

DER MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, MITTELSTAND UND TECHNOLOGIE
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

V/A 1 - 15 - 00

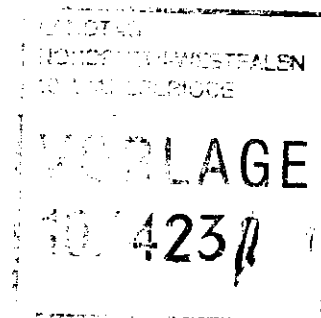
4000 DÜSSELDORF 1, den 12.5.1986

Haroldstraße 4 · Postfach 1144
Fernschreiber 8 582 728 wtnw d
Telefax 837 2200
Fernruf (0211) 837-02
Durchwahl 837

An den
Präsidenten des Landtags
des Landes Nordrhein-Westfalen

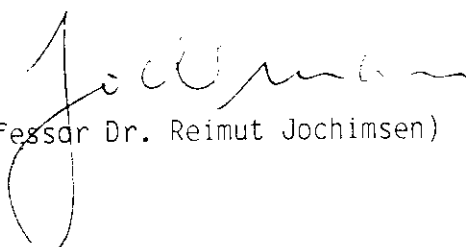
4000 Düsseldorf

Betr.: Regionalluftverkehr in Nordrhein-Westfalen
Anlg.: - 350 -



Der Regionalluftverkehr hat in den vergangenen Jahren für die Wirtschaft des Landes an Bedeutung gewonnen. Zur Information des Landtags sowie des Verkehrsausschusses und des Wirtschaftsausschusses übersende ich hiermit eine Sachdarstellung über die Entwicklung und den gegenwärtigen Stand des Regionalluftverkehrs in Nordrhein-Westfalen mit der Bitte um Weiterleitung.

350 Überdrucke dieses Schreibens sind ebenfalls beigelegt.


(Professor Dr. Reimut Jochimsen)

V 47 ?

10

423B-1

DER MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, MITTELSTAND UND TECHNOLOGIE
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

Der Regionalluftverkehr in Nordrhein-Westfalen

- Stand: April 1986 -

	Seite
Abkürzungsverzeichnis	2
1. Abgrenzung zu anderen Verkehrsarten, Definition	
1.1 Aufgabenstellung, Kriterien	3
1.2 Rechtliche Einordnung, Definition	3
1.3 Begriffsanwendung in NRW	4
2. Wirtschaftsstrukturelle Bedeutung des Regionalluftverkehrs	
2.1 Allgemein	5
2.2 Die Bedeutung des Regionalluftverkehrs in NRW	6
3. Bisherige Entwicklung des Regionalluftverkehrs in NRW	
3.1 1960 - 1969	9
3.2 1970 - 1979	9
3.3 Entwicklung seit 1980	11
3.4 Ausführende Unternehmen	14
3.5 Flugzeuge im NRW-Regionalluftverkehr	15
3.6 Geplante Verdichtung des Verkehrsnetzes	19
4. Die Förderung des Regionalluftverkehrs durch die Bundesländer	
4.1 Nordrhein-Westfalen	20
4.2 Andere Bundesländer	21
5. Entwicklung in der EG	
5.1 Interregionaler Linienflugverkehr	22
5.2 EG-Memorandum Nr. 2	23
6. Künftige Entwicklung des Regionalluftverkehrs in NRW	24

Verwendete Abkürzungen

Flughäfen, Verkehrslandeplätze

AMS = Amsterdam
CDG = Paris
CGN = Köln/Bonn
DTM = Dortmund-Wickede
DUS = Düsseldorf
FRA = Frankfurt/Main
HAJ = Hannover
INN = Innsbruck
KLU = Klagenfurt
LGW = London-Gatwick
MSR = Münster/Osnabrück
MUC = München
PAD = Paderborn/Lippstadt
SGE = Siegerland
STR = Stuttgart
THF = Berlin-Tempelhof
TXL = Berlin-Tegel

Luftverkehrsgesellschaften

BA = British Airways
DLT = Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH
LH = Deutsche Lufthansa
NFD = Nürnberger Flugdienst
RFG = Regionalflug-GmbH

Navigations- und Landehilfen

DME = Distance Measuring Equipment (Entfernungsmeßanlage)
ILS = Instrumentenlandesystem
NDB = Non-Direction Radio Beacon (ungerichtetes Funkfeuer)
PAPI = Precision Approach Path Indicator (Gleitwinkelbefeuerung)
VASIS = Visual Approach Slope Indicator System (Gleitwinkelbefeuerung)

1. Abgrenzung zu anderen Verkehrsarten, Definition

1.1 Aufgabenstellung, Kriterien

Etwa seit 1970, verstärkt aber seit 1980 hat sich neben dem traditionellen Fluglinienverkehr, der mit großen Strahlflugzeugen zwischen den Internationalen Verkehrsflughäfen (in der Bundesrepublik Deutschland sind dies die Flughäfen Hamburg, Bremen, Berlin-Tegel, Hannover, Düsseldorf, Köln/Bonn, Saarbrücken, Frankfurt/Main, Nürnberg, Stuttgart, München und - seit 1.1.1986 - Münster/Osnabrück) abgewickelt wird, und dem Urlaubercharterverkehr, der ebenfalls mittlerweile zum größeren Teil mit Großraumflugzeugen abgewickelt wird, ein planmäßiger Luftverkehr mit kleineren Verkehrsflugzeugen - zumeist zweimotorige Turboprop-Maschinen mit max. 50 Sitzplätzen - entwickelt, der sowohl Zubringerfunktion von kleineren Flugplätzen zu den Internationalen Verkehrsflughäfen wahrnimmt, als auch regelmäßige Verbindungen zwischen den kleineren Flugplätzen herstellt. Zu verkehrsschwachen Tageszeiten werden zwischen den großen Verkehrsflughäfen anstelle der Strahlflugzeuge mit mind. 100 Sitzplätzen ebenfalls zunehmend kleinere Turbopropmaschinen eingesetzt.

1.2 Rechtliche Einordnung, Definition

Dieser planmäßige Luftverkehr mit kleineren Verkehrsflugzeugen wird entweder als Fluglinienverkehr i.S. des § 21 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) oder - was meist der Fall ist - als sog. "Gelegenheitsverkehr" gem. § 22 LuftVG betrieben, ist jedoch gleichwohl von seinem Charakter her (feste Flugzeiten, verbindliche Flugpläne, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit) dem Fluglinienverkehr vergleichbar. Für diese relativ neue Verkehrsart haben sich inzwischen verschiedene Bezeichnungen herausgebildet, deren gebräuchlichste

Regionalluftverkehr
und
Ergänzungsluftverkehr

sind.

Andere Bezeichnungen, wie z.B. "Verkehr der zweiten (dritten) Ebene", "Commuterverkehr", "Zubringerverkehr" o.ä. werden noch gelegentlich gebraucht, scheinen aber aus dem Sprachgebrauch mehr und mehr zu verschwinden.

Zur Abgrenzung sowohl vom Fluglinienverkehr wie auch vom Urlaubscharterverkehr mit großen Düsenverkehrsflugzeugen werden Regionalluftverkehr und Ergänzungsluftverkehr inzwischen so definiert:

Regionalluftverkehr ist nationaler und grenzüberschreitender planmäßiger Luftverkehr mit kleinem Fluggerät zwischen Verkehrslandeplätzen und Regionalflughäfen untereinander oder zwischen Verkehrslandeplätzen bzw. Regionalflughäfen und internationalen Verkehrsflughäfen,

Ergänzungsluftverkehr ist nationaler und grenzüberschreitender planmäßiger Luftverkehr mit kleinem Fluggerät zwischen den internationalen Verkehrsflughäfen.

Der Begriff "kleines Fluggerät" wird z.Zt. noch unterschiedlich interpretiert:

Nach dem Verständnis der Deutschen Lufthansa (LH) sowie des Bundesministers für Verkehr (BMV) handelt es sich um Flugzeuge unterhalb der Boeing 737, d.h. mit weniger als 100 Sitzplätzen; die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) tendiert zur Obergrenze 70 Sitzplätze in Anlehnung an die EG-Richtlinie zum Interregionalen Linienflugverkehr (hierzu 5.1).

Nach Angaben der ADV bestanden im Januar 1986 in der Bundesrepublik Deutschland 19 innerdeutsche und 46 grenzüberschreitende Strecken im Regional- und Ergänzungsluftverkehr mit insgesamt 1.542 wöchentlichen Flügen (482 innerdeutsch, 1.060 grenzüberschreitend); nach Schätzungen werden 1986 auf diesen Strecken insgesamt etwa 950.000 Passagiere befördert (240.000 innerdeutsch, 710.000 grenzüberschreitend).

1.3 Begriffsanwendung in NRW

In der folgenden Darstellung des Regionalluftverkehrs in NRW wird

- als Regionalluftverkehr jeder regelmäßige linienähnliche Luftverkehr bezeichnet, der vom früheren Regionalflughafen und jetzigen Internationalen Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück (MSR), vom Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt (PAD) sowie vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede (DTM) aus abgewickelt wird (Der Flughafen MSR gehört seit dem 1.1.1986 zur ADV-Mitgliedergruppe "Internationale Verkehrsflughäfen"; aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die von MSR ausgehenden Linienflüge in diesem Bericht noch dem Regionalluftverkehr zugeordnet, künftig wären sie als Ergänzungsluftverkehr zu qualifizieren),
- als Ergänzungsluftverkehr der Fluglinienverkehr auf den Internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn bezeichnet, sofern er mit Turboprop-Gerät bis zu 70 Sitzplätzen abgewickelt wird.

Der Ergänzungsluftverkehr ist nicht Gegenstand der nachfolgenden Abhandlung und wird daher nur nachrichtlich in Form einer Sachstandstabelle (Stand: Dezember 1985) erwähnt (Anlage 1 + 2).

2. Wirtschaftsstrukturelle Bedeutung des Regionalluftverkehrs

2.1 Allgemein

Bereits 1974 stellten die Wirtschafts- und Verkehrsminister der Länder auf einer gemeinsamen Sitzung in München fest:

"Dem Regionalluftverkehr kommt insbesondere für verkehrserferne Räume als Standortfaktor für die Industrieansiedlung und Industrieerweiterung eine erhebliche Bedeutung zu."

