



1  
Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt mbH

FTS . FLUGHAFEN . 4793 BÜREN-AHDEN

An den  
Präsidenten des Landtages  
Karl-Josef Denzer  
Haus des Landtages

4000 Düsseldorf

Büren-Ahden, im September 1988

- Regionaler Luftverkehr von und nach Ostwestfalen

Sehr geehrter Herr Präsident,



der strukturbenachteiligte Wirtschaftsraum Ostwestfalens wird durch die derzeitige Situation im Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland zusätzlich stark belastet.

Die Ende 1979 als Selbsthilfemodell zur luftverkehrlichen Strukturverbesserung unserer Region gegründete Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt mbH hat von 1980 bis 1987 über 10 Mio. DM für diesen Zweck in unserer Region aufgewendet. In diesem Zeitraum stieg die Beförderungsleistung von ca. 5.500 Passagieren auf ca. 60.000 Passagiere pro Jahr an. Diese Initiative, die die positive Entwicklung des Regionalluftverkehrs erst ermöglichte, und die Erfolge der ideellen und finanziellen Investitionen zur Strukturverbesserung unserer Region werden zur Zeit zerschlagen.

Durch die Flugsicherungssituation und die damit verbundenen Verspätungen, vor allem an den Flughäfen München und Frankfurt, wird der aufstrebenden Regionalluftfahrt insgesamt, insbesondere aber der Luftfahrt in unserer Region, kurzfristig die Existenzgrundlage entzogen werden. Damit sind nicht nur die ca. 100 Arbeitsplätze direkt am Flughafen Paderborn/Lippstadt gefährdet, sondern auch Arbeitsplätze in der gesamten Region, ganz abgesehen davon, daß moderne Unternehmen weitere Standortnachteile in Kauf nehmen müssen.

- 2 -

Wir wenden uns deshalb heute mit der Bitte an Sie, mitzuhelfen, daß die derzeitige, unerträgliche Verspätungssituation im Luftverkehr schnellstens beendet wird. Die Luftfahrt ist dabei, ihr Image als modernstes, sicherstes und zuverlässigstes Verkehrsmittel zu verlieren.

In diesem Zusammenhang möchten wir Sie auch auf das anliegende Thesenpapier des Deutschen Industrie- und Handelstages "Kapazitätsengpässe im Luftverkehr" vom 17. August 1988 (Anlage 1) hinweisen, das wir weitgehend unterstützen und dessen kurzfristige Realisierung wir begrüßen würden.

Unter diesen Voraussetzungen möchten wir die Gelegenheit nutzen, Ihnen einen Überblick über die Regionalluftfahrt in unserer Region zu geben.

Nachdem in den 70er Jahren, bedingt durch die Ölkrise und den Fluglotsenstreik, dem sich damals im Aufschwung befindlichen Regionalluftverkehr bereits schon einmal die Existenzgrundlage entzogen wurde, kam es bis zum Ende der 70er Jahre zur Gründung neuer in- und ausländischer Regionalfluggesellschaften. Hier seien stellvertretend nur die RFG (Regionalflug GmbH Dortmund/Paderborn), der NFD (Nürnberger Flugdienst) und die schweizerische Crossair genannt.

Nicht zuletzt durch das Drängen von luftverkehrlich unterversorgten Regionen, unterstützt von Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts, Verbänden und Wirtschaftsunternehmen, wurde der darniederliegende Regionalluftverkehr wiederbelebt.

Die insgesamt nicht erfreulichen Verhältnisse der Regionalluftfahrt der Vergangenheit führten in unserer Region dazu, daß öffentliche Gebietskörperschaften und Wirtschaftsunternehmen die Entwicklung des Luftverkehrs von und in die Region Ostwestfalen Anfang 1980 in eigene Regie übernahmen. Am 13. September 1979 wurde die Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt mbH (FTS Flight Travel Service)\* gegründet. Es entstand die "Interessengemeinschaft zur Förderung der Infrastruktur Ostwestfalens", die bisher einmalige Konstruktion zur Verbesserung der luftverkehrlichen Anbindung benachteiligter Wirtschaftsregionen in Deutschland - wenn nicht gar in Europa (s. Anlage 2).

