

Luftverkehr (Airport)

Folien D

Sommersemester 2010

Hochschule Heilbronn

Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik

Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach

Flughäfen - Aktuelle Kontroversen

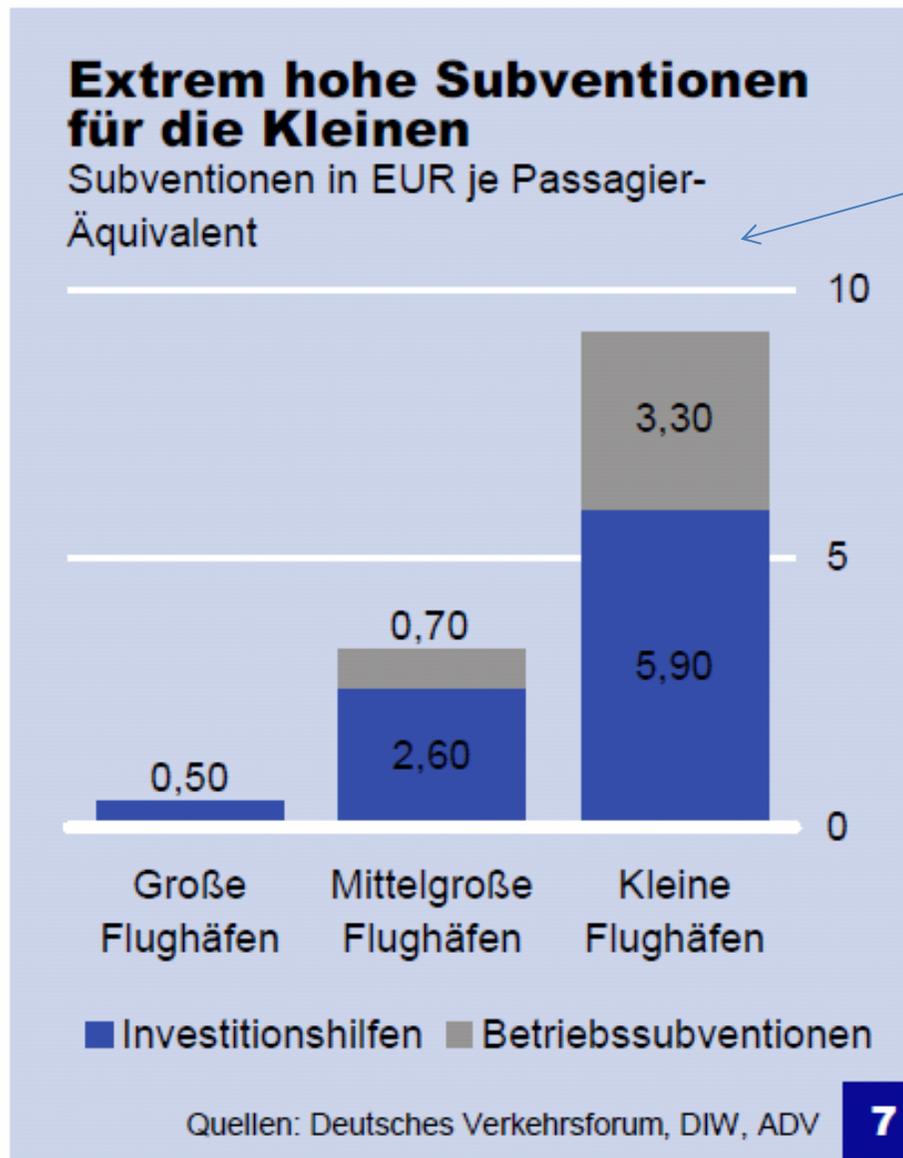
Subventionen für Regionalflughäfen

Fluglärm

Subventionen für Regionalflughäfen

- Neben den großen (internationalen) Verkehrsflughäfen gibt es in Deutschland zahlreiche kleinere, regionale Flughäfen.
- Viele dieser Flughäfen werden überwiegend von Low Cost Gesellschaften genutzt (z. B. Ryanair).
- Diese Flughäfen weisen zumeist hohe Betriebsdefizite auf, die von den i.d.R. öffentlichen Eigentümern getragen werden (= Subvention).
- Die Gebietskörperschaften hoffen auf die positiven Beschäftigungseffekte dieser Flughäfen (siehe Vorlesungsteil wirtschaftliche Auswirkungen).
- Von Netzwerkgesellschaften wird kritisiert, dass diese Subventionen allein Low Cost Gesellschaften zugute kommen und den Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt verzerren.

