

Paderborn-Lippstadt Airport – Entwicklung des Flughafens in Südost-Westfalen

Schon im Jahr 1966 wurden erste Überlegungen angestrengt, um einen Flughafen im südöstlichen Raum Westfalens zu errichten. Er sollte eine Station für den Werksluftverkehr und gewerblichen Verkehr für größere Flugzeuge darstellen – sowohl für den regionalen **Linienflugverkehr** als auch als Zubringer für nationale und internationale Flughäfen. Außerdem war der Ausbau des Flugtouristikverkehrs geplant.

Am 13. Oktober 1969 unterschrieben Vertreter der damaligen Kreise Brilon, Büren, Höxter, Lippstadt, Paderborn und Warburg den Gründungsvertrag der „Regionalflughafen Südost-Westfalen GmbH“. Bis heute kamen weitere Gesellschafter hinzu. Abbildung 1 zeigt, dass der Kreis Paderborn mit über 56 % Hauptgesellschafter ist, während sich weitere Kreise und Anteilseigner den Rest teilen.

Am 20. Oktober 1971 wurde der Flugbetrieb aufgenommen. 1980 begann der Linienflugbetrieb. Der offizielle Status eines **Verkehrsflughafens** wurde 1984 durch die Inbetriebnahme der großen Start- und Landebahn mit 1 760 m Länge und 30 m Breite erreicht. Die ersten touristischen **Charterflüge** starteten 1988 in Richtung Mallorca und Gran Canaria. Im gleichen Jahr wurde die Bahn auf 2 180 m verlängert und 1994 auf 45 m verbreitert. Start-

und Landebahn liegen auf dem Gebiet der Gemeinde Büren, Ortsteil Ahden, direkt an der A 44, mit der nur wenige Autominuten vom Airport entfernten Anschlussstelle Büren. Die A 33, und damit die Verbindung zur wichtigen A 2, ist über die Anschlussstelle Salzkotten ebenfalls schnell zu erreichen. Der Flughafen liegt ca. 16 km südwestlich der Paderborner Innenstadt bzw. rd. 20 km südöstlich der Stadtmitte Lippstadts.

Am 01. Januar 1991 wurde offiziell der Name „Flughafen Paderborn/ Lippstadt GmbH“ eingeführt. Das internationale Kürzel ist PAD. In den folgenden Jahren wurde der Ausbau konsequent fortgesetzt: Es folgten die Terminals A (1993 eröffnet) und B (1997), die Flugsicherungskanzel (1998), ein neues Ankunftsterminal (2001) sowie 2004 zwei große Wartungshallen und das Airport-Forum. Im Jahr 2006 entstand direkt gegenüber des Terminalgebäudes das „Airport Hotel Paderborn“. In dem 2010 modernisierten Terminal stehen 18 Check-in Schalter zur Verfügung.

Momentan gibt es kein Nachtflugverbot für den Flughafen. Von Seiten der Flughafengesellschaft gibt es eine freiwillige Selbstbeschränkung, in der Zeit von 0 bis 5 Uhr auf Starts- und Landungen zu verzichten. In Ausnahmefällen kann hiervon jedoch abgewichen werden.

Heute ist der Airport einer von drei **internationalen Verkehrsflughäfen** in Westfalen, neben denen in Dortmund und Münster/ Osnabrück (s. Beiträge ELLERBROCK u. GERKENMEYER, Band 1). Mit rd. 1,3 Mio. Passagieren hatte der Flughafen sein bisheriges Maximum im Jahr 2005. Rd. 35 000 Flugbewegungen werden auf dem zum „Pader-

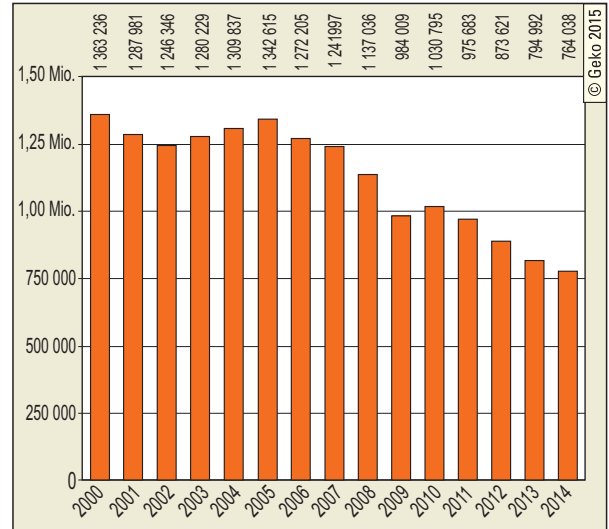


Abb. 2: Entwicklung der Fluggastzahlen 2000 – 2014 am PAD

(Quelle: www.flughafen-paderborn-lippstadt.de)

born-Lippstadt Airport“ umfirmierten Flughafen jedes Jahr registriert. Zum 40-jährigen Jubiläum 2009 wurde der neue Name mit einem frischen Corporate Design und neuem Logo der Öffentlichkeit präsentiert. Das neue Logo erinnert an einen Stern und ein startendes Flugzeug und soll damit die Dynamik widerspiegeln, die den Flughafen schon immer ausgezeichnet hat und natürlich weiter auszeichnen soll.