\* Gesellschafter der FTS:

Paderborner Kommunalbetriebe GmbH, Kreis Paderborn, Stadt Lippstadt, Kreis Soest, Stadt Büren,  
Nixdorf Computer AG, Reisebüro Kahn GmbH & Co. KG, Regionalflug GmbH

Das heutige Streckennetz umfaßt per Stichtag 31.08.1988 folgende Linien:

		<u>eingesetztes Fluggerät</u>	
Paderborn/Lippstadt - München	3 x täglich	ATR 42	46 Sitze
Paderborn/Lippstadt - Frankfurt	2 x täglich	Metro II	16 Sitze
Paderborn/Lippstadt - Stuttgart	2 x täglich	Metro II	14 Sitze
Paderborn/Lippstadt - Lyon			
via Stuttgart	1 x täglich	Metro II	14 Sitze
Paderborn/Lippstadt - Berlin	3 x täglich	Saab 340	30 Sitze

Die Berliner Linie wird von der amerikanischen Luftfahrtgesellschaft Tempelhof Airways USA, Inc., die anderen Linien von der Regionalflug GmbH geflogen.

Das Fluggastaufkommen entwickelte sich (wie bereits erwähnt) von rd. 5.500 Passagieren auf rd. 30.000 Passagiere im Jahr 1985 und erhöhte sich im Jahr 1987 auf rd. 60.000 Passagiere. Für das laufende Geschäftsjahr 1988 erwarten wir rd. 70.000 Passagiere. Der Flughafen Paderborn/Lippstadt nimmt damit einen Spitzenplatz in der Beförderungsleistung unter den Regionalflughäfen der Bundesrepublik Deutschland ein.

Um dieses Ergebnis zu erzielen, haben die Gesellschafter der Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt mbH selbst seit 1980 insgesamt ca. 10,5 Mio. DM an Zuschüssen (hierin nicht enthalten der Aufwand der Gesellschafter für Flugtickets) für den Auf- und Ausbau des Luftverkehrs aus Ostwestfalen aufgewendet (Anlage 3). Die Aufwendungen für den Aufbau von Linienverkehr erfolgten zeitgleich zu dem kontinuierlichen Ausbau der Flughafenanlagen durch das Land Nordrhein-Westfalen und die Kommunen der Region.

Seit März dieses Jahres hat die Touristik Union International (TUI) gemeinsam mit der Luftfahrtgesellschaft Hapag-Lloyd Flug den Touristik-Charter (2 x wöchentlich) von Paderborn/Lippstadt aus nach Mallorca aufgenommen. Als Fluggerät wird auf dieser Touristik-Strecke eine Boeing 737/200 (130 Sitze) eingesetzt. Daraus erwachsen weitere Standortverbesserungen für die Arbeitnehmer unserer Region und ihrer Familien. Ab November 1988 wird von der TUI eine weitere Touristik-Destination von Paderborn/-Lippstadt aus angeboten, und zwar Las Palmas auf Gran Canaria. Für die Reisesaison 1989 sind weitere, zusätzlich neue Urlaubsziele im Mittelmeerraum geplant.

Die technischen Einrichtungen des Flughafens Paderborn/Lippstadt werden bis Herbst dieses Jahres weiter komplettiert (Verlängerung der Start- und Landebahn, Fertigstellung des Instrumenten-Landesystems).

Eine weitere Zielsetzung unserer Gesellschaft ist, das Frachtaufkommen am Flughafen Paderborn/Lippstadt nachhaltig zu steigern. Dies kann auch zu einer Entlastung der Großflughäfen führen.

Die bisher erzielten Erfolge sollten nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich das geographisch von einer Randlage bestimmte Ostwestfalen nach wie vor in einer schwachen Wettbewerbssituation befindet. Der Auf- und Ausbau des Luftverkehrs in unserer Region war und ist Wirtschaftsförderung und Strukturverbesserung. Dies ist sicherlich in erster Linie eine Gemeinschaftsaufgabe und Vorsorgepolitik des Staates. Die am Luftverkehr beteiligten Kommunen und Wirtschaftsunternehmen am Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt wollen sich dieser noch längst nicht abgeschlossenen Aufgabe selbst auch weiterhin engagiert widmen.

Die von den Beteiligten bisher erbrachten finanziellen Leistungen zur Verbesserung der Infrastruktur Ostwestfalens werden nun durch die prekäre Luftraumsituation in Frage gestellt.

Die unerfreulichen Zustände im Bereich der Flugsicherung verhindern nicht nur die positive Weiterentwicklung des regionalen Luftverkehrs von und nach Paderborn/Lippstadt, sondern fügen der gesamten Volkswirtschaft der Bundesrepublik Deutschland, dem Engagement der an der Luftfahrt Beteiligten und damit auch der Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt mbH schwere wirtschaftliche Schäden zu.