Diese Aussage gilt noch heute. Die Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. (DFVLR) hat in einer Untersuchung in bezug auf die Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn^{*)} festgestellt, daß über 85 % der Geschäftsreisen ihren Ursprung bzw. ihr Ziel im sog. Flughafennahbereich, d.h. in den unmittelbar an den jeweiligen Flughafen angrenzenden Regionen haben. Beim Charterflugverkehr besteht

*) Untersuchung im Auftrag des MWMT:

"Perspektiven im Linien- und Charterluftverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen", DFVLR November 1985

eine breitere Verteilung der Herkunftsregionen; aber selbst unter Einbeziehung der Charterverkehrsnachfrage haben 75 % aller Flugreisenden ihre Herkunftsorte in einer Luftlinienentfernung von unter 50 km zu den großen Verkehrsflughäfen. Die DFVLR-Untersuchung weist nach, daß die Geschäftsreisennachfrage im Luftverkehr in unmittelbarem Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Aktivitäten der Unternehmen, vor allem des produzierenden Gewerbes, steht, so daß eine direkte Beziehung zwischen der gesamtwirtschaftlichen Produktion, dem Bruttoinlandsprodukt bzw. der Bruttowertschöpfung der Regionen und dem Aufkommen im Geschäftsreiseverkehr gegeben ist.

In einer Wechselbeziehung profitieren einerseits bestehende Unternehmen vom Vorhandensein der Flughäfen mit Linienverkehr, andererseits bilden Flughäfen bei der Ansiedlung neuer exportorientierter Betriebe einen nicht zu unterschätzenden Standortfaktor.

2.2 Die Bedeutung des Regionalluftverkehrs in NRW

Aus den von der DFVLR ermittelten Daten kann der Schluß gezogen werden, daß Bevölkerung und Wirtschaft mit zunehmender räumlicher Entfernung von den großen Verkehrsflughäfen immer weniger von den Zeitvorteilen des Luftverkehrs, insbesondere des Linienluftverkehrs, Gebrauch machen. Daher kommt der Entwicklung der Regionalflughäfen und des Regionalluftverkehrs in den luftverkehrsfernen Regionen von Nordrhein-Westfalen eine besondere wirtschaftsstrukturelle Bedeutung zu, wenn eine räumlich möglichst gleichwertige Luftverkehrsbedienung des Landes angestrebt wird. Die bisherige Luftverkehrskonzeption des Landes NRW trägt dieser Bedeutung Rechnung, indem sie neben den beiden Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn drei Regionalflughäfen vorsieht, die vornehmlich dem Regionalverkehr und dem Geschäftsreiseverkehr dienen sollen, und zwar die Flughäfen Münster/Osnabrück (MSR), Paderborn/Lippstadt (PAD) und Siegerland (SGE). Mit diesen Regionalflughäfen wird die Luftverkehrsanbindung auch des

westfälischen Raumes gewährleistet. Die Entwicklung hat gezeigt, daß neben den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt auch auf dem Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede ein Bedarf an Regionalfluglinien besteht; ob sich im Siegerland ein Regionalluftverkehr entwickelt, müssen die vorgesehenen Untersuchungen zeigen (hierzu: 3.6).

2.2.1 Die Flugplätze mit Regionalluftverkehr in NRW (hierzu Anlage 3)

Flughafen Münster/Osnabrück (MSR)

Verkehrsleistungen 1985:

Flugzeugbewegungen insgesamt	48.030
Fluggäste (gewerbl. und nichtgewerbl. Verkehr)	208.176
stationierte Flugzeuge	51

Flugplatzanlagen:

a) Start- und Landebahnsystem

- Hauptstart- und Landebahn 07/25, Gesamtlänge 2170 m, Breite 45 m ausgerüstet mit Flugsicherungsanlagen: ILS, 2 NDB, DME, 2 VASIS, Anflugbefeuerung; zugelassen für Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe I in der Hauptlanderichtung
- Nebenstart- und Landebahn 10/28, Gesamtlänge 653 m, Breite 20 m Zulassung für Sichtflugbetrieb
- Betriebsfläche für Segelflug
- Rollbahnen, Vorfeldflächen

b) Gebäude

- Abfertigungsgebäude
- Flugleitungsturm
- 4 Flugzeughallen mit Anbauten
- 2 Rundhallen
- Feuerwache

Flughafen Paderborn/Lippstadt (PAD)

Verkehrsleistung 1985:

Flugzeugbewegungen	21.640
Fluggäste (gewerbl. u. nichtgewerbl. Verkehr)	75.965
stationierte Flugzeuge	45

Flugplatzanlagen

a) Start- und Landebahnsystem

- Start- und Landebahn 06/24, Gesamtlänge 1.700 m, Breite 30 m zugelassen für Sicht- und Instrumentenflugbetrieb (NDB/DME-Anflugverfahren), Kontrollzone ab Mai 1986
- Anflugbefeuerung, PAPI, NDB, DME
- Zurollwege, Vorfeldflächen

b) Gebäude

- Betriebsgebäude mit Kontrollturm
- 2 Flugzeughallen mit Anbauten, eine weitere Halle mit Anbauten im Bau
- 4 Rundhallen
- Feuerwache

Landeplatz Dortmund-Wickede (DTM)

Verkehrsleistungen 1985:

Flugzeugbewegungen insgesamt (einschl. Motorflug und Hubschrauber)	29.068
Fluggäste (gewerbl. und nichtgewerbl. Verkehr)	73.101
stationierte Flugzeuge	107

Flugplatzanlagen

a) Start- und Landebahnsystem

- Start- und Landebahn 06/24, Gesamtlänge 850 m zuzüglich je 100 m Schutzstreifen, Breite 30 m, zugelassen für Sichtflugbetrieb
- Anflugbefeuerung, PAPI, NDB
- Rollbahnen, Vorfeldflächen

b) Gebäude

- Betriebsgebäude mit Luftaufsichtsturm
- 9 Flugzeughallen
- Personal-Unterkünfte und Hubschrauberhalle der Polizei
- Flugzeugwerft

3. Bisherige Entwicklung des Regionalluftverkehrs in NRW3.1 1960 - 1969

Die Anfänge des Regionalluftverkehrs in NRW reichen zurück in die sechziger Jahre. Bereits 1964 bestanden unter dem Begriff "Nahluftverkehr" regelmäßige Liniendienste mit kleinerem Fluggerät auf den Strecken Luxemburg - Düsseldorf - Essen/Mülheim, Essen/Mülheim - Köln/Bonn, Köln/Bonn - Düsseldorf, Düsseldorf - Münster/Greven, Münster/Greven - Hannover. Später folgten Düsseldorf - Köln/Bonn - Saarbrücken und Düsseldorf - Bremen. Eingesetzt wurden 6 - 7 sitzige Maschinen, als Betreiber fungierten die Luftverkehrsgesellschaften Air Lloyd, Condor Flugdienst, Süddeutscher Flugservice. Man kann die Jahre 1964 und 1965 als Erprobungsjahre bezeichnen.

Etwa ab 1966 erfolgte in NRW ein gewisser systematischer Aufbau des Regionalluftverkehrs. Ab 1966/67 bediente die Lufttransport-Unternehmen GmbH u. Co. KG (LTU) bzw. - ab 1969 - deren Tochter Interregional-Fluggesellschaft mbH regelmäßig die Strecken Düsseldorf - Hannover, Düsseldorf - Bremen, Düsseldorf - Saarbrücken und Düsseldorf - Rotterdam. In diesen Jahren kamen bereits Flugzeuge mit 26 Sitzen (Nord 262) bzw. 40 Sitzen (Fokker F 27) zum Einsatz. Insgesamt wurden von 1966 bis 1969 auf den vorgenannten vier mit Landesmitteln geförderten Strecken 142.335 Passagiere und 467 t Fracht und Post befördert. Nach heutigem Verständnis handelte es sich bei den vom Land NRW bezuschußten Strecken seinerzeit durchweg um solche des "Ergänzungsluftverkehrs".

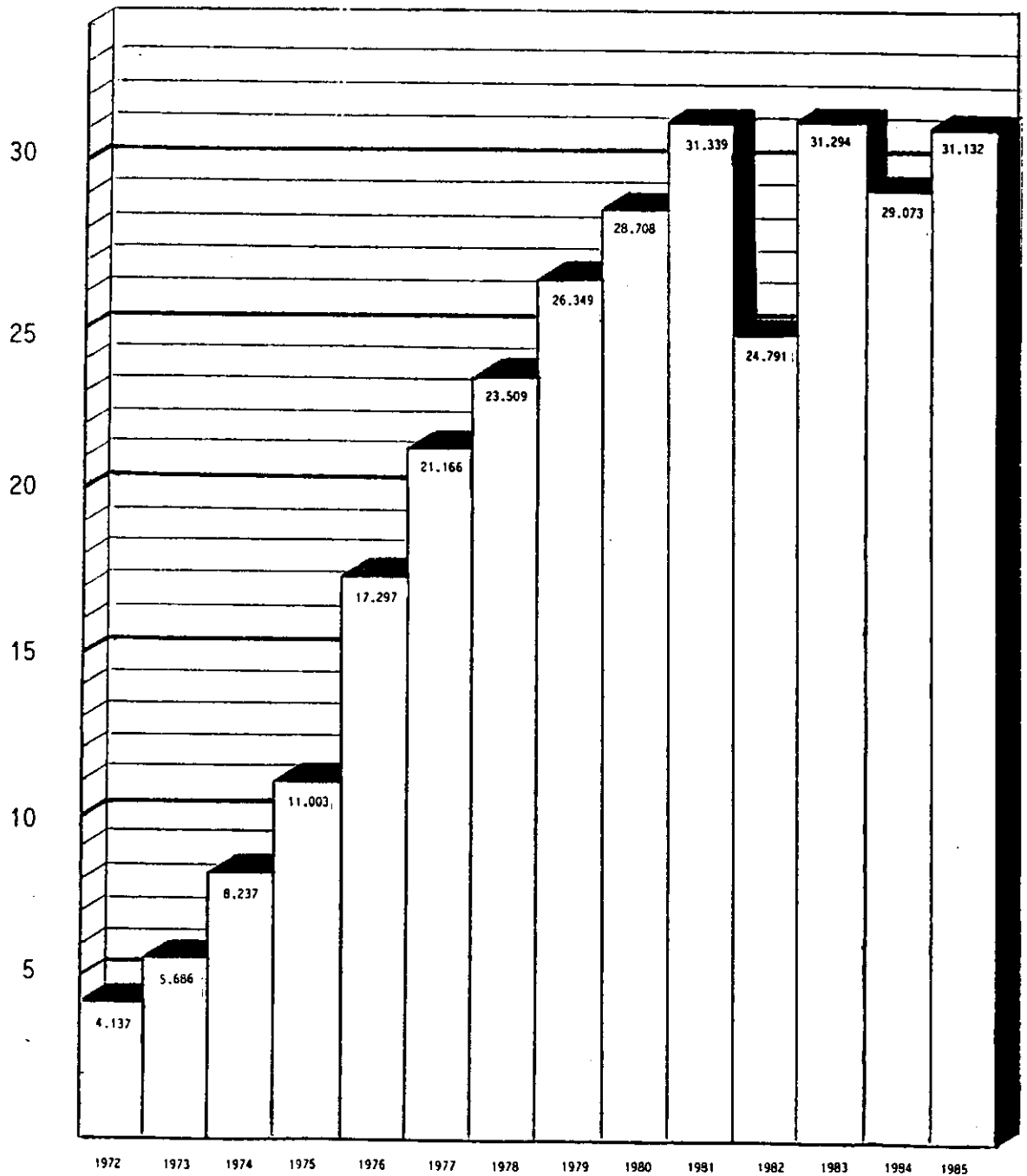
3.2 1970 - 1979

Erst mit den mit Landesmitteln geförderten Zubringerstrecken MSR - FRA (ab 2.5.1972) und PAD - FRA (ab 1.9.1975) beginnt die eigentliche "Geschichte" des Regionalluftverkehrs in NRW. Beide

