

TOBIAS BEHNEN

New Airports – ein aktuelles Phänomen im deutschen Luftverkehr und seine verkehrsgeographische Bedeutung

Zusammenfassung

Der weltweite Luftverkehr ist derzeit deutlichen Nachfrageschwankungen unterworfen. Die bodenseitige Infrastruktur erlebt jedoch einen enormen Boom – gerade in Deutschland. Es zeichnet sich ab, dass sich die Zahl der für den Betrieb von Großflugzeugen geeigneten und genutzten deutschen Flughäfen verdoppeln wird. „Neue“ Flughäfen hat es in den letzten Jahrzehnten immer wieder gegeben. Meist fand ein Ausbau bestehender kleinerer Flugplätze statt, die sich dann zu einem kleineren nationalen oder sogar internationalen Verkehrsflughafen mit Linien- und Charterverkehr entwickelten. Seit etwa 1990 hat sich eine ungekannte Dynamik bei Planung, Ausbau, Neubau oder Konversion von Flughäfen gezeigt. Die atemberaubende Geschwindigkeit der Prozesse wirft aus geographischer Sicht viele Fragen auf. Die breite regionale Streuung würde bei erfolgreicher Durchführung der Projekte zu einer nie geahnten Dichte von Flughäfen in Deutschland führen. Dies lässt schon heute das allgemeine politische und planerische Ziel der Nachhaltigkeit in weite Ferne rücken. Das Resultat nicht nur die bekannten ökologischen und sozialen Probleme des Luftverkehrs. In der Summe zeichnet sich auch eine ökonomische Schieflage ab. Diese ist wegen der in der Regel hohen öffentlichen Subventionen besondersbrisant. Durch die parallele Entwicklung der neuen Standorte wird den einzelnen Projektträgern, Flughafengesellschaften, Investoren oder den Gebietskörperschaften diese Gefahr kaum bewusst. Mit viel Zweckoptimismus wird an den Erfolg des eigenen Projekts geglaubt und an den positivsten Prognosen festgehalten. Dass es vielfach zu einer starken Überschneidung der Einzugsbereiche kommen wird, ist kaum bedacht worden. Die zahlreicher werdenden Flugbewegungen von *Low-Cost-Airlines* spiegeln an kleinen, aufstrebenden Standorten vermeintlich ökonomische Erfolge wider. Sie täuschen aber über die langfristigen ökonomischen Chancen der großen Zahl von Nachahmern hinweg. Das sichtbare Resultat sind massiv subventionierte, aber ungenutzte Flughäfen.

TOBIAS BEHNEN

“Newcomer Airports“: the current Phenomena in German air transport and its significance for transport geography

Summary

World-wide air transport is currently subject to noticeable fluctuations in demand. Grounded infrastructure, however, is experiencing a boom – especially in Germany. It is becoming clear that the number of German airports, in use and suitable for accommodating larger aircraft, will be doubling. For the last ten years there have repeatedly been airports which have attempted to gain footing. Usually the procedure meant the extension and upgrading of existing airfields, which then became minor national or even international airports for scheduled and charter flights. Air transport in Germany had however, for a long time, been relative static. Since around 1990 there has been a newfound dynamic for initial development, conversion and extension of airports, which can be summed up with the term „Newcomer Airports“. The high speed of this process generates a slew of questions from the geographical perspective. Assuming these projects prove successful, their wide regional dispersion could lead to a considerable density increase of airports in Germany. That would cause diminished adherence to the common political and planning aim of sustainability in transportation. The implication go beyond the well known ecological and social problems related to air transport. On the whole an economic downturn is also looming. This would be explosive because of the generally high public subvention for these projects. Because of the parallel development of new locations, the individual airport groups, project executing organizations, investors and local authorities are more or less in the dark about these risks. With much calculated optimism, they trust in the success of their projects and hold on to the most positive prognoses. It was hardly considered that in many cases the catchment areas would significantly overlap one another. The various emerging flight movements of low-cost carriers at small, aspiring sites allege to reflect financial success. However, this is misleading in regards to

the long-term economic viability of the large number of copycats. The apparent result is generously subsidized, albeit unused, airports. This aberrant development could be addressed with a truly binding nationwide concept for air transport. This would, however, require a substantial change of law as the executive jurisdiction for air transport administration lies with the federal states.