Sollten die Gesellschafter der Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt die Förderung des Luftverkehrs von und nach Ostwestfalen einstellen, weil sie - neben den budgetierten 2 Mio. DM - die zusätzlichen finanziellen Mehrbelastungen von allein weit über 1 Mio. DM (verursacht durch Verspätungen) im Jahr 1988 nicht erbringen können, ist auch der Regionalflug GmbH, RFG, die Existenzgrundlage entzogen.

Dies hat zwangsläufig erheblich negative Folgen für die Arbeitsplätze unserer Region (allein bei den für die in der Luftfahrt Ostwestfalens tätigen Gesellschaften entfielen kurzfristig ca. 200 Arbeitsplätze), für die Attraktivität, für die Erreichbarkeit Ostwestfalens und wirkt sich damit auch negativ auf die Standortwahl von Unternehmen aus.

Die schnelle Kommunikation der Unternehmen, der Kunden und Lieferanten untereinander, ist Voraussetzung für die Existenz leistungsfähiger Unternehmen auch außerhalb der traditionellen Wirtschaftszentren.

Die Bundesrepublik Deutschland ist u. E. geradezu aufgefordert, als wirtschaftlich stärkstes Land in der Europäischen Gemeinschaft und damit auf schnelle Verkehr- und Transportverbindungen angewiesen, den deutschen und europäischen flächendeckenden Regionalluftverkehr in jeder Beziehung zu fördern.

Vorrangig sind aber die derzeit unhaltbaren Zustände im Bereich der Flugsicherung und des Flugkontrolldienstes, vor allem an den Flughäfen München und Frankfurt, zu ändern und zu verbessern.

Wir sind gerne bereit, ein Symposium über die europäische Regionalluftfahrt (einschließlich der zur Lösung anstehenden Fragen der Flugsicherung) hier am Flughafen Paderborn/-Lippstadt zu organisieren und durchzuführen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen und Ihren Mitarbeitern jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

für den Vorsitzenden  
des Aufsichtsrates  
Josef Niggemeyer:



Dr. Michael Laumanns  
stellv. Vorsitzender  
des Aufsichtsrates



Jürgen Appenowitz  
Geschäftsführer

Anlagen  
Thesepapier DIHT

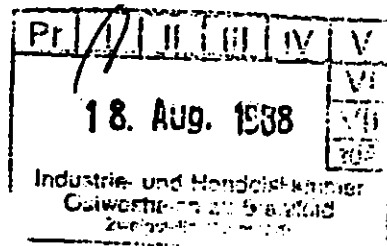
Kurzinformation FTS

Eigenleistung der Region Ostwestfalen  
zur Verbesserung der Infrastruktur  
in der Luftfahrt

Verteiler

POSTFACH 1446  
ADENAUERALLEE 148  
5300 BONN 1  
TELEFON 0228/104-0

DIH



Durchwahl -248

An die

1. Herren Mitglieder  
des Verkehrsausschusses
2. Herren Mitglieder  
des Arbeitsausschusses Verkehr
3. Industrie- und Handelskammern

Bonn, den 17. August 1988  
IV/Li/ku

### Kapazitätsengpässe im Luftverkehr

der DIHT hat aus gegebenem Anlaß ein Thesenpapier veröffentlicht, das zu den akuten Kapazitätsengpässen im Luftverkehr Stellung nimmt und Vorschläge unterbreitet, die auf eine Forcierung der notwendigen Planungsentscheidungen für den Ausbau der hauptbelasteten Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik wie auch auf eine Neugestaltung der Flugsicherung abzielen. Was die letztere Forderung anbetrifft, so käme es nach unserer Auffassung im wesentlichen auf drei Fragen an:

- eine stärkere internationale Integration der Flugsicherungssysteme,
- eine grundsätzliche Überprüfung der Luftraumstruktur,
- eine Neuorganisation der Bundesanstalt für Flugsicherung, um diese in die Lage zu versetzen, sowohl in personeller wie auch investiver Hinsicht vorhandene Leistungsreserven im Luftverkehrssystem zu nutzen.