Strecken werden bis heute -abgesehen von betriebsbedingten kurzen Unterbrechungen- ununterbrochen betrieben; die Landesförderung lief 1982 aus (vgl. 4.1).

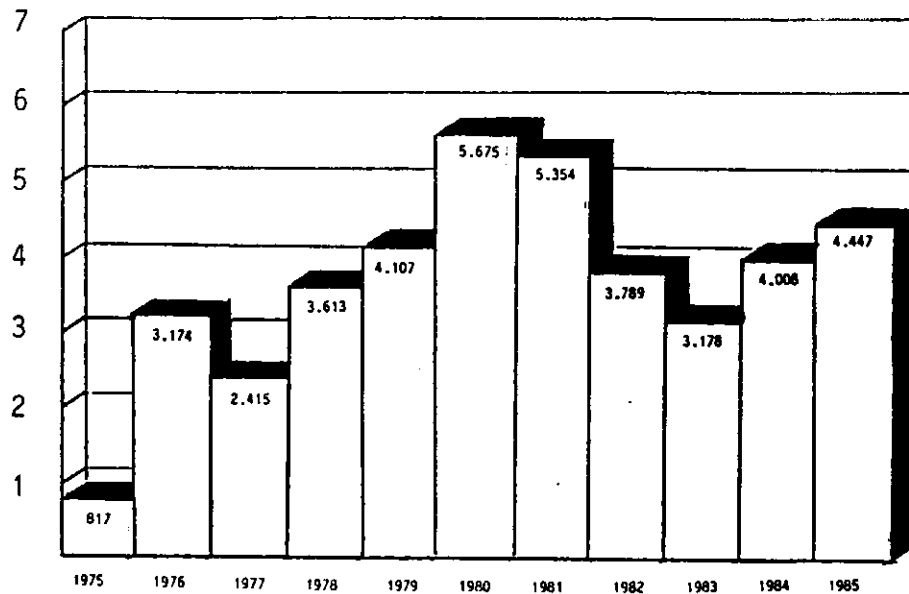
Das Passagieraufkommen auf der Strecke MSR - FRA:

In Tsd.:



Das Passagieraufkommen auf der Strecke PAD - FRA:

In Tsd.:



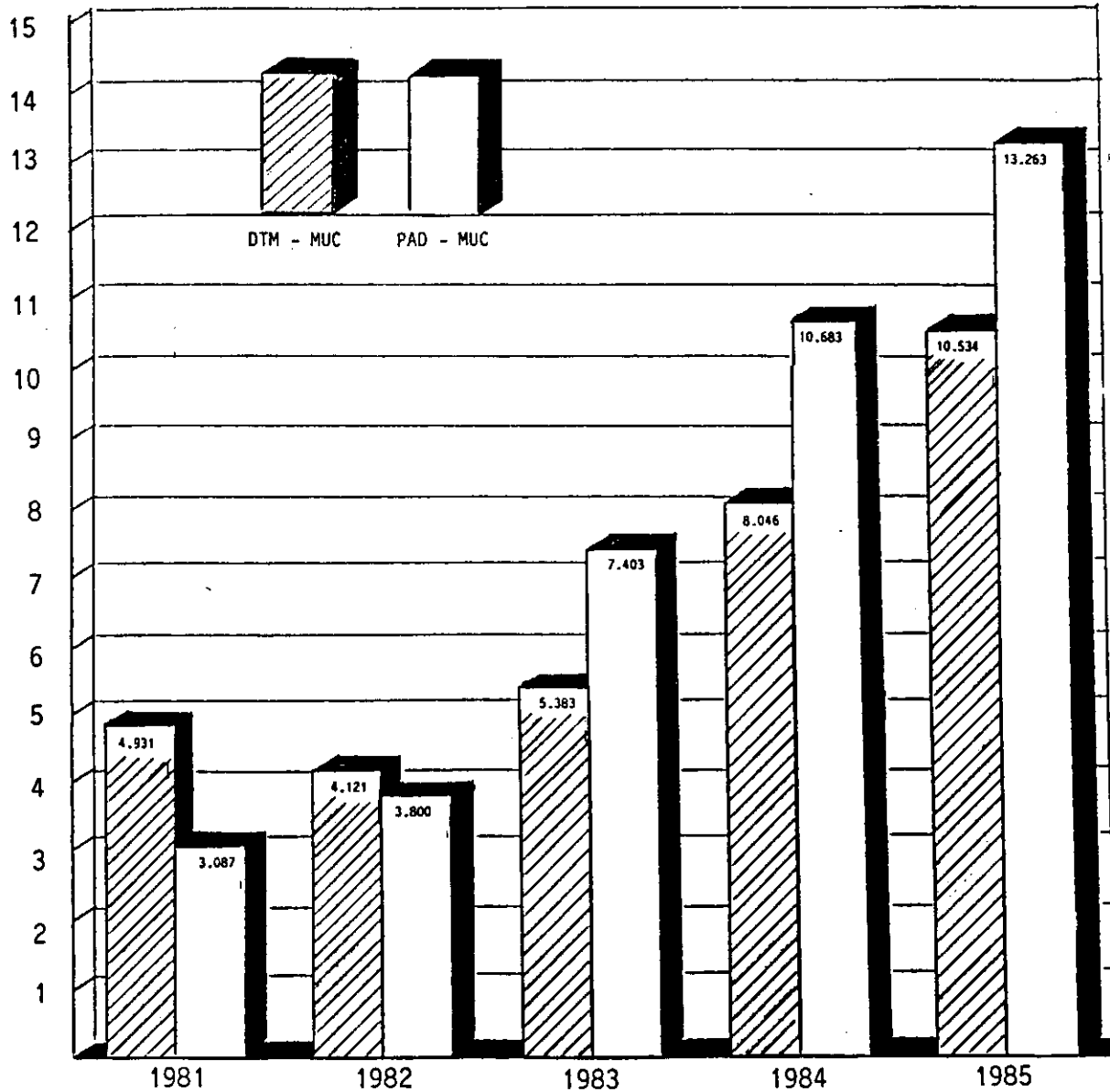
Die Strecken MSR - FRA und PAD - FRA blieben bis 1980 die einzigen Regionalluftverkehrsstrecken in NRW. Eine kurzzeitig (1978) eingerichtete Strecke MSR - HAJ wurde bereits nach wenigen Monaten wegen mangelnder Nachfrage wieder eingestellt.

3.3 Entwicklung seit 1980

Erst 1981 weitete sich das Streckennetz durch die Aufnahme der Verbindungen DTM - MUC und PAD - MUC aus. Beide München-Linien entwickelten sich von Anfang an sehr positiv und weisen beachtliche Passagierzahlen aus (Anlage 4).

Das Passagieraufkommen auf den Strecken DTM - MUC und PAD - MUC:

In Tsd.:



