

Flugplätze in Westfalen – eine neue Wettbewerbssituation?

Gebiet und Identität

In Westfalen existieren derzeit vier Verkehrsflughäfen, zwei Militärflughäfen sowie mehrere kleine Verkehrslandeplätze (Abb. 1). Die Airports Dortmund, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt besitzen den Status eines Internationalen Verkehrsflughafens, während der Flughafen Siegerland als Regionaler Verkehrsflughafen gilt.

Naturraum

Im bundesweiten Vergleich weist diese Region eine für ihre Größenordnung hohe Dichte an Start- und Landeplätzen des zivilen Luftverkehrs auf. Was für die Passagiere eine gute Erreichbarkeit und stetige Auswahlmöglichkeit garantiert, stellt die Flughafenunternehmen jedoch in einen direkten Wettbewerb zueinander.

Bevölkerung

Das Verkehrsangebot der drei großen Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt soll hier näher betrachtet und verglichen werden. Ursprünglich und über lange Jahre hinweg zählte der Flughafen Münster/Osnabrück die meisten Passagiere in Westfalen, wurde jedoch im Jahr 2005 in dieser Position erstmals vom Flughafen Dortmund abgelöst (Abbn. 1 und 2). Dieser Flughafen stieg innerhalb eines Jahres, was seine Fluggastzahlen betrifft, vom kleinsten zum größten der drei bedeutenden westfälischen Flughäfen auf. Die Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt haben ein ähnlich sprunghaftes Wachstum vor allem Anfang der 1990er Jahre erlebt, als die Air Berlin, die damals ausschließlich im Charterflugverkehr tätig war, begann, den Flugverkehr ab den beiden Flughäfen aufzunehmen. Sie wiesen bis zum Jahr 2000 ein stetiges Wachstum der Passagierzahlen auf, wobei Münster/Osnabrück durchweg mehr Fluggäste zählte als Paderborn/Lippstadt. Diese konstanten Steigerungsraten wurden nicht zuletzt durch die Terroranschläge vom 11. September 2001 beendet, wobei alle drei Flughäfen anschließend wieder positive Wachstumswerte aufwiesen. Zwischen den Jahren 2007 und 2008 stieg die Zahl der Fluggäste in Dortmund um 8,1 %, in Münster/Osnabrück ging sie hingegen erstmals wieder um 2,2% zurück, in Paderborn/Lippstadt sank sie sogar um 8,4%. Im Unterschied zu den anderen

Siedlung

Wirtschaft und Verkehr

Bildung und Kultur

Gesellschaft und Politik

Dortmund	Münster/Osnabrück	Paderborn/Lippstadt
Alicante, Antalya, Fuerteventura, Gran Canaria, Malaga, München, Palma de Mallorca, Teneriffa, Thessaloniki, Varna		
Berlin-Tegel, Faro, Istanbul, Nürnberg, Rom, Stuttgart, Wien		
	Burgas, Frankfurt, Heraklion, Hurghada, Ibiza, Korfu, Kos, Lanzarote, London-Stansted, Monastir, Rhodos	
Ankara, Barcelona, Bastia, Breslau, Bukarest, Budapest, Cluj, Danzig, Edingburgh, Heringsdorf, Kattowitz, Kopenhagen, Krakau, Las Palmas, London-Luton, Posen, Prag, Sofia, Split, Stettin, Stockholm, Warschau, Zadar, Zagreb	Adana, Friedrichshafen, Paris, Venedig, Wien,	Djerba, Faro, Manchester,

Tab. 1: Zielorte der Flughäfen im Sommer 2008

(Quelle: ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSLUGHÄFEN ADV)

beiden Flughäfen verdankt der Flughafen Dortmund sein enormes Wachstum innerhalb der letzten fünf Jahre der Strategie, verschiedene Low-Cost-Airlines zur Streckenaufnahme bewegt zu haben. Die Fluggesellschaften werden durch besonders günstige Landegebühren zum Betrieb ab dem Flughafen Dortmund bewegt, was beispielsweise die zweitgrößte europäische Low-Cost-Airline Easyjet dazu veranlasste, übergangsweise eine Basis in Dortmund einzurichten. Somit gewann der Flughafen eine Vielzahl neuer Strecken hinzu, die die Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt nicht vorweisen können. Hier überwiegt weiterhin das Angebot an Ferienzeilen im Mittelmeerraum (Tab. 1).