- 2 -



Telex 886805 diht d  
Telefax (0228) 104158  
Teletex 228301 aht  
Telegramm-Anschrift: Handelstag  
Btx 69010  
Postgironkonto Frankfurt/M. 1846-606  
Commerzbank AG Bonn (BLZ 38040007) 2510006  
Deutsche Bank AG Bonn (BLZ 38070059) 0251439

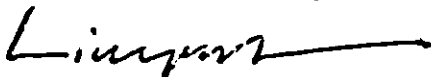
MMZ10/2193

7

- 2 -

// Die DIHT-Stellungnahme, die zu Ihrer Unterrichtung beigelegt ist (Anlage 1) wurde mit einem Schreiben von Herrn Dr. Schoser (Anlage 2) inzwischen auch dem Bundesminister für Verkehr übermittelt, der am 22. August 1988 an einer Pressekonferenz beteiligt sein wird, die von der IHK Frankfurt/Main zu diesem Thema veranstaltet wird.

Mit freundlichen Grüßen  
DEUTSCHER INDUSTRIE- UND HANDELSTAG  
i. A.



Dipl.-Kfm. Limpert

## DEUTSCHER INDUSTRIE- UND HANDELSTAG

Kapazitätsengpässe im Luftverkehr

## Vorschläge des DIHT

1. Ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem ist für die deutsche Wirtschaft ein entscheidender Standortfaktor im internationalen Wettbewerb

Die weiter zunehmende internationale Verflechtung der Wirtschaft innerhalb Europas und weltweit setzt leistungsfähige Verkehrssysteme voraus. Die Bedeutung häufiger direkter Flugverbindungen wird für die Wirtschaft weiter zunehmen und künftig ein noch entscheidender Standortfaktor im internationalen Wettbewerb sein. Auch das primäre Ziel der weiteren wirtschaftlichen Integration in der EG, nämlich die Effizienz der europäischen Wirtschaft gegenüber ihren Hauptwettbewerbern in Japan, den USA und den aufrückenden Schwellenländern zu verbessern, macht es unerlässlich, den Luftverkehr umgehend nachfragegerecht auszubauen. Vordergründige Lösungsansätze, den Luftverkehr von den hauptbelasteten Verkehrsflughäfen teilweise auszugliedern oder ihn auf die Bahn zu verlagern, sind Scheinlösungen und weitgehend ungeeignet, die derzeitigen Kapazitätsengpässe im Luftverkehr zu beseitigen. Nur bedingt läßt sich Luftverkehr durch einen hochwertigen Bahnverkehr ersetzen. Diese Verbindungen werden auch nur zu einem zusätzlichen Angebot zwischen den europäischen Hauptzentren führen, jedoch kaum Bedeutung



haben für den regionalen Anschluß an die europäischen Wirtschaftszentren.

2. Die staatliche Planung bei Flugsicherung und Flughäfen muß auf eine Verdoppelung des Luftverkehrs bis zum Jahre 2000 ausgerichtet sein.

Noch bis 1987 ging man bei der Planung von Flugsicherungseinrichtungen und Flughäfen von jährlichen durchschnittlichen Wachstumsraten von 2,6 % bis zum Jahre 2000 aus. Gegenwärtig expandiert der Luftverkehr jährlich um 14 % und allgemein wird bis zum Jahre 2000 mit seiner Verdoppelung gerechnet. Während sich die Fluggesellschaften mit ihren Investitionen bereits an diesem Verkehrswachstum orientieren, sind die Planungen von Flughäfen und Flugsicherung weder in der Bundesrepublik noch in anderen europäischen Staaten hieran bislang angepaßt. Das derzeitige Verkehrswachstum ist nicht primär Konsequenz der eingeleiteten Liberalisierung des Luftverkehrs in der Europäischen Gemeinschaft. Vielmehr ist der Luftverkehr inzwischen in Europa vergleichbar der Situation in den USA vor 10 Jahren zu einem Massenverkehrsmittel geworden. Im Hinblick auf den langen Planungsvorlauf und die Genehmigungsverfahren insbesondere beim Ausbau von Flughäfen müssen daher die notwendigen Ausbauentscheidungen bereits gegenwärtig getroffen werden. Zur Überwindung dieser Engpaßsituation müssen auch die Regierungen von Bund und Ländern offensiv beitragen. Wie in den USA sollte die Initiative für Kapazitätserweiternde Maßnahmen nicht alleine den Beteiligten überlassen bleiben. Die volkswirtschaftliche Dimension des Problems erfordert Lösungen auch dort, wo aufgrund regionaler oder kommunaler Widerstände die notwendigen Verbesserungen unterbleiben.