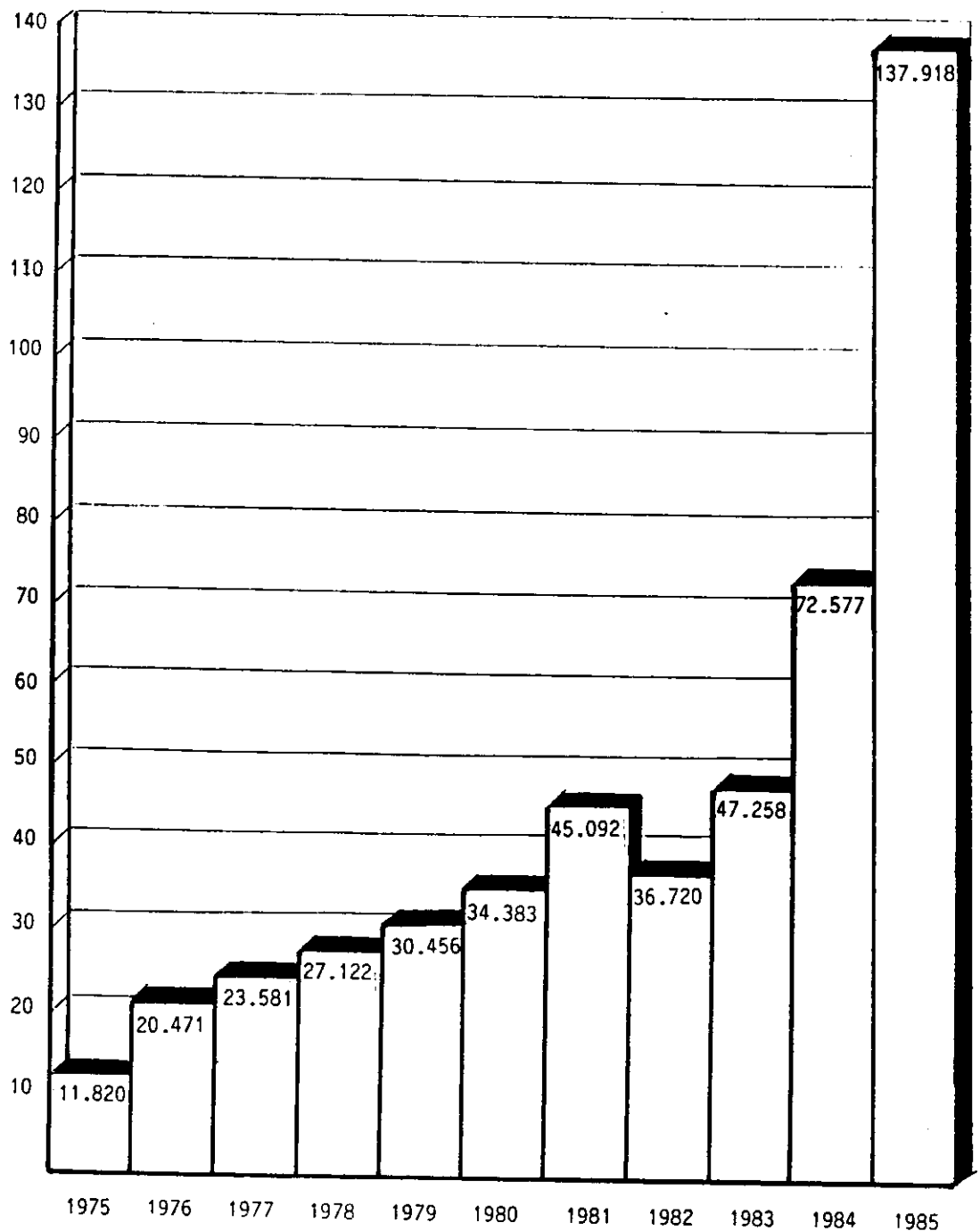
Eine am 1.10.1981 eingerichtete Verbindung DTM - STR erfüllte nicht die Erwartungen und wurde am 28.2.1982 wieder eingestellt. Einen deutlichen Aufschwung erlebte der Regionalluftverkehr in NRW 1984 mit der Einrichtung der Verbindungen MSR - MUC, MSR - STR, MSR - TXL, PAD - STR und - erneut - DTM - STR. Insbesondere die Verbindung MSR - TXL verdient Beachtung, wurden doch bereits in den ersten beiden Monaten (Nov. + Dez. 1984) insgesamt 7.240 Passagiere gezählt (Anlage 5).

Das Jahr 1985 brachte eine weitere Expansion durch die Einrichtung der Auslandsstrecken MSR - AMS, MSR - LGW, MSR - CDG, DTM - INN und DTM - KLU (via MUC) sowie der Verbindung PAD - THF (Anlage 6).

Von 1975 bis 1985 wuchs das Passagieraufkommen im Regionalluftverkehr auf den Flugplätzen MSR, PAD und DTM insgesamt von 11.820 auf 137.918 (nachstehende Grafik, Einzelangaben in Anlage 7).

Das Passagieraufkommen im Regionalluftverkehr in NRW (insgesamt):

in Tsd.:



Während die aufkommensschwachen Strecken MSR - AMS und PAD - LGW Anfang 1986 wieder eingestellt werden mußten, eröffnete die RFG am 1.4.1986 eine neue Zubringerlinie DTM - FRA.

Am 30.4.1986 wurden im Regionalluftverkehr in NRW folgende Non-stop-Verbindungen bedient (jeweils hin und zurück):

MSR - CDG	mo - fr.	2 x tgl.	
MSR - LGW	mo - fr.	1 x tgl.	
MSR - MUC	mo - fr.	2 x tgl.,	sa 1 x hin, so 1 x tgl.
MSR - FRA	mo - fr.	4 x tgl.,	sa 2 x tgl., so 2 x tgl.
MSR - TXL	mo - fr.	2 x tgl.,	so 1 x tgl.
PAD - FRA	mo - fr.	2 x tgl.	
PAD - MUC	mo - fr.	4 x tgl.	
PAD - STR	mo - fr.	2 x tgl.	
PAD - THF	mo - do	2 x tgl.,	fr 3 x tgl.
DTM - FRA	mo - fr.	2 x tgl.	
DTM - MUC	mo - fr.	3 x tgl.,	sa 1 x tgl., so 1 x tgl.
DTM - STR	mo - fr.	2 x tgl.	
DTM - INN	sa	1 x tgl.	
DTM - KLU	mo - fr.	1 x tgl.	(via MUC)

(zum Vergleich: Außerhalb von NRW werden folgende Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze z.Zt. regelmäßig durch linienähnlichen Bedarfsluftverkehr zu festen Zeiten bedient (außer Seebäderdienste):

Bayreuth/Hof	- Frankfurt
Friedrichshafen-	Stuttgart
	- Oberpfaffenhofen
	- Wien
	- Zürich
Mannheim	- München)

3.4 Ausführende Unternehmen in NRW

Der Regionalluftverkehr in NRW wird z.Zt. von folgenden Luftfahrtunternehmen durchgeführt:

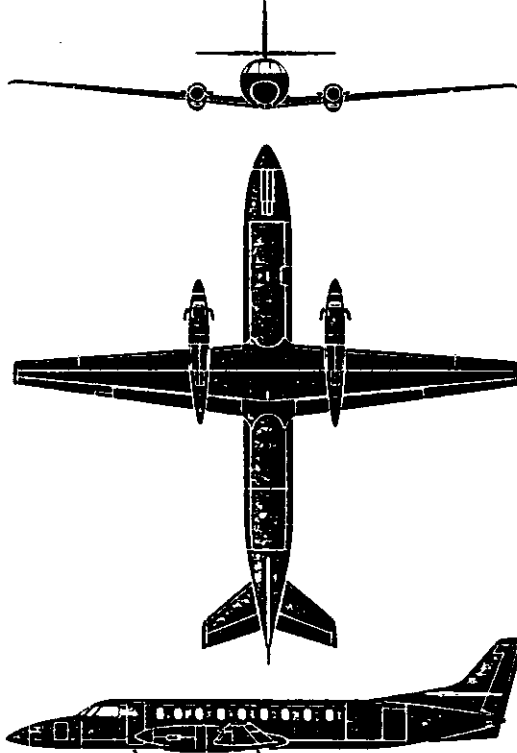
Name	Sitz	Strecken	Bem.
DLT Deutsche Luft- verkehrsgesellschaft mbH	Flughafen, Gebäude 112 6000 Frankfurt/M. 75	MSR - FRA	Gesellschafter: AGIV (60 %) Lufthansa (40 %)
British Airways (BA)	Speedbird House Heathrow Airport London UK	MSR - TXL	
RFG Regionalflug GmbH	Flughafen 4600 Dortmund- Wickede	PAD - FRA PAD - MUC PAD - STR DTM - FRA DTM - MUC DTM - STR DTM - INN DTM - KLU (via MUC)	Im Auftrag der Flugbetriebs- ges. Paderborn/- Lippstadt mbH
Contactair Flugdienst GmbH u. Co.	Gebäude c Q 7000 Stuttgart- Flughafen	MSR - MUC MSR - LGW	DLT-Flugnummer LH-Flugnummer
Nürnberger Flugdienst (NFD)	Flughafenstr. 100 8500 Nürnberg 10	MSR - CDG	
Tempelhof Air- ways USA, Inc.	Zentralflughafen Tempelhof 1000 Berlin 42	PAD - THF	

3.5 Flugzeuge im NRW-Regionalluftverkehr

Parallel zur Aufwärtsentwicklung des Regionalluftverkehrs vollzieht sich etwa ab 1980/81 auf dem Flugzeugmarkt eine Neuorientierung. Zunehmend werden leistungsfähige, wartungsfreundliche und treibstoffsparende Turboprop-Flugzeuge für den Einsatz im Regional- und Ergänzungsluftverkehr angeboten.

Z.Zt. werden im Regionalluftverkehr in Nordrhein-Westfalen im wesentlichen folgende Flugzeuge eingesetzt:

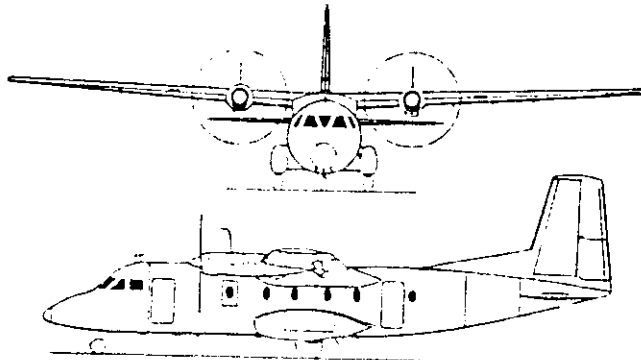
Fairchild Swearingen Metroliner (bis zu 19 Sitzen)



Eingesetzt von: RFG Regionalflug GmbH
NFD Nürnberger Flugdienst
DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH

Strecken: MSR - CDG
PAD - MUC
PAD - STR
DTM - FRA
DTM - MUC
DTM - STR
DTM - INN
DTM - KLU (via MUC)

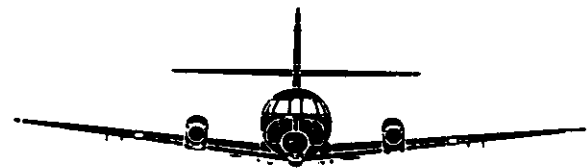
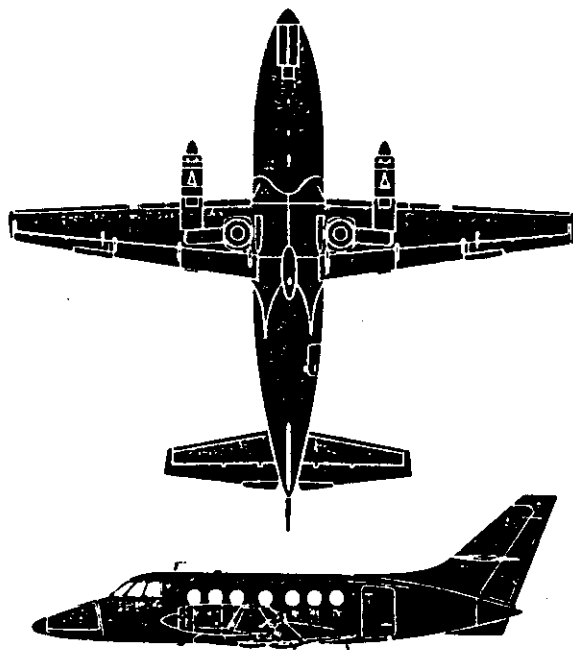
Nord 262 (28 Sitze)