Das Verkehrsangebot an den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt ist sich, gerade im touristischen Bereich, sehr ähnlich, was dem Engagement der Air Berlin an diesen Flughäfen zuzuschreiben ist. Die Fluggesellschaft verbindet die beiden Airports vornehmlich mit Ferienzeilen in Südeuropa und mit den Low-Cost-Destinationen London-Stansted, Manchester, Rom und Wien. Das Angebot an klassischen Linienzeilen ist in Paderborn/Lippstadt mit den Lufthansa-Zielorten Frankfurt und München deutlich

geringer ausgeprägt als in Münster/Osnabrück, von wo aus auch andere Destinationen, wie beispielsweise Paris oder Berlin, angefliegen werden. Das Streckennetz des Flughafens Dortmund unterscheidet sich erheblich von dem der anderen westfälischen Flughäfen. Auch hier finden sich zwar die klassischen Ferienzeile wie Palma de Mallorca oder Gran Canaria im Flugplan. Doch überwiegen in Dortmund durch die starke Präsenz der Low-Cost-Airlines die Städteziele, wie beispielsweise die Flughäfen Barcelona, Paris, Nizza oder Mailand, die von der Fluggesellschaft Easyjet angefliegen werden. Zudem ist eine Vielzahl von Flughäfen in Osteuropa, insbesondere in Polen, zu erreichen. Diese Tatsache ist einer weiteren Low-Cost-Airline, der Wizz Air, zu verdanken, die von Dortmund aus z. B. nach Danzig, Krakau oder Budapest fliegt.

Aufgrund der räumlichen Nähe und des sich seit einigen Jahren sehr dynamisch entwickelnden Luftverkehrsangebots stehen die drei großen westfälischen Flughäfen in starker Konkurrenz zueinander. Während sich die Einzugsgebiete der Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt kaum überschneiden, ist der Flughafen Dortmund ein Wettstreiter seiner beiden