Überblick über Finanzhilfen



Passagieräquivalent =
1 PAX oder 100kg
Fracht

Quelle: DB Research 2005.

Beispiel Lübeck - Jahresfehlbeträge

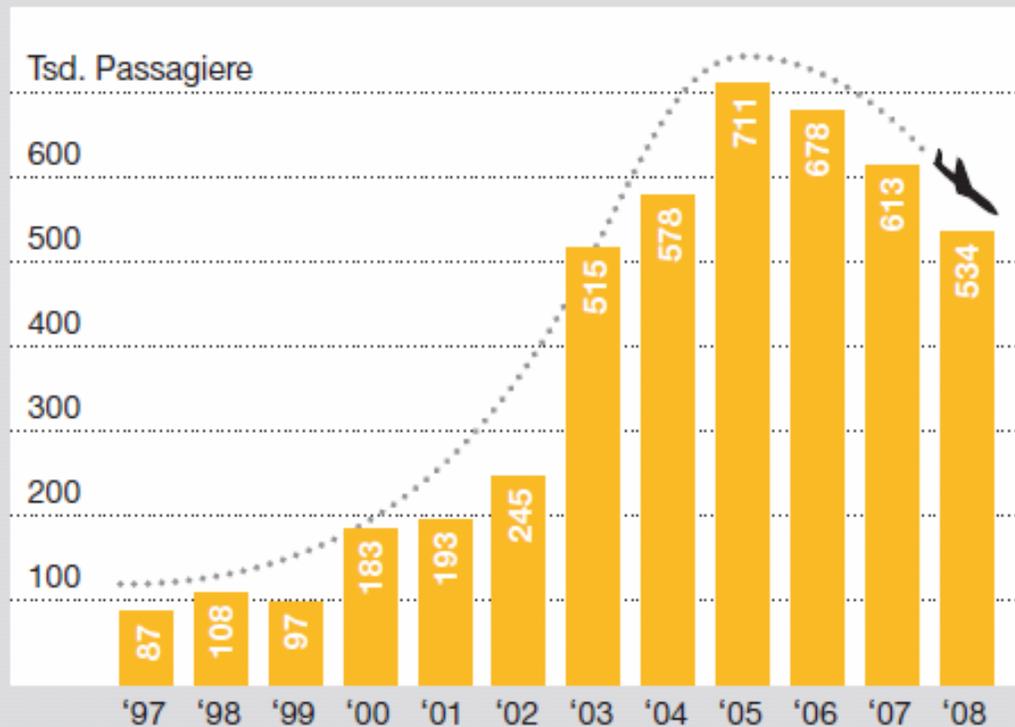
<u>Zeitraum</u>	<u>Fehlbetrag (rd.)</u>	
01.01. - 31.12.2005	4.776.000 EUR	
01.01. - 31.03.2006	1.570.400 EUR	(„Rumpffahr“)
01.04. - 31.03.2007	4.747.100 EUR	
01.04. - 31.03.2008	6.094.200 EUR	
01.04. - 31.03.2009 *)	5.604.700 EUR	

Quelle: Stadt Lübeck, Rechnungsprüfungsamt.

Beispiel Lübeck

Verlustbringer ohne Zukunft

Optimistischen Prognosen zufolge könnte Lübeck-Blankensee ab 1,5 Millionen Passagieren pro Jahr zarte Gewinne verzeichnen. Allerdings: Nicht einmal ansatzweise haben sich in den vergangenen Jahren so viele Menschen zu einem Reisebeginn an der Ostsee durchringen können.



Quelle: Lufthansa
2009.

Beispiel Dortmund

	2004	2005	2006	2007	2008
	T€	T€	T€	T€	T€
Gesamtleistung	20.995	24.110	25.549	28.093	27.764
Aufwendungen	49.259	49.975	46.864	47.994	48.412
Jahresergebnis	- 28.264	- 25.865	- 21.315	- 19.901	- 20.648
Kostendeckungsgrad	42,6 %	48,2 %	54,5 %	58,5 %	57,3 %

Quelle: Geschäftsbericht Flughafen Dortmund 2008

Beispiel Hahn

„Wir werden 2006 erstmals operativ schwarze Zahlen schreiben und zwei Jahre später Gewinn machen.“

Andreas Helfer, Geschäftsführer
Flughafen Hahn, 13.07.2004

„Der Flughafen Hahn im Hunsrück schreibt voraussichtlich erst im Jahr 2010 schwarze Zahlen.“

Jörg Schumacher, Geschäftsführer
Flughafen Hahn, 31.12.2007

Der Flughafen Hahn „wird spätestens 2016 schwarze Zahlen schreiben.“

Hendrik Hering, Minister für Wirtschaft,
Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
in Rheinland-Pfalz, 12.01.2009

Quelle: Lufthansa
2009.