Eingesetzt von: Tempelhof Airways

Strecke: PAD - THF

Jetstream 31 (19 Sitze)

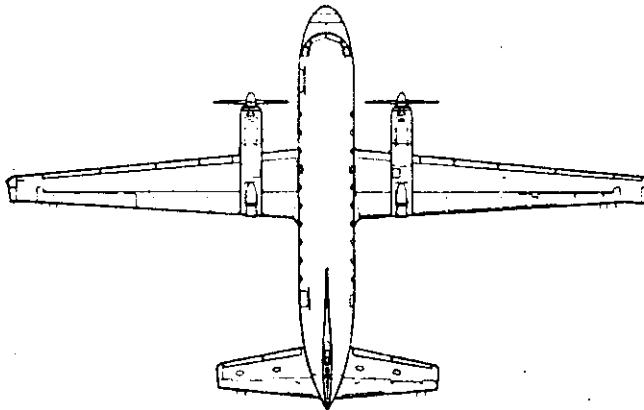
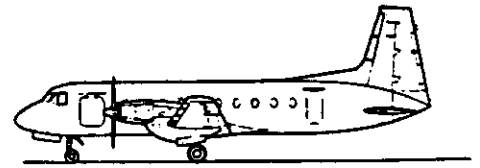
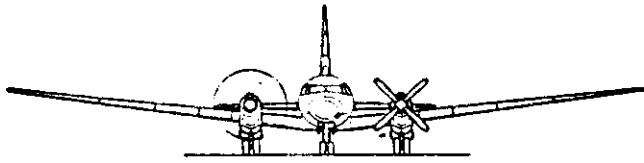


Eingesetzt von: Contactair GmbH u.Co.

Strecken: MSR - MUC

MSR - LGW

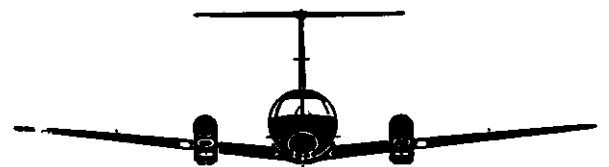
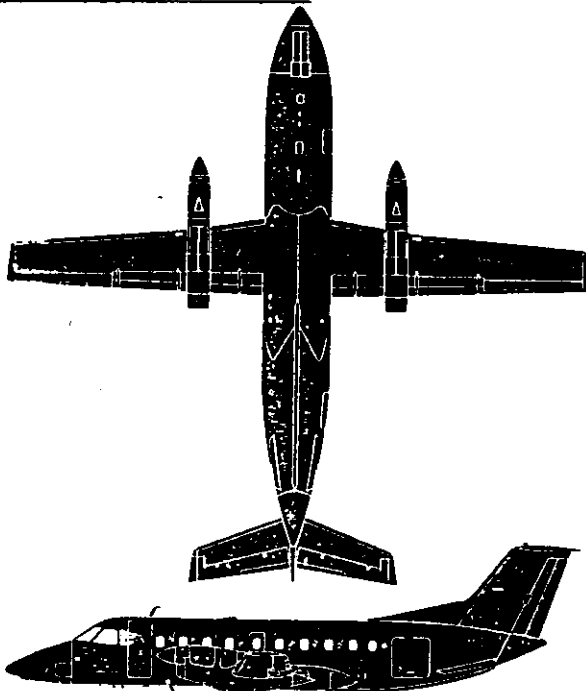
Hawker Siddeley HS 748 (46 Sitze)



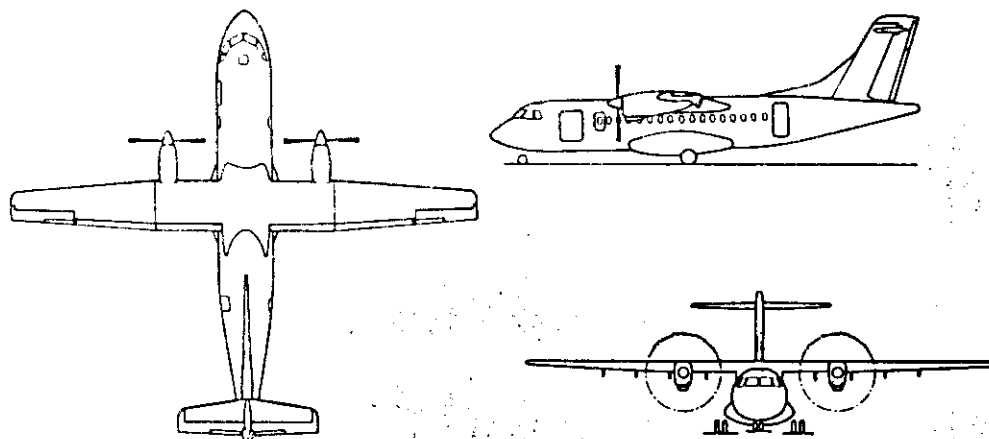
Eingesetzt von: DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH
BA British Airways

Strecken: MSR - FRA (Bei Bedarf)
MSR - TXL (ab Sommer 1986)

Embraer 120 Brasilia (30 Sitze)



Eingesetzt von: DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH
Strecke: MSR - FRA

Aerospatiale Aeritalia ATR-42 (46 Sitze)

Eingesetzt von: RFG Regionalflug GmbH

NFD Nürnberger Flugdienst

Strecken: nach Bedarf (Einsatz der Maschinen erfolgt nach Auslieferung ab 1987)

Die Regionalflug GmbH (RFG) setzt bei geringer Nachfrage neben den genannten Flugzeugen auch Cessna 404 (10 Sitze), Cessna 421 (9 Sitze), Cessna 414 (9 Sitze) oder Beech 200 (13 Sitze) ein; British Airways bedient die Strecke MSR - TXL z.Zt. noch mit BAC-1-11 (99 Sitze) oder - zeitweise - mit Boeing 737 (100 Sitze).

3.6 Geplante Verdichtung des Verkehrsnetzes

Seitens der Flugplätze und der Luftverkehrsgesellschaften wird kurz- und mittelfristig eine Erweiterung des Verkehrsnetzes um folgende Strecken geplant:

MSR - Zürich

MSR - Stuttgart (Wiederaufnahme)

DTM - Berlin

DTM - London

Die Flughafen Siegerland GmbH ermittelt z.Zt. gemeinsam mit der IHK Siegen den Bedarf für eine Regionalluftverkehrsstrecke Siegen - Süddeutschland (MUC/STR).

Aufgrund der Nachfrage können folgende bestehenden Verbindungen als ausbaufähig (größeres Fluggerät und/oder Frequenzsteigerung) angesehen werden:

MSR - FRA
 MSR - MUC
 MSR - LGW
 MSR - TXL
 PAD - MUC
 PAD - THF
 PAD - STR
 DTM - STR
 DTM - INN

4. Die Förderung des Regionalluftverkehrs durch die Bundesländer

4.1. Nordrhein-Westfalen

Die unmittelbare Förderung von Regionalluftverkehrsstrecken in NRW betrug von 1975 bis 1982 insgesamt für die Strecken

- MSR - FRA :	10,526 Mio DM
- PAD - FRA :	5,615 Mio DM
zusammen:	<u>16,141 Mio DM</u> =====

Seit 1983 werden Regionalluftverkehrsstrecken in NRW nicht mehr unmittelbar durch das Land gefördert.

In den Bau und Ausbau der Flugplätze mit Regionalluftverkehr hat das Land NRW bisher folgende Landesmittel investiert:

Münster/Osnabrück:	ca. 20,8 Mio DM
Paderborn/Lippstadt:	ca. 21,0 Mio DM
Dortmund-Wickede:	ca. 33,0 Mio DM
zusammen:	ca. <u>74,8 Mio DM</u> =====

Der bedarfsgerechte Ausbau der Flugplätze wird in NRW weiterhin durch Bereitstellung von Landesmitteln gefördert.

Das Land NRW hat an die Betreiber dieser Flugplätze mit Regional-
luftverkehr von 1974 bis 1980 folgende Betriebskostenzuschüsse
bewilligt:

Flughafen Münster/Osnabrück GmbH:	2.184.476,-- DM
Flughafen Südost-Westfalen GmbH:	498.200,-- DM
Flughafen Dortmund GmbH:	517.300,-- DM

Seit 1981 werden vom Land NRW an Flugplatzbetreiber keine Betriebs-
kostenzuschüsse mehr gezahlt.

Im Haushaltsjahr 1986 besteht die Möglichkeit, aus der Haushalts-
stelle 08080 683 63 Zuschüsse zum Ausgleich der Ausgabenunter-
deckung der Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt mbH
einmalig zu gewähren.

4.2 Andere Bundesländer

Folgende Bundesländer stellen Haushaltsmittel für die Förderung des
Regionalluftverkehrs bereit:

4.2.1 Bayern:

Das Land Bayern gewährt gemeinsam mit den Städten und Landkreisen
Hof und Bayreuth und dem Landkreis Wunsiedel jährlich Mittel für
die Bedienung der Regionalluftverkehrsstrecke Hof - Bayreuth -
Frankfurt; die Mittel betragen z.Zt. jährlich 1,38 Mio DM.

4.2.2 Saarland:

Das Saarland hat bisher die Strecken von Saarbrücken nach Düsseldorf,
Frankfurt, Berlin und München mit Landesmitteln subventioniert, indem
Verlustausgleichszahlungen an die Luftverkehrsunternehmen gezahlt
wurden. Diese Subventionierung soll nach Ablauf bestehender Verträge
nicht fortgesetzt werden.

4.2.3 Baden-Württemberg:

Das Land Baden-Württemberg gewährt zur Verlustabdeckung für die Strecke
Stuttgart - Friedrichshafen einen jährlichen Landeszuschuß von ca.
300.000,-- DM.

5. Entwicklung in der EG

5.1 Interregionaler Linienflugverkehr

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat auf Vorschlag der EG-Kommission am 25.7.1983 die

"Richtlinie über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten (83/416/EWG)"

erlassen.

Diese Richtlinie ist als Kompromißergebnis der z.T. widerstreitenden Interessen der Mitgliedstaaten anzusehen; die ursprünglich sehr weit gehende Liberalisierung hatte keine Mehrheit gefunden.