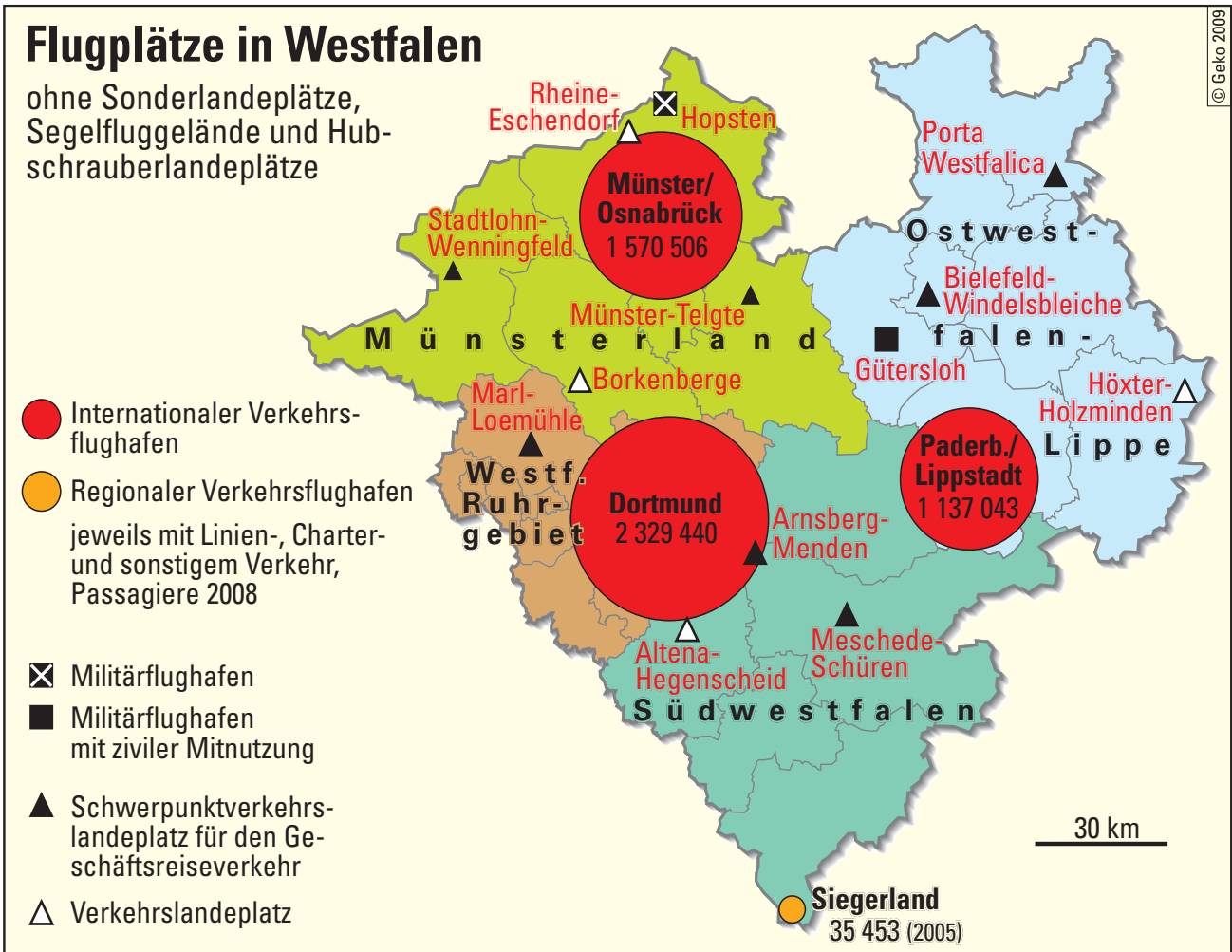


Abb. 1: Flugplätze in Westfalen 2008

(Entwurf: S. GERKENSMEYER, A. MAYR; Quelle: Statistiken der ADV ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN)

Nachbarflughäfen. Insbesondere durch die hinzugewonnenen *Low-Cost-Airlines* entgehen den anderen Airports potenzielle Passagiere. Auch die Gewinnung neuer Fluggesellschaften oder die Ausweitung der Zielorte der bestehen-

den Fluggesellschaften ist nun schwieriger, da der Konkurrenzdruck durch die Präsenz verschiedener *Low-Cost-Airlines* enorm hoch ist.

Durch das Wachstum des Flughafens Dortmund wurde die gesamte Luftver-

kehrsstruktur in Westfalen verändert. Der Airport bestand ehemals nahezu unbemerkt neben den anderen westfälischen Flughäfen und spielte mit seinem regionalen Luftverkehrsangebot nur eine untergeordnete Rolle. Während sich Paderborn/Lippstadt und Münster/Osnabrück als Abflughäfen in Westfalen innerhalb der letzten 15 Jahre nebeneinander etablieren konnten, ist der Flughafen Dortmund erst innerhalb der letzten fünf Jahre maßgeblich gewachsen und stellt seine Konkurrenten nun vor ganz neue Voraussetzungen. Für die Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt gilt es nun, sich diesen Herausforderungen anzupassen und sich weiterhin neue Wachstumsmöglichkeiten zu verschaffen.

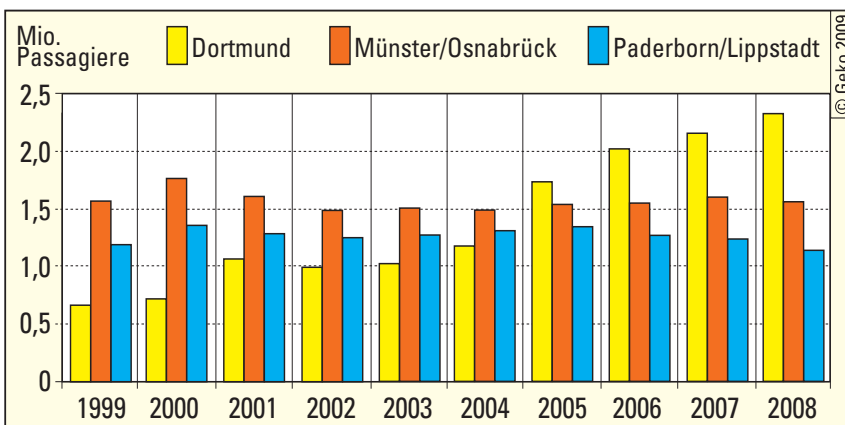


Abb. 2: Aktuelle Entwicklung der Passagierzahlen von 1999 – 2008

(Quelle: ADV ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN)

SÖREN GERKENSMEYER