Arten von „Anlaufbeihilfen“ von Flughäfen an Airlines

- Niedrige Entgelte (ggf. mit Ausrichtung der Entgeltordnung an den Strukturmerkmalen der Airlines)
Bsp. Hahn: Früher: keine Bewegungsentgelte, wenn MTOW kleiner 100 t (trifft auf B 737-800 von Ryanair zu). Jetzt u.a. „Mengenrabatte“, wenn bestimmte Passagierzahl übertroffen wird (Profiteur ist wieder Ryanair, da 98% der Flugbewegungen).
- Übernahme von Kosten für Personaleinstellung, und -schulung der Airlines durch den Flughafenbetreiber
- Geringe Mieten für Büros etc. der Airlines
- Marketingzuschüsse für Gemeinschaftswerbung

Prüfkriterien der EU für Infrastrukturerweiterungen von Flughäfen mit staatlicher Finanzierung

Prüfung ob,

- der Bau und Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.);
- die Infrastruktur für die Erreichung des gesetzten Ziels notwendig und angemessen ist;
- die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bereits bestehenden, zufriedenstellend sind;
- alle potenziellen Nutzer einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur haben;
- die Entwicklung des Handels nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

Prüfkriterien der EU für Zahlungen von (öffentlichen) Flughäfen an Airlines

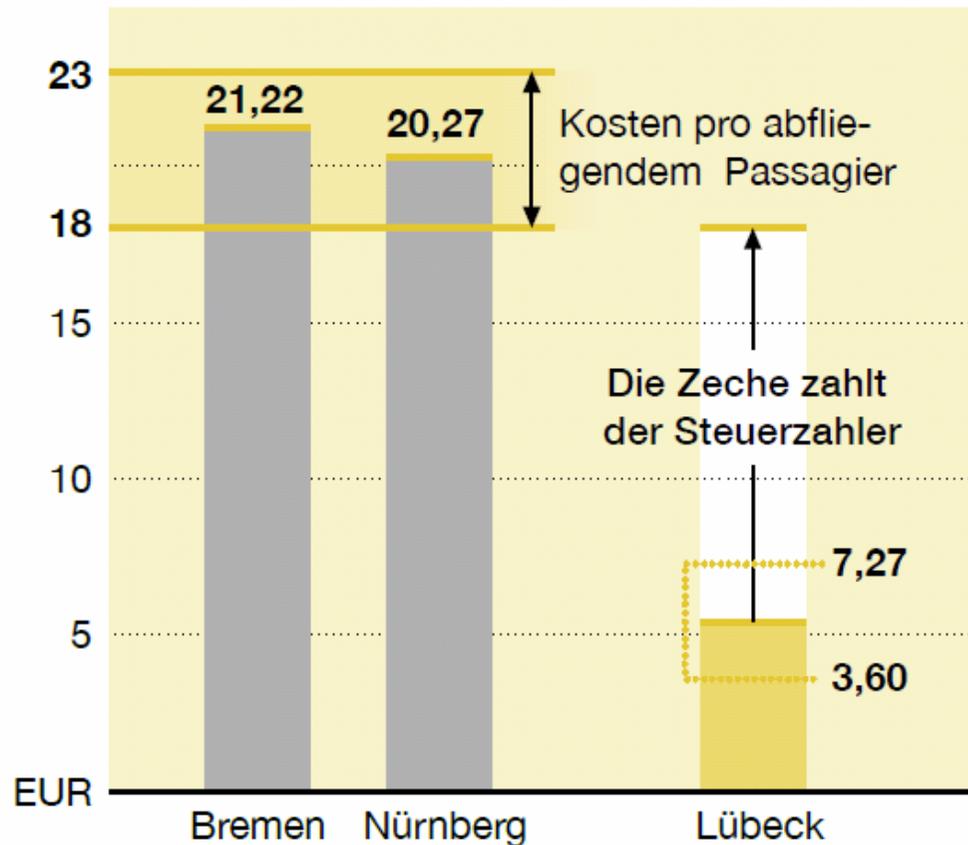
Prüfung (unter anderem) ob,

- Beihilfe zu Anstieg des Nettofluggastaufkommens führt (neue Flugverbindungen, neue Frequenzen)
- Beihilfe zu Rentabilität der Flugverbindung führt, i.d.R. nachgewiesen durch Degressivität
- Beihilfe an die Höhe der Anlaufkosten gekoppelt ist
- Beihilfe 30 % der förderfähigen Kosten und einen Zeitraum von drei Jahren nicht übersteigt
- Beihilfe öffentlich ausgeschrieben wurde
- Ein Geschäftsplan der Fluggesellschaft vorliegt, nach dem die Verbindung mittelfristig ohne Beihilfe kommerziell lebensfähig ist