Hinsichtlich des Umfangs des interregionalen Luftverkehrs nach der EG-Richtlinie sind folgende Bestimmungen hervorzuheben:

- die Mindestlänge der Flugabschnitte beträgt 400 km (unter 400 km nur bei natürlichen Hindernissen wie Gebirge, Meere)
- die Luftfahrzeuge dürfen höchstens 70 Sitzplätze oder ein Starthöchstgewicht von 30 t haben,
- Flughäfen der Kategorie 1 (in der Bundesrepublik FRA, DUS, MUC) sind vom interregionalen Luftverkehr ausgeschlossen.

Anträge auf Genehmigung interregionaler Linienflugverbindungen dürfen von den zuständigen Behörden abgelehnt werden, wenn

- ein beteiligter Flughafen nicht die technischen Voraussetzungen erfüllt,
- bereits eine regionale Linienflugverbindung der beantragten Art besteht,
- zwei Flughäfen nicht mehr als 50 km auseinanderliegen und zu einem der beiden Flughäfen bereits eine entsprechende Flugverbindung besteht,

- "indirekte" Dienste mit nur einmaligem Umsteigen, das nicht länger als 90 Minuten dauert, bereits angeboten werden,
- vorhandene "indirekte" Dienste trotz Umsteigens für eine Strecke höchstens 50 % mehr Flugzeit benötigen als die beantragte Direktverbindung.

Die zahlreichen Einschränkungen haben dazu geführt, daß die Richtlinie über den Interregionalen Linienluftverkehr bisher nahezu keine praktische Bedeutung gewonnen hat; nach Angaben der ADV ist erst ein Fall in Europa bekannt, nach dem ein Luftverkehrsunternehmen unter Bezug auf die EG-Richtlinie eine neue Route eröffnen durfte: Maersk Air Billund - Southend. Der Wert der Richtlinie ist eher darin zu sehen, daß sie einen Anfang für eine Liberalisierung des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs darstellt. Eine Novellierung der Richtlinie steht bevor (hierzu 6.).

5.2 EG-Memorandum Nr. 2: "Fortschritte auf dem Weg zu einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik"

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft hat dem Rat am 15.3.1984 das Memorandum Nr. 2 über "Fortschritte auf dem Weg zu einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik" - KOM (84) 72 endg., EG-Dok. 5938/84 - zugeleitet. Die Beratung in den EG-Gremien ist noch nicht abgeschlossen.

Das Memorandum Nr. 2 behandelt im wesentlichen Fragen, die den Linienluftverkehr betreffen und in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen. Lediglich die in Aussicht genommene Marktzugangserleichterung für kleinere Luftverkehrsunternehmen und kleinere Flugzeuge kann für den grenzüberschreitenden Regionalluftverkehr Bedeutung gewinnen. Es muß abgewartet werden, ob und inwieweit die beabsichtigten Maßnahmen Eingang in EG-Richtlinien finden.

6. Künftige Entwicklung des Regionalluftverkehrs in NRW

Alle Anzeichen sprechen dafür, daß sich der Regionalluftverkehr in den nächsten Jahren weiter positiv entwickeln wird (hierzu 3.6). Für die Wirtschaft des Landes wird der Regionalluftverkehr zunehmend zu einem wichtigen Instrument zur Steigerung von Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit.

Der Landespolitik stellen sich damit vordringlich folgende Aufgaben:

Die Funktionsfähigkeit der Flugplätze mit Regionalluftverkehr (MSR, PAD, DTM), aber auch des Flughafens Siegerland muß sichergestellt und weiterentwickelt werden; Start- und Landeanlagen, betriebliche Einrichtungen (Flugzeughallen, Vorfeldflächen etc.), Abfertigungsanlagen und Flugverkehrskontrollen müssen der Nachfrage im Bereich des Regionalluftverkehrs angepaßt werden.

Hierzu gehört u.a.:

- Ausbau der Start- und Landebahn in PAD bei entsprechendem Bedarf auf die genehmigte und planfestgestellte Länge von 2.180 m,
- schrittweise weitere Integration des Flughafens PAD in das Flugsicherungssystem,
- weitere Unterstützung des Antrages der Flughafen Dortmund GmbH auf Einrichtung einer Flugplatzkontrollstelle nebst Kontrollzone in DTM; im übrigen hat die Flughafen Dortmund GmbH beim Regierungspräsidenten in Münster im Rahmen des Antrages auf Verlängerung der am 31.7.1986 auslaufenden Flugplatzgenehmigung u.a. beantragt, die nutzbare Länge der vorhandenen Start- und Landebahn 06/24 durch Verlegung der Schwellen an das jeweilige Bahnende auf 1.050 m auszudehnen,
- Abschluß des genehmigungsrechtlichen Verfahrens für den Flughafen Siegerland durch Planfeststellung gem. §§ 8 ff Luftverkehrsgesetz; hierbei wird - orientiert am tatsächlichen Bedarf - z.Zt. vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens geprüft, ob die genehmigte Ausbaulänge für die Start- und Landebahn 13/23 von 1.900 m reduziert werden kann,
- Aktivierung der Regionen, sich -etwa nach dem Muster der Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt mbH, die sich zu 51 % im Besitz der öffentlichen Hand und zu 49 % im Besitz der Privatwirtschaft der Region befindet- für "ihren" Flughafen zu engagieren.

Darüber hinaus muß die Entwicklung des Regionalluftverkehrs im politischen Raum sowohl auf Bundesebene wie auch im Rahmen der EG flankierend unterstützt werden. Hierbei sind folgende Gesichtspunkte von Bedeutung:

a) Bund

- Die Vergabe von Verkehrsrechten für den Regionalluftverkehr sollte großzügig gehandhabt werden; wichtig ist außerdem, daß die Erlaubnisdauer ausreichend lang ist, um sowohl den Aufbau einer Strecke wie auch die dauernde wirtschaftlich tragfähige Bedienung für kleinere Luftverkehrsgesellschaften zu ermöglichen. Es muß ein Verdrängungswettbewerb verhindert werden, in dem den kleineren Regionalluftverkehrsgesellschaften zwar die Markterschließung überlassen würde, bei höherem Aufkommen diese Strecken jedoch, etwa wegen zu knapp bemessener Genehmigungsdauer, von größeren Luftverkehrsgesellschaften (z.B. "National Carrier", LH oder deren Tochterunternehmen) übernommen würden. Es besteht ein ausgeprägtes landespolitisches Interesse an der dauerhaften Existenz mittelständischer Regionalluftverkehrsunternehmen.
- Im Bereich der Tarife sollte das Erfordernis staatlicher Genehmigung grundsätzlich beibehalten werden; Verbesserungen sind denkbar in folgenden Bereichen:
 - Anträgen auf Sondertarifen im innerdeutschen wie im grenzüberschreitenden Verkehr sollte großzügig entsprochen werden,
 - die Möglichkeiten der Durchtarifizierung sollte ausgeweitet werden, damit Umsteiger für ihre Flugreise zu weiter entfernten Zielen (Übersee) in den Genuß eines günstigen Gesamtflugpreises anstelle der - i.d.R. höheren - Einzelflugpreise kommen,
 - die Aufnahme weiterer Regionalluftverkehre in das weltweite Reservierungs- und Buchungssystem der Lufthansa ist anzustreben.
- Nach Auffassung der Landesregierung ist die Flugsicherung am Verkehrsflughafen MSR wegen der verkehrspolitischen Bedeutung vom Bund zu übernehmen; die teilweise Kostenübernahme durch das Land (ca. 600.000,- DM/Jahr) erfolgt ohne Anerkenntnis einer Rechtspflicht.

- Angesichts der gewachsenen Bedeutung des Regionalluftverkehrs wäre eine bundeseinheitliche Konzeption für diese Verkehrsart von großem Nutzen.

b) Europäische Gemeinschaft

Die luftverkehrspolitische Entwicklung innerhalb der EG hat unmittelbaren Einfluß auf den grenzüberschreitenden Regionalluftverkehr in Nordrhein-Westfalen.

Die Landesregierung hat sich schon bisher (vgl. Verkehrsministerkonferenz 11./12.4.1984 in Hamburg) und wird sich auch weiterhin im Rahmen des Verfahrens zur Novellierung der "Richtlinie über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten" für folgende Änderungen einsetzen:

- Die in Artikel 1 Abs. a festgelegte Mindestentfernung der Flugabschnitte von 400 km sollte reduziert oder gänzlich gestrichen werden, weil sie einen großen Teil möglicher Regionalluftverkehrsverbindungen von der Anwendung der Richtlinie von vornherein ausschließt. Zum Vergleich ist darauf hinzuweisen, daß die durchschnittliche Streckenlänge des innerdeutschen Linienverkehrs der Lufthansa unter 400 km liegt.
- In Art. 1 Abs. c wird die Anwendung der EG-Richtlinie auf Flughäfen der Klassen 2 und 3 beschränkt; eine Bedienung der Flughäfen der Klasse 1 (in der Bundesrepublik Frankfurt, Düsseldorf, München) im Rahmen der EG-Richtlinie ist nicht möglich. Diese Beschränkung engt den Anwendungsbereich der Richtlinie stark ein; es sollte angestrebt werden, durch Einbeziehung der Flughäfen der Klasse 1 (zumindest im Zubringerverkehr) einen Anschluß der regionalen Wirtschaftszentren innerhalb der EG an den Weltluftverkehr zu erleichtern.

Bezüglich der im Memorandum Nr. 2: "Fortschritte auf dem Weg zu einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik" enthaltenen Vorschläge für Marktzugangserleichterungen von kleinerem Fluggerät (Wegfall der Genehmigungserfordernisse) vertritt die Landesregierung die Auffassung, daß die in Ziff. 75 des Memorandums hierfür vorgesehene Größenordnung von max.

25 Sitzen willkürlich erscheint. Modernes Fluggerät dieser Größenordnung ist z.Zt. nicht auf dem Markt; es würden praktisch nur Flugzeuge bis max 19 Sitzplätzen erfaßt (z.B. D0 228, Swaeringen Metro-liner, Jetstream 31).

Die vorgesehenen Marktzugangserleichterungen sollten daher zumindest auf Flugzeuge bis zu etwa 36 Sitzplätzen erweitert werden. Dies hätte zur Folge, daß mehr Regionalverkehrsflugzeuge der neuen Generation (z.B. Embraer 120 = 30 Sitze, Saab Fairchild 340 = 33 Sitze) in diese Regelung einbezogen würden. Eine noch weitergehende Marktöffnung, die etwa Flugzeuge bis 50 Sitzplätze (z.B. HS 748 = 46 Sitze, ATR 42 = 46 Sitze) von der Genehmigungspflicht befreien würde, ist gegen den Widerstand der nationalen Linienfluggesellschaften gegenwärtig nicht durchsetzbar.