3. Die Kapazitätsengpässe im Luftverkehrssystem müssen auch bei den Investitionsentscheidungen der Luftverkehrsgesellschaften berücksichtigt werden.

Da Luftverkehr ein interdependentes System zwischen Flugsicherung, Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen ist, stehen sowohl die staatliche Planung wie auch die Luftverkehrsgesellschaften in einer gemeinsamen Verantwortung für den Erhalt eines leistungsfähigen Systems. Neben den erforderlichen Maßnahmen, um die Engpässe auf den Flughäfen und in der Flugsicherung zu beseitigen, muß in der gegenwärtigen Situation auch von den Luftverkehrsgesellschaften erwartet werden, daß sie bei Investitionen in Flugzeuge der Kapazitätsslage, vor allem auf hochbelasteten Zentralflughäfen Rechnung tragen. Zudem sollte auch ein verantwortungsbewußtes Verhalten bei der Beantragung von Start- und Landerechten erwartet werden.

Allerdings sind die Leistungsgrenzen des Luftverkehrs gegenwärtig noch keineswegs erreicht und lassen sich durch einen nachfragegerechten Ausbau von Flughäfen und Flugsicherung erheblich steigern. Bei dieser Ausgangslage besteht für die Wirtschaft grundsätzlich kein Anlaß, schon - abgesehen von kurzfristigen Einschränkungen - generell Prioritäten in der Vergabe von Start- und Landerechten zwischen den einzelnen Kategorien des gewerblichen Luftverkehrs wie Linienverkehr, Charterverkehr oder Regionalluftverkehr zu akzeptieren. Vielmehr muß von den politischen Entscheidungsträgern bei Bund, Ländern und Gemeinden erwartet werden, daß sie bei der politischen Abwägung eines notwendigen Ausbaus des Luftverkehrs nicht nur die Auswirkungen auf die Umwelt und umweltbedingte Widerstände berücksich-

MMZ10/2193

11

- 4 -

tigen, sondern ebenso die Notwendigkeit eines leistungsfähigen Luftverkehrssystems für Wirtschaft und Bevölkerung erkennen.

4. Um die aktuellen Beschränkungen im Luftverkehr möglichst gering zu halten, ist ein Sofortprogramm für Flugsicherung und Flughäfen zu verabschieden.

a) Für die Flugsicherung:

- umgehende, auf den künftigen Bedarf abgestimmte Aufstockung der Investitionsmittel auch für Auftragsforschung und Entwicklung und Festschreibung des erhöhten Niveaus in der mittelfristigen Finanzplanung durch Verpflichtungsermächtigungen,
- konsequente Orientierung bei allen Neubeschaffungen am Weltstandard,
- Verhandlungen mit der DDR, der CSSR und den skandinavischen Staaten über eine stärkere Nutzung anderer Strecken im Nord-Süd-Verkehr,
- Schaffung von Ausweich- oder Parallelstrecken,
- grundsätzlich stärkere Öffnung der militärischen Sperrgebiete für den Zivilverkehr in den Hauptverkehrszeiten in zeitlich und räumlich verbindlicher Form, so daß eine konkrete Berücksichtigung in der Flugplankoordination erfolgen kann,
- Änderung der Ausbildung des Flugsicherungspersonals, arbeitsplatzbezogene Ausbildung,

- 5 -

- sofortige Entscheidung über die Schließung der Beamtenlaufbahnen,
- Verzicht auf Planstellenkürzung, Verlängerung der Beschäftigungsverhältnisse, Verbesserung der Bezahlung.

b) An den Flughäfen:

- Koordination des Luftverkehrs an denjenigen Flughäfen, an denen die Kapazitätsgrenze erreicht ist sowie Ausgliederung der allgemeinen Luftfahrt an diesen Flughäfen, wobei die notwendigen Ausweichflugplätze für die allgemeine Luftfahrt zur Verfügung stehen müssen,
- umgehende Realisierung vorliegender Planungen zum verstärkten Ausbau der flugbetrieblichen Infrastruktur durch Steigerung der Leistungsfähigkeit des Start- und Landebahnsystems mit verbesserten technischen Systemen, Verbesserung der Infrastruktur auf den Vorfeldern, schnellere Abrollwege,
- Leistungssteigerung der Abfertigungseinrichtungen,
- Anhebung der stündlich zugelassenen koordinierten Starts und Landungen im Zuge der Einführung verbesserter Flugsicherungseinrichtungen und des Aus-

baus der Flugbetriebsflächen,

- sofern Bedarf nachgewiesen wird, Lockerung oder Flexibilisierung der Nachtflugbeschränkungen für leise Verkehrsflugzeuge (ICAO, Annex 16, Chapter 3).
5. Um die Flugsicherung künftigen Anforderungen entsprechend leistungsgerecht auszubauen, ist eine grundsätzliche Überprüfung der derzeitigen Luftraumstruktur sowie der Organisation in der Bundesanstalt für Flugsicherung erforderlich.