Aktuelle Beihilfeverfahren der EU (2008) – zudem weitere Prüfungen

- Flughafen Lübeck-Blankensee (D)
- Flughafen Tampere-Pirkkala (FIN)
- Flughafen Dortmund (D)
- Flughafen Berlin-Schönefeld (D)
- Flughafen Alghero (I – Sardinien)
- Flughafen Pau-Bearn (F)
- Flughafen Aarhus (DK)
- Flughafen Bratislava (Slowakei)
- Flughafen Frankfurt-Hahn (D)
- Flughafen München Terminal 2 (D)

Kritik: Wettbewerbsverzerrung zwischen Airlines



Quelle: Entgeltordnungen, Ryanair-Flugprogramm 2009
Die Entgelte umfassen u.a. Lande-, Passagier-,
Abstell- und Sicherheitsentgelte.

Quelle:
Lufthansa 2010.

Auszug aus dem Flughafenkonzept der Bundesregierung (2009) I

„Grundsätzlich wird der Bedarf an Flughäfen in Deutschland als gedeckt angesehen. Die aus der Raumordnung (§ 1 Abs. 2 ROG des Bundes) stammende Leitvorstellung, neben einer nachhaltigen Raumentwicklung als Teilaspekt auch gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilräumen herzustellen, bedeutet nicht, dass im Rahmen der Daseinsvorsorge die Bevölkerung gleichmäßig in kürzestmöglicher Zeit einen Flughafenstandort erreichen muss, von dem aus alle nachgefragten Ziele im Linien- und/oder Pauschalflugreiseverkehr bedient werden. Aus Sicht der Daseinsvorsorge ist Deutschland mit einem hinreichend dichtem Netz von Flughäfen versorgt. Auch die Forderung nach der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen rechtfertigt in der derzeitigen Situation weder Flughafenneubauten noch weitere Konversionsprojekte.“

Auszug aus dem Flughafenkonzept der Bundesregierung (2009) II

- „Vor diesem Hintergrund ist es nicht vertretbar, dass ausschließlich aus regionalen oder lokalen Erwägungen Flugplätze ausgebaut werden, die sich auf Dauer betriebswirtschaftlich nicht tragen und die im Gesamtzusammenhang gesehen anderen benachbarten Flughäfen und somit dem gesamten föderalen Flughafensystem dauerhaft schaden.“

Fluglärm

- Nach wie vor dominierendes Umweltproblem in der Nähe von Flughäfen (siehe u.a. Diskussion um Ausbau Frankfurt sowie Verzicht auf weitere Bahn in Stuttgart)
- Merkmale
 - Einzelschallereignisse (mit unterschiedlicher Wirkung je nach Zeitpunkt)
 - Gesamtlärmbelastung („Dauerschallpegel“)
 - Generell dezibel (db) als logarithmische Einheit (siehe Vorlesung Verkehr und Ökologie)

Fluglärm

- Passiver Lärmschutz
(Siedlungsbeschränkungen,
Schallschutzfenster)
- Auszug Fluglärmgesetz (Unterscheidung
Schutzzone gemäß Höhe Dauerschallpegel):

§ 5 Bauverbote

(1) In einem Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzzonen des Lärmschutzbereichs gilt Gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.

(2) In der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone dürfen Wohnungen nicht errichtet werden.

Fluglärm

- Aktiver Lärmschutz (1)
 - Technische Grenzwerte
 - Für neue Flugzeugbaumuster durch ICAO (Annex 16, Chapter 2 (1969), 3 (1977) und 4 (2006))
 - Für Flottenzugänge (Non addition rule), z. B. EU
 - Für Flottenbestand (Phase out rule), z.B. EU
 - Für Flughäfen (d. h. auch ausländische Airlines, ggf. differenziert nach Tageszeit)
 - In EU dürfen nur Flugzeuge starten und landen, die nach Kapitel 3 oder 4 zertifiziert sind (sehr wenige Ausnahmeregelungen)