Ergänzungsluftverkehr in Nordrhein-Westfalen

Stand: Dezember 1985

1985

von: DÜSSELDORF

nach	Betreiber/ Carrier	Gerät/ Sitzplätze	Frequenz
Amsterdam	NLM	Fokker F 27 44 Sitze	mo - fr 4 x tgl. sa + so 2 x tgl.
Basel	Crossair	SF 340 33 Sitze	mo - fr 2 x tgl.
Brüssel	Sabena	Metroliner 19 Sitze	mo - fr 6 x tgl. sa 3 x tgl. so 2 x tgl.
Hamburg	LH / DLT	HS 748 44/48 Sitze	sa 1 x tgl.
Nürnberg	LH / DLT	HS 748 44/48 Sitze	mo - fr 2 x tgl.
Saarbrücken	DLT	Metroliner 19 Sitze	mo - fr 2 x tgl.
Stuttgart	LH / DLT	HS 748 44/48 Sitze	sa + so 1 x tgl.

423 B - 1

Ergänzungsluftverkehr in Nordrhein-Westfalen

Stand: Dezember 1985

1985

von: KÖLN / BONN

nach	Betreiber/ Carrier	Gerät/ Sitzplätze	Frequenz
Amsterdam	Netherlines	Jetstream 31 18 Sitze	mo - fr 2 x tgl.
Hamburg	LH / DLT	HS 748 44/48 Sitze	sa 1 x tgl.
München	LH / DLT	HS 748 44/48 Sitze	so 1 x tgl.
Nürnberg	LH / DLT	Fokker F 27 44 Sitze	mo - fr 2 x tgl.
"	DLT	Metroliner 19 Sitze	mo - fr 1 x tgl.
Stuttgart	LH / DLT	HS 748 44/48 Sitze	mo - fr 1 x tgl.
"	LH / DLT	Fokker F 27	mo - fr + so 1 x tgl.

423 B - 2

NRW-Regionalflugplätze im Aufwind

Mit Turboprop aus der Provinz

Von unserem Redaktionsmitglied Rainer Strang

Düsseldorf/Paderborn – Spötter sprachen von der „Nix-Air“, als der Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt Anfang der 80er Jahre seinen Betrieb aufnahm. Denn gut die Hälfte aller Passagiere, die seinerzeit von Ostwestfalen aus mit 18-sitzigen Turboprops in die Lüfte stiegen, waren Mitarbeiter des Paderborner Computefabrikanten Nixdorf. Doch inzwischen hat sich der ehemalige Landeplatz auf der grünen Wiese, in dessen Nähe die Kühe friedlich grasen, von der Firmenpiste zu einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt entwickelt. So wie in Paderborn blüht das Geschäft überall auf den bundesdeutschen Regionalflughäfen wie nie zuvor. Knapp eine Million Passagiere zählten sie im vergangenen Jahr. Das waren 37 Prozent mehr als 1984, und für die Zukunft stehen die Zeichen auf Expansion.

Die regionalen Flughäfen profitieren in zunehmendem Maße vom Wunsch der Geschäftsleute, schnell an ihr Ziel zu kommen. Sie haben erkannt, daß die zehn internationalen Großflughäfen in der Bundesrepublik nicht in der Lage sind, den Bedarf der Randregionen zu decken, und profitieren davon, daß sich die Lufthansa schon vor vielen Jahren aus ländlichen Räumen zurückgezogen hat. Auch eine Studie der Industrie- und Handelskammer in Dortmund, in deren Einzugsbereich 1,6 Millionen Menschen leben, unterstützte diese Erkenntnis. Noch in den 70er Jahren mußte die nordrhein-westfälische Landesregierung ihre Regionalplätze während einer Durststrecke mit Millionen-Spritzen über Wasser halten. Doch diese Zeiten scheinen vorbei zu sein.

Von den 17382 Passagieren, die im vergangenen Jahr von Dortmund aus nach München und Stuttgart flogen, waren 93 Prozent Geschäftsreisende. Und manch einen, der abends noch schnell seinen Flug für den nächsten Morgen buchen wollte, mußte die örtliche Regionalflug GmbH (RFG) enttäuschen, weil in den Maschinen kein freier Platz mehr war. Deshalb rüstet die Gesellschaft ihr Gerät auch nach und nach auf Flugzeuge um, in denen bis zu 46 Passagiere unterkommen. Beim Regierungspräsidenten in Münster hat sie unter anderem einen Antrag auf Verlängerung der Betriebszeiten gestellt, über den bis zum Sommer entschieden werden soll. Die Flotte der 1976 gegründeten RFG besteht zur Zeit aus sechs Metrolinern mit 18 Sitzen. Ab April bietet Dortmund eine neue Verbindung nach Frankfurt an. London und Berlin sind im Gespräch.

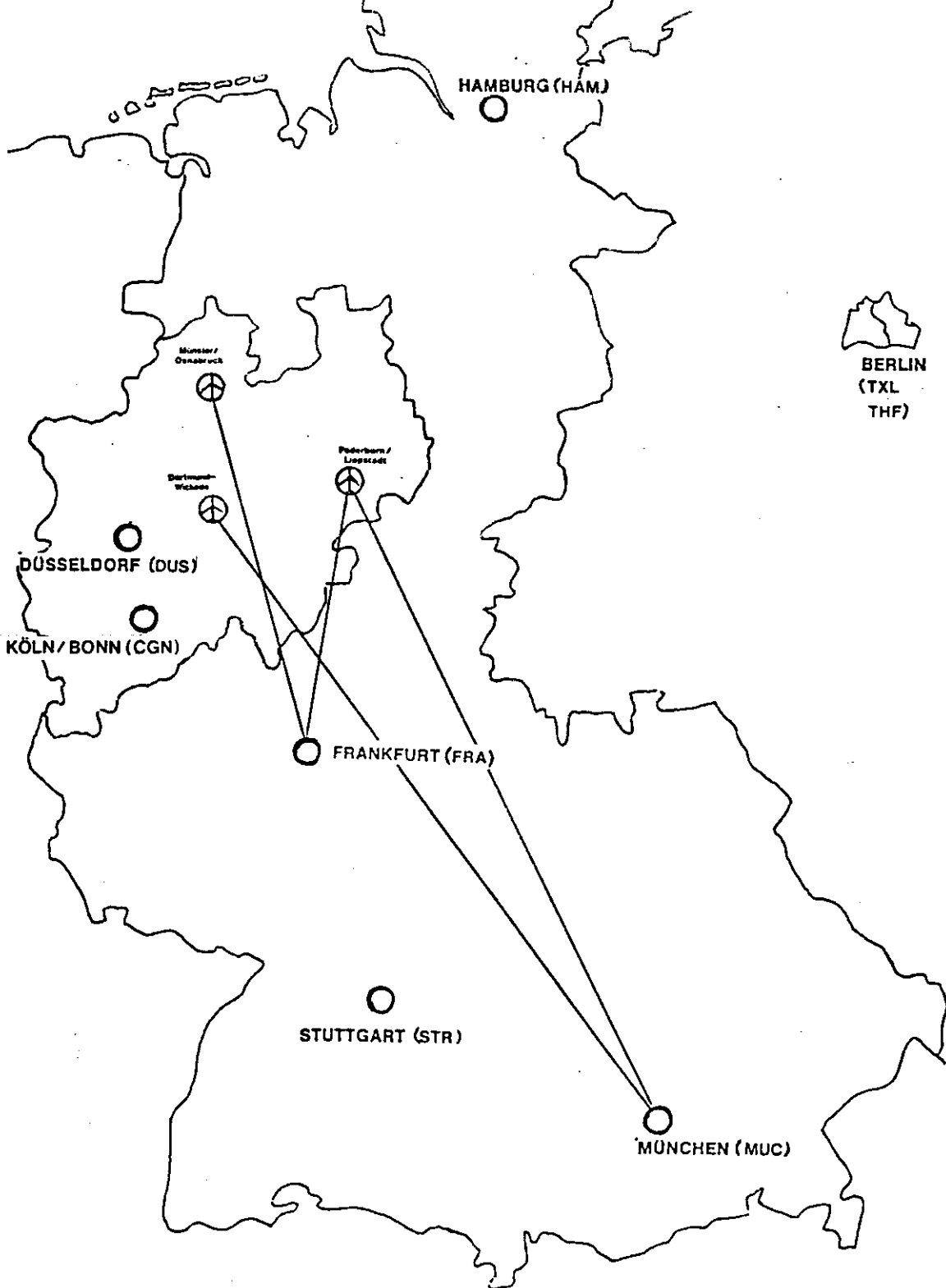
In Paderborn stieg das Passagier-Aufkommen 1985 im Vergleich zum Vorjahr gleich um 78,8 Prozent von 16 156 auf 28 891. Damit brach die einstige „Nix-Base“ alle Rekorde. Maßgeblich an diesem Aufschwung beteiligt waren die neu eingerichteten Linien nach London und Berlin (mit Flugzeugen der Alliierten), die auch von Touristen in Anspruch genommen werden. Der Anteil der Nixdorf-Passagiere sank inzwischen auf etwa 30 Prozent. Die Stimmen der Spötter sind verstummt. 1986 rechnet der Airport, der wöchentlich über 100 Flüge anbietet, mit 45 000 Reisenden.

Dennoch wird die Forderung von Unternehmer Heinz Nixdorf an die nordrhein-westfälische Landesregierung, Paderborn zum Großflughafen auszubauen, wohl ein unerfüllter Traum bleiben. In Düsseldorf erkennt man dafür keinen Bedarf. Und auch die Bundesregierung sieht die Aufgabe regionaler Luftverkehrsdienste nicht darin, internationale Verbindungen zu schaffen, sondern Randregionen mit wirtschaftlicher Bedeutung durch schnelle Verbindungen an die Ballungszentren mit ihren Großflughäfen anzuschließen.

