht CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht so einfach: *„Die Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen variieren sehr stark nach Flughöhe und -route und müssen deshalb routenbezogen kalkuliert werden.“*

Am Ende muss man sich bewusst machen, dass diese Flüge auch stattfinden würden, gäbe es diese Flughäfen nicht. Der Reisende würde dann zu einem anderen Flughafen reisen und damit wahrscheinlich sogar zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Dem Klima wäre damit nicht geholfen. Der wirtschaftliche Schaden für die Region wäre aber nicht wegzudiskutieren. Eine wirklich nachhaltige Lösung sieht anders aus. So ist es das Bestreben der Branche, klimaschonende Technologien zu entwickeln. Neben technischen Entwicklungen und Einsparungen kommt es auf den verstärkten Einsatz regenerativer Treibstoffe an. Um den Luftverkehr zukunftsfähig zu machen, müssen synthetische Kraftstoffe entwickelt werden, die klimaneutral hergestellt werden. Unter heutigen Bedingungen ist dieser Kraftstoff auf dem Weltmarkt drei- bis fünfmal so teuer wie herkömmliches Kerosin. Damit die Fluggesellschaften den Treibstoff auch tanken können, muss dieser zu wettbewerbsfähigen Preisen und in großen Mengen hergestellt werden.

Luftverkehr findet global statt und muss auch so betrachtet werden. Eine regionale Sichtweise führt lediglich dazu, dass Luftverkehr verlagert wird. Innovative Ansätze können so nicht realisiert werden.

#### **Flughafenverband ADV**

Friedrichstraße 79  
10117 Berlin  
Tel. 030/310118-0  
[www.adv.aero](http://www.adv.aero)

#### **Ansprechpartner:**

**Isabelle B. Polders**; Fachbereichsleiterin Kommunikation [polders@adv.aero](mailto:polders@adv.aero)  
Tel. 030/310118-14