Seit dem Krisenjahr 2009 (Finanz- und Wirtschaftskrise) musste

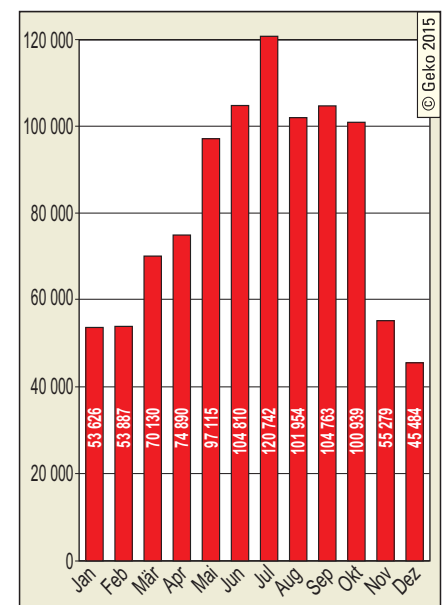


Abb. 3: Fluggastzahlen im Jahresverlauf 2009 am PAD
(Quelle: ADV Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen)

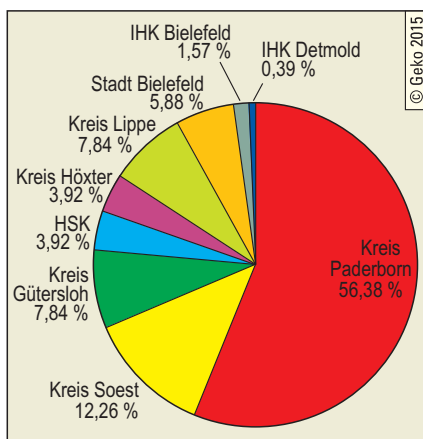


Abb. 1: Beteiligungen der Flughafengeschafter am PAD
(Quelle: www.flughafen-paderborn-lippstadt.de)

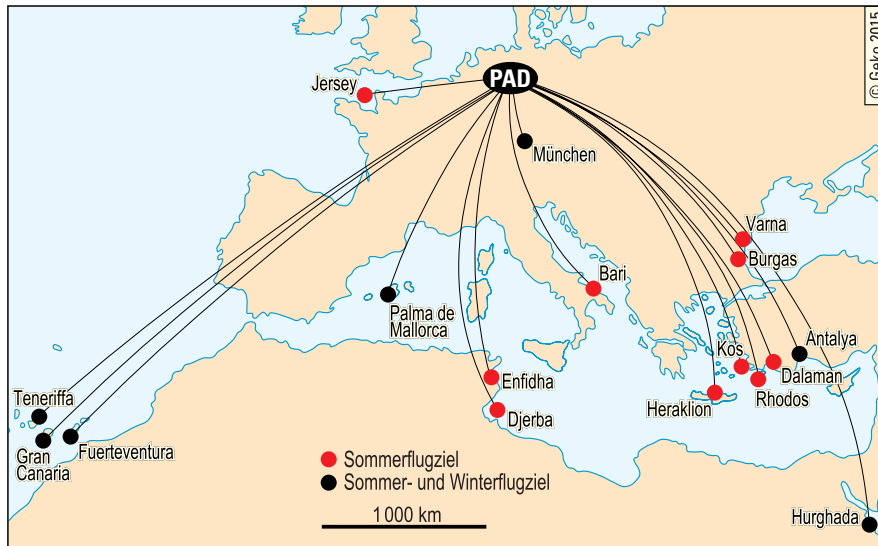


Abb. 4: Flugziele 2015/2016 am PAD
(Quelle: www.flughafen-paderborn-lippstadt.de)

der Flughafen einen dramatischen Rückgang verkraften. Die Passagierzahlen gingen bis 2014 auf 764 000 zurück (Abb. 2). Das sind nicht einmal 60 % des Maximums aus dem Jahre 2005. Auch die Zahl der Flugbewegungen ist rückläufig, von ehemals 47 849 (2005) auf 35 261 (2014). Die Entwicklung ist aber typisch für Flughäfen dieser Größenordnung. Während die Zahlen für die großen Flughäfen seit Jahren steigen, mit Ausnahme einer Delle nach der Finanzkrise, sind die Fluggäste an fast allen kleineren **Regionalflughäfen** rückläufig. Maßgeblich ursächlich dafür sind strategische und kostensparende Entscheidungen der Fluglinien, die sich zum Teil dramatisch konsolidieren mussten. Allerdings sieht der Flughafenbetreiber für 2014 einen positiven Trend, der sich augenscheinlich auch 2015 fortentwickelt hat.