Der Dritte im Bunde der großen Regionalflughäfen Nordrhein-Westfalens, Münster/Osnabrück, hat inzwischen an Prestige gewonnen. Wenn auch nicht bei den staatlichen Behörden, so wird er dennoch bei der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) in Stuttgart seit dem 1. Januar dieses Jahres als internationaler Flughafen geführt, weil er viele Verbindungen ins Ausland anbietet. Vom Münsteraner Airport aus, der auch von der Lufthansa-Tochter DLT beschickt wird, starten täglich Linienmaschinen nach Frankfurt, München, Berlin, London, Amsterdam und Paris. Im vergangenen Jahr beförderten sie 215 614 Passagiere. Das entsprach einem Zuwachs von fast 50 Prozent. Darüber hinaus weist der Flugplan das ganze Jahr über Charter nach Mallorca aus. Im Sommer gehen Maschinen nach Ibiza und für Angehörige der britischen Rheinarmee nach Großbritannien.

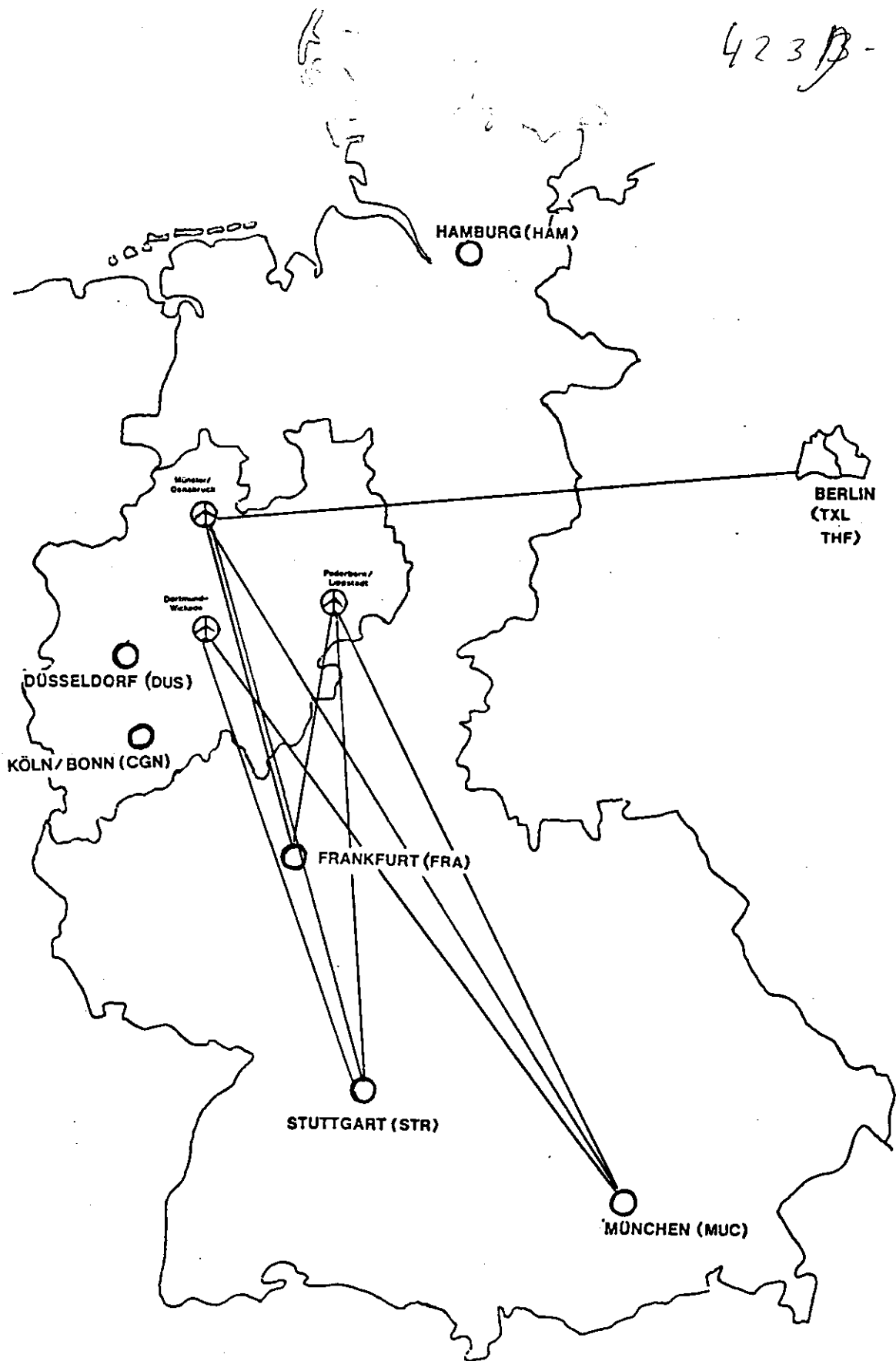
Trotz des Ansturms auf die Regionalflieger in Nordrhein-Westfalen und anderswo denkt die Landesregierung in Düsseldorf freilich nicht daran, das Netz der Flughäfen auszubauen. Sie hält die vorhandenen Plätze für ausreichend. So werden die Gesellschaften vor allem versuchen, mit größerem Gerät und zusätzlichen Linien die Wünsche der Kundschaft zu erfüllen.

423B-41



REGIONALLUFTVERKEHR IN NRW Anlage 4
1981 - 1983

423B-5

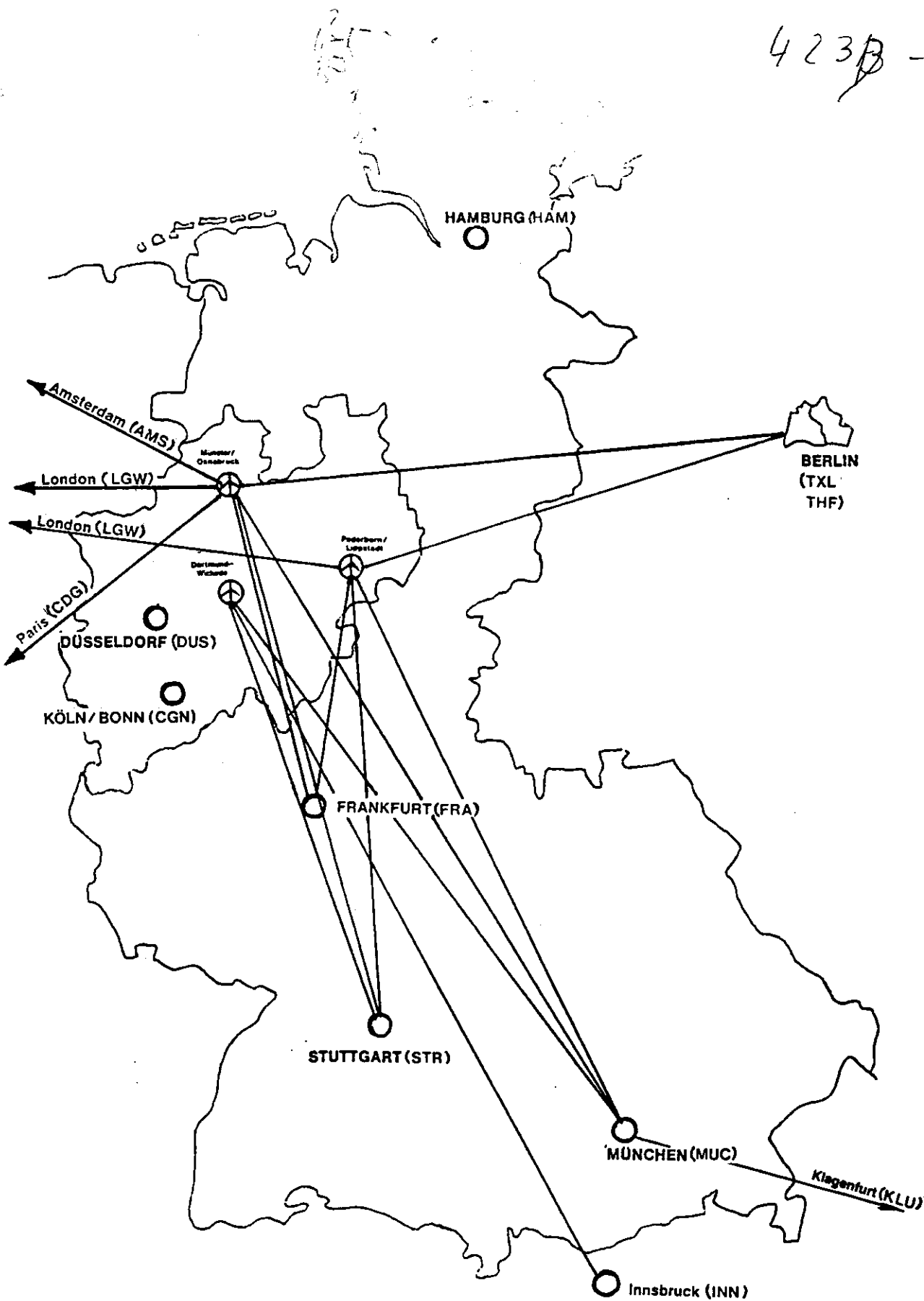


REGIONALLUFTVERKEHR IN NRW

Anlage 5

1984

423B - 6



REGIONALLUFTVERKEHR IN NRW

Anlage 6

1985

Regionalluftverkehr in NRW
Verkehrsentwicklung 1975 - 1985*)

Anlage 7

Strecke	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Bemerkungen
MSR-FRA	11.003	17.297	21.166	23.509	26.349	28.708	31.339	24.791	31.294	29.073	31.132	
MSR-MUC										7.502	12.619	Ab Mai 1984
MSR-STR										1.393	665	Mai 1984 bis März 1985
MSR-TXL										7.240	42.485	Ab November 1984
MSR-AMS											313	Ab April 1985
MSR-LGW											3.612	Ab April 1985
MSR-CDG											527	Ab November 1985
===== PAD-FRA	817	3.174	2.415	3.613	4.107	5.675	5.354	3.789	3.178	4.008	4.447	
PAD-MUC							3.087	3.800	7.403	10.683	13.263	Ab April 1981
PAD-STR										1.696	4.921	Ab September 1984
PAD-LGW											2.093	Ab April 1985
PAD-THF											4.167	Ab Oktober 1985
===== DTM-MUC							4.931	4.121	5.383	8.046	10.534	
DTM-STR							381	219	-	2.936	6.391	1.10.81 bis 28.2.82 und ab 1.5.84
DTM-INN											339	Ab Juni 1985
DTM-KLU												Ab 21.12.1985

*) Quelle: Bis 1979: DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH
Ab 1980: Flughafenbetreiber

423B-7