Fluglärm

- Aktiver Lärmschutz (2)
 - Ökonomische Anreize
 - Im Rahmen der Landeentgelte (siehe Vorlesungsteil Entgelte, Beispiel Frankfurt)
 - Allerdings Gesamtkostendeckungsprinzip, d. h. höhere Lärmentgelte führen zur Senkung anderer Entgelte
 - Anreize insbesondere für Home Carrier, da Einfluss auf Flottenplanung, bei anderen Gesellschaften allenfalls Einfluss auf Flugzeugeinsatzplanung

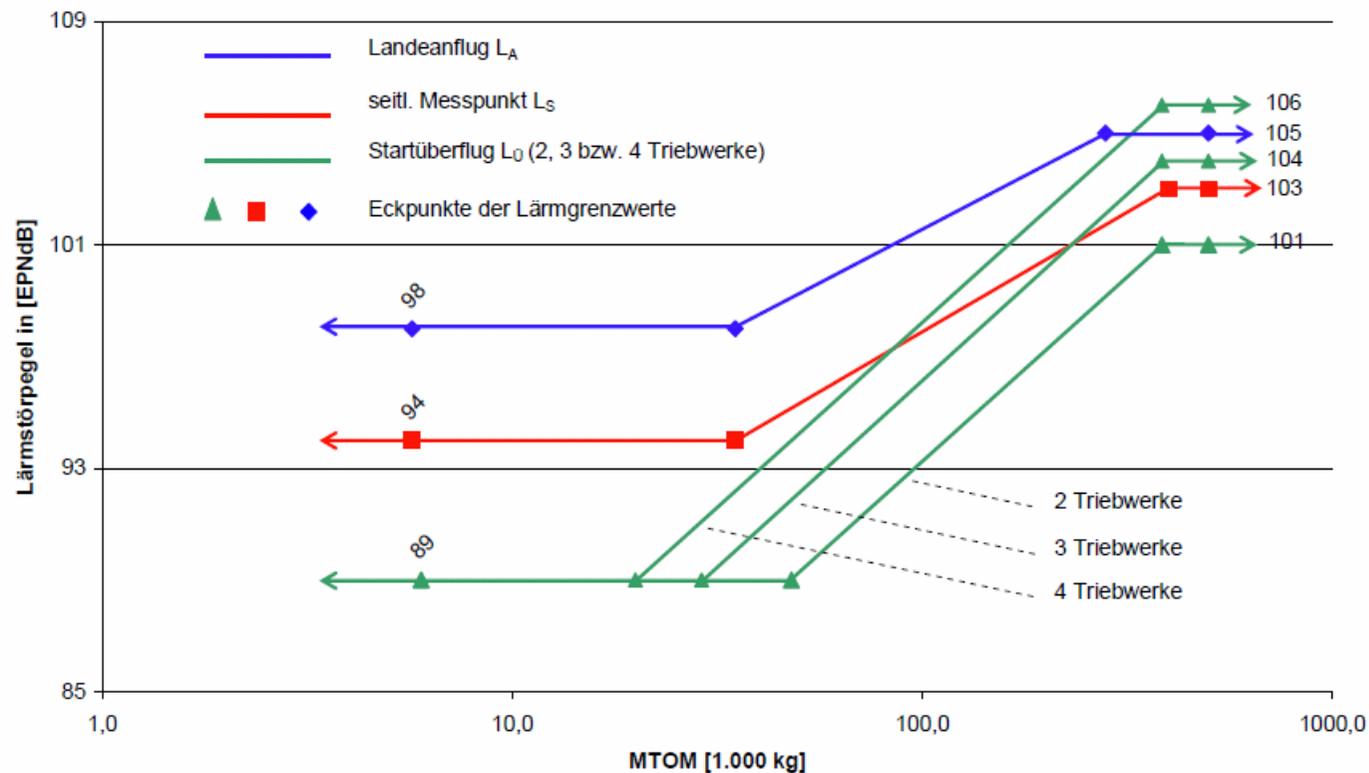
Fluglärm

- Aktiver Lärmschutz (3)
 - Lärmkontingente als Begrenzung der Lärmemissionen an einem Flughafen (dabei Zuteilungsproblem, d. h. welchen Airlines werden die Emissionsrechte zugeteilt)
 - Operative Maßnahmen (z. B. Start-/Landeverfahren, Minimum Noise Routings)

Fluglärm

Lärmgrenzwerte sind vom MTOW (Maximum Take-Off Weight) abhängig.