Erwartungsgemäß sind in einem Jahresverlauf die höchsten Passagierzahlen im Sommer (Juli) zu registrieren (Abb. 3). In den Monaten Mai bis Oktober fliegen im Monat rd. doppelt so viele Gäste (rd. 100 000) wie in den Wintermonaten.

Dieser Nachfrage angepasst werden natürlich die Flugpläne, in Form eines Sommer- und eines Winterflugplanes (Abb. 4; beispielhaft für

2015/16). Während die meisten Ziele, vor allem zu den Kanarischen Inseln, das ganze Jahr angefliegen werden, gibt es im Winter keine Flüge z. B. nach Tunesien, Griechenland, Bulgarien und – außer nach Antalya – in die Türkei.

Das Hauptmarktgebiet des PAD umfasst den nahen ostwestfälischen Einzugsbereich sowie das Sauerland, südöstliche Teile des Münsterlandes, Südniedersachsen und Nordhessen, so eine repräsentative Ferien-Fluggastbefragung im Jahr 1998 (Neubauer/Heineberg 1999). Danach kamen 13 % der Charterfluggäste aus dem Kreis Paderborn, aus den Kreisen Soest (9 %), Gütersloh (8,5 %), Lippe (6 %), Höxter, Minden-Lübbecke und Herford (je 4 %), dem Hochsauerlandkreis und der kreisfreien Stadt Bielefeld (je 6 %). Aus dem Kreis Warendorf kamen 2 %, während aus Nordhessen mit Kassel, Waldeck-Frankenberg und Schwalm-Eder zusammen 11 % gemessen wurden.

Die mittlere Anreisezeit der befragten Urlauber lag im Untersuchungszeitraum des Sommers 1998 bei 61,5 Minuten. Für rd. 70 % war das die maximale Anreisedauer. Zwischen einer und zwei Stunden Anfahrtszeit nahmen 23 % der Befragten auf sich. Hauptverkehrsmittel war und ist der Pkw, entweder

selbst gefahren (49 %) oder durch Bekannte gebracht (47 %). Der ÖPNV spielt keine Rolle.

Die meisten der befragten Gäste nutzten den Paderborn-Lippstadt Airport, weil er für sie der nächstgelegene Flughafen war (44 %). 15 % stellten dann aber das preiswerte bzw. 12 % das umfangreiche Parkplatzangebot heraus. Hier spiegelt sich eine der Stärken des Airports wider. Auch ist die angenehme und überschaubare Atmosphäre hervorzuheben (14 %). Knapp 40 % aller Befragten hatten in ihren Abflugüberlegungen auch Alternativflughäfen in Betracht gezogen, dabei insbesondere die in Hannover, Düsseldorf und Münster/Osnabrück.

Wichtigste Bewertungskriterien waren 1998 (und das wird sich bis heute kaum verändert haben) die Erreichbarkeit, Übersichtlichkeit, Parkmöglichkeiten und die Dauer der Abfertigung. Hier spielt der „kleinere“ Flughafen seine „großen“ Vorteile aus.

Insgesamt bietet der Flughafen mit seinen angrenzenden Unternehmen rd. 1 700 Arbeitsplätze. Wichtige Ausbaupläne sind die Optimierung des Start- und Landebahnsystems, Erweiterung der Flugnavigations- und Flugsicherungsanlagen und die Errichtung eines weiteren Hangars mit Gastronomie und Aussichtsplattform. Die befürchtete Konkurrenz durch den 2013 eröffneten Flughafen Kassel-Calden hält sich bis heute in Grenzen. Dieser neue Regionalflughafen konnte 2014 lediglich rd. 45 000 Fluggäste befördern. Zwar kommt sicher ein Teil aus dem Einzugsgebiet des PAD, doch sind diese Zahlen für die Weiterentwicklung des PAD von untergeordneter Bedeutung. Der Jahresverlust 2014 wird für Kassel-Calden bei rd. 8 Mio. € liegen.

Das Defizit beim PAD lag 2013 bei rd. 2 Mio. €, während die Defizite bei den Flughäfen Münster-Osnabrück bei 10 Mio. und Dortmund bei über 18 Mio. € lagen.