Key words

Germany, Air transport, Spatial planning, Conversion, Subvention

TOBIAS BEHNEN

«Newcomer Airports (les nouveaux aéroports)»: Une nouvelle réalité dans les transports aériens allemands, retombées sur la géographie des transports

Résumé

A l'échelle de la planète, les transports aériens connaissent des fluctuations très fortes de la demande mais les infrastructures au sol enregistrent un essor spectaculaire, particulièrement en Allemagne. On s'attend à ce que le nombre des aéroports adaptés et nécessaires pour le vol et l'entretien des gros appareils doublera en Allemagne. Il y a toujours eu des tentatives pour créer de nouveaux aéroports dans le passé récent. Dans la plupart des cas, il s'agissait d'aménager les aires d'atterrissage qui existaient déjà et qui sont devenus par la suite des aéroports pour les transports intérieurs, mais aussi internationaux avec courriers de ligne et charters. Pour le reste, le paysage allemand des aéroports est resté relativement immobile pendant longtemps alors que depuis 1990, on enregistre un essor inconnu jusqu'alors pour ce qui concerne les constructions nouvelles, la reconversion et l'extension des aéroports que certains cherchent à restituer, comme c'est l'usage, par un terme anglo-américain: «Newcomer Airports».

Par suite de la rapidité de cette évolution, les questions sont nombreuses dans une perspective géographique large. Par suite de la dispersion régionale très forte des projets, les projets réussis auraient pour conséquence une forte densité des aéroports en Allemagne, avec pour conséquence le rejet dans un avenir lointain d'une stabilisation des transports. Les conséquences en sont les problèmes écologiques et sociaux bien connus qui sont soulevés par les transports aériens mais aussi un certain déséquilibre du point de vue économique qui, par suite de l'ampleur des subventions publiques, en général très fortes, est particulièrement préoccupant. Par suite du parallélisme des différents projets en cours, les sociétés de gestion des différents aéroports, les promoteurs, les investisseurs et les collectivités territoriales n'en mesurent pas toute l'ampleur. Chacun investit un optimisme de circonstance dans le succès escompté et croît fermement aux prévisions encourageantes. Pratiquement personne ne songe aux doubles emplois qui en résulteront au niveau des compétences territoriales. On prétend par contre que l'intensification des vols des compagnies bon marché illustre le succès des petits sites en pleine expansion. Mais c'est se leurrer sur les possibilités économiques à long terme de ceux qui leur emboîtent le pas. Le résultat, ce sont de nombreux aéroports inutilisés mais fortement subventionnés. Il serait possible d'y remédier par un véritable projet de transports aériens national à caractère impératif, qui nécessiterait de profondes modifications de la réglementation puisque les régions (Laender) sont seuls compétents pour la gestion des transports aériens.

ТОБИАС БЕНЕН

**«Newcomer Airports»: современный феномен в воздушном транспорте
Германии и его транспортно-географическое значение**

Резюме

Мировой воздушный транспорт подвержен в настоящее время сильным колебаниям спроса. Однако его наземная инфраструктура именно в Германии испытывает настоящий бум. Намечается удвоение числа немецких аэропортов,

предназначенных и используемых для приёма тяжёлых самолётов. В последние десятилетия в стране отмечалось всё большее количество вновь открываемых аэропортов. В основном имело место расширение существующих аэродромов, которые затем переоборудовались в небольшие пассажирские аэропорты национального или даже международного значения с регулярными и чартерными авиарейсами. Развитие немецкого воздушного транспорта и аэропортов длительное время имело сравнительно статичный характер. Однако начиная с 1990 г. отмечается доселе небывалая динамика в области нового строительства, конверсии и расширения аэропортов, которые можно объединить общим термином "*newcomer airports*".

Большая скорость указанных процессов с географической точки зрения вызывает множество вопросов. Широкое распределение по регионам при успешном осуществлении многочисленных проектов привело бы к значительной плотности аэропортов на территории Германии. Это могло бы далеко отодвинуть достижение общей политической и планировочной цели устойчивого развития транспорта. Результатом являются не только известные экологические и социальные проблемы воздушного транспорта. В итоге просматривается также и плохая экономическая ситуация. Это обстоятельство чрезвычайно актуально из-за, как правило, весьма значительных государственных субсидий в этой области. Из-за параллельного развития новых развивающихся штандортов такая опасность едва ли осознаётся отдельными авиакомпаниями, владеющими аэропортами, проектировщиками, инвесторами и территориальными органами. Каждый с завидным оптимизмом верит в успех своего собственного проекта и придерживается наиболее оптимистических прогнозов. То, что во многих случаях дело закончится интенсивным дублированием зоны обслуживания аэропортов, совершенно не принимается во внимание. Ставшие более многочисленными рейсы дешёвых авиакомпаний неверно отражают истинные экономические успехи небольших быстро развивающихся аэропортов и скрывают объективные долгосрочные экономические шансы большого числа подражателей. Видимый результат заключается однако в наличии широко субсидируемых, но неиспользуемых аэропортов. Такому негативному, ошибочному развитию ситуации можно противостоять с помощью имеющей действительно обязательный характер федеральной программы развития воздушного транспорта. Однако для этого было бы необходимо осуществить изменение законодательства, поскольку управление воздушным транспортом в Германии находится в компетенции федеральных земель.