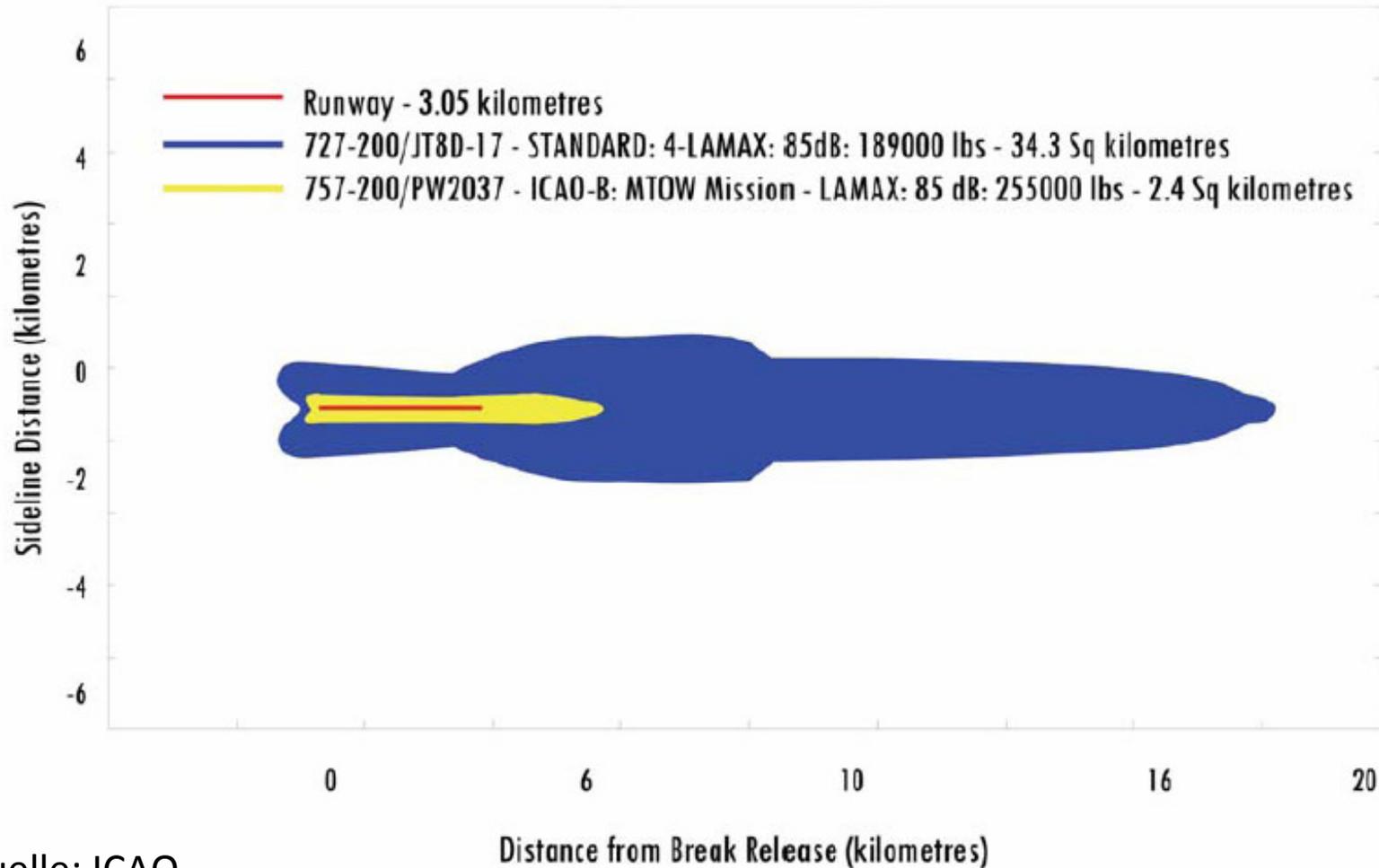
Abbildung 5 Grafische Darstellung der Lärmgrenzwerte nach ICAO Annex 16 für Chapter 3 Flugzeuge



Quelle: Umweltbundesamt.

Fluglärm

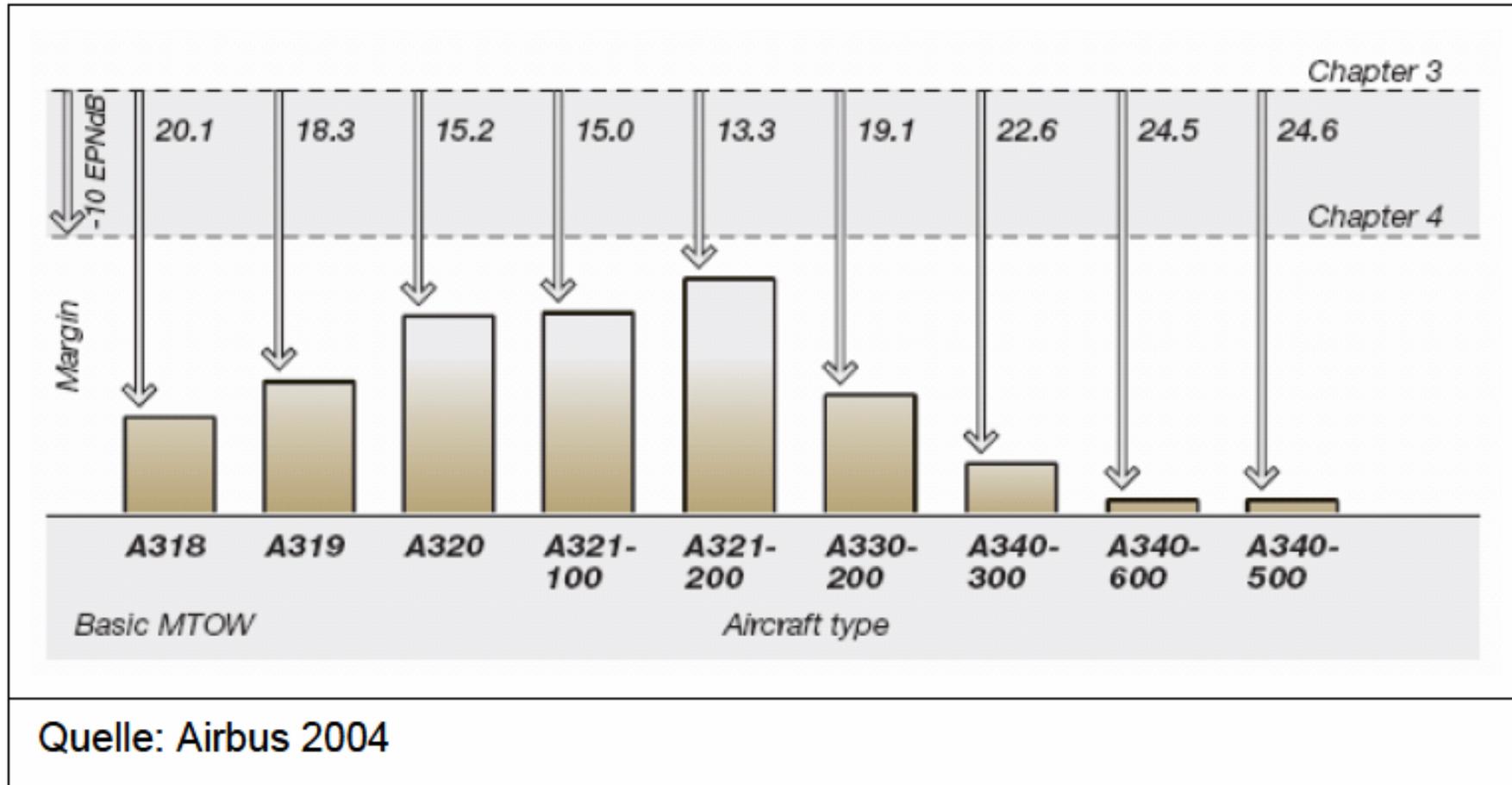
Technischer Fortschritt: abnehmende Größe der Noise footprints



Quelle: ICAO.

Fluglärm

Moderne Flugzeuge haben meist geringere Lärmemissionen als durch die Grenzwerte vorgegeben.



Fluglärm

Rückgang besonders lauter Einzelschallereignisse (Beispiel München)

Anzahl der Einzelschallpegel > 85 dB(A) an flughafennahen
Messstellen

Messstellen	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2004
Attaching	404	303	255	87	58	37	37
Hallbergmoos	747	500	379	141	110	23	34
Pulling	–	468	227	142	190	270	264
Schwaig	1509	1037	977	585	501	368	463

Quelle: Flughafen München.

Fluglärm

Dauerschallbelastung eher konstant, da Zahl der Bewegungen steigt (Beispiel München)

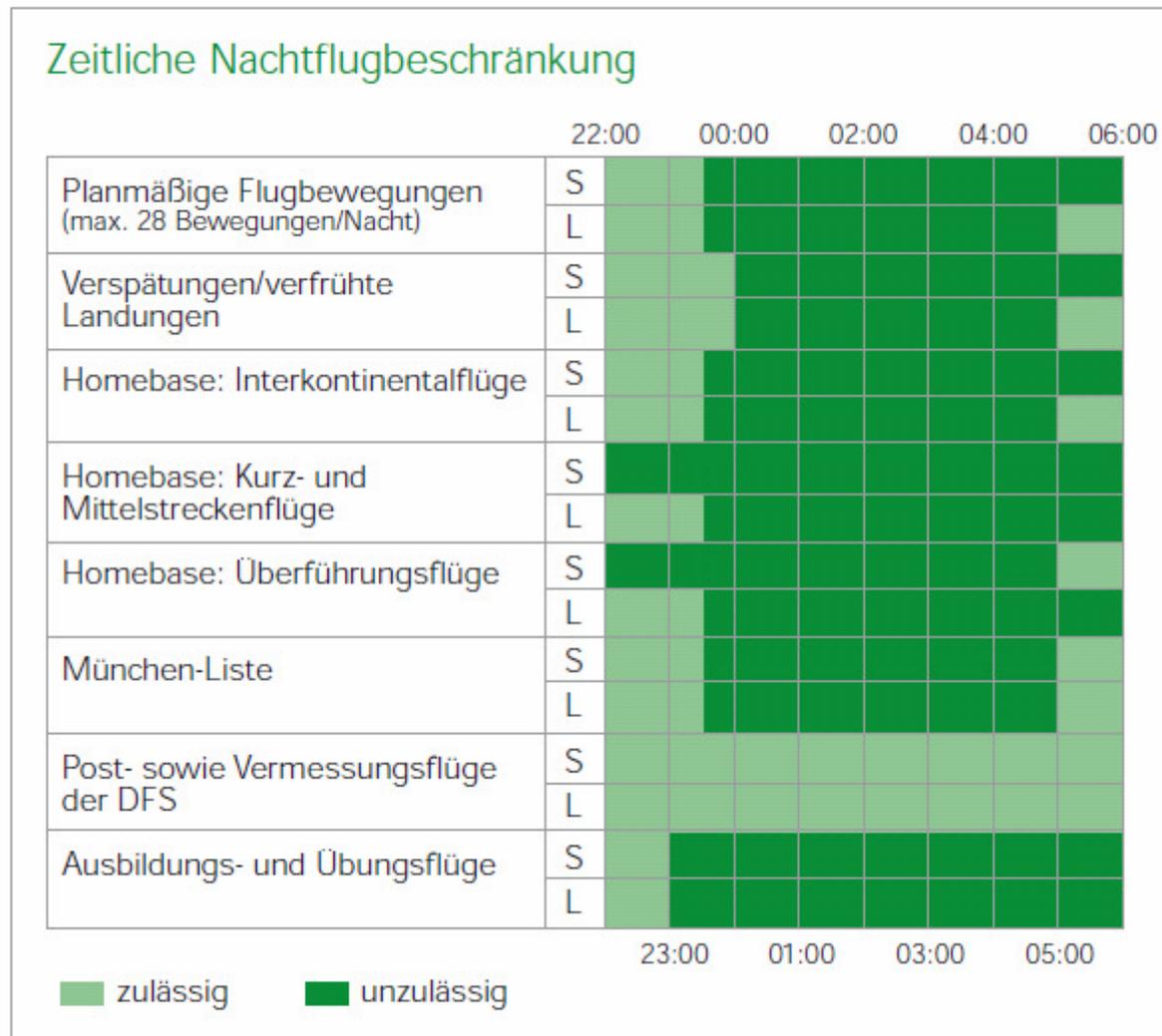
Dauerschallpegel der sechs verkehrsreichsten Monate (hier: jeweils Mai bis Oktober) an den Messstellen der 62 dB(A)-Grenzlinie in dB(A)

Messstellen	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2004
Brandstadel	54	53	52	51	53	52	54
Lageltshausen	53	52	52	52	52	49	50
Reisen	51	54	53	53	52	52	53
Viehlaßmoos	52	52	51	51	49	51	51

Quelle: Flughafen München.

Fluglärm

Maßnahmen: Nachtflugrestriktionen



Quelle:
Flughafen München.

Fluglärm

Maßnahmen: Nachtflugrestriktionen

Probleme für:

- Frachtgesellschaften (Integrators auf Flughäfen mit 24 h Genehmigung)
- Ferienflieger (insbesondere Umläufe zu Destinationen mit mittlerer Entfernung)