Neben dem Sofortprogramm muß gegenwärtig ein mittelfristig angelegtes Konzept für die künftige Aufgabenerfüllung der Flugsicherung erarbeitet werden. Hierzu gehört zunächst eine grundsätzliche Überprüfung der derzeitigen Luftraumstruktur. Gegenwärtig kann der Luftraum nur bedingt für den Zivilflugverkehr genutzt werden und unterliegt Beschränkungen durch die militärischen Sperrzonen sowie die vorgegebenen Luftverkehrsstraßen. Eine wesentlich größere Durchlässigkeit militärischer Sperrzonen bzw. deren räumliche und zeitliche Beschränkung sollte gewährleistet werden. Auch ist die derzeitige Segmentierung des Luftraumes durch Luftverkehrsstraßen aufzuheben zugunsten einer Flächennavigation, die eine europaweit volle Radarabdeckung voraussetzt.

Unabdingbar ist auch, die Flugsicherung künftig stärker zu konzentrieren, z.B. bei den Verkehrssteuerungszentralen. Dies setzt wiederum eine stärkere inter-

nationale Zusammenarbeit in der Flugsicherung voraus. In diesem Sinne kann das von den Verkehrsministern der Benelux-Staaten und der Bundesrepublik vereinbarte Zusammenarbeitsmodell als Vorstufe für eine Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit anderen europäischen Staaten angesehen werden. Eine Integration der Flugsicherung muß dazu führen, daß zunächst über die Vernetzung gegenüber dem Nutzer die Flugsicherung zentralisiert ist. Dies bedingt zudem eine Koordination bei der Beschaffung von Flugsicherungssystemen, orientiert am Weltstandard.

Weiter sollte auch umgehend eine Neuorganisation der Bundesanstalt für Flugsicherung eingeleitet werden. Die derzeitige Organisationsstruktur als Bundesbehörde hat sich nicht bewährt, weder im Hinblick auf das vorhandene beamtenrechtliche Laufbahnschema, noch im Hinblick auf die derzeitig bestehende Abhängigkeit der Bundesanstalt von jährlichen Haushaltsentscheidungen des Bundes. Der künftigen, für die Flugsicherung zuständigen Organisation sollte eine eigenständige Personalpolitik eingeräumt werden, die es erlaubt, geeignetes Personal dem Anforderungsprofil der Flugsicherung entsprechend zu "Marktbedingungen" zu beschäftigen. Das derzeitig vorhandene "Beamtenmodell" hat sich nicht bewährt und kann allein mit dem Argument "Verzicht auf Streikrecht" nicht begründet werden. Vorrangig muß es darum gehen, im erforderlichen Umfang

qualifiziertes Personal für Flugsicherungsaufgaben zur Verfügung zu haben. Dies gilt nicht nur für Fluglotsen, sondern z.B. auch für Fachpersonal für die Zusammenarbeit mit Herstellern für die Entwicklung und Lieferung neuer Flugsicherungstechnik. Vergleichbar den Bestrebungen, auch für die Deutsche Bundespost für ihre Betriebsgesellschaften eine Lockerung der geltenden Bindungen an das öffentliche Dienstrecht durchzusetzen, müßte dies auch für die Organisation der Flugsicherung geschehen. Zudem sollte es dieser Organisation künftig auch möglich sein, eine auf den Bedarf abgestimmte eigenständige Investitionspolitik durchzusetzen. Finanzieren ließe sich diese Organisation durch entsprechende Flugsicherungsgebühren, wobei für Aufgaben, die außerhalb der zivilen Flugsicherung wahrgenommen werden, eine kostendeckende Abgeltung durch die Veranlasser sicherzustellen ist. Zudem müßte dieser Organisation auch das Recht zu selbständiger Kreditaufnahme eingeräumt werden. Ein derartiges Anforderungsprofil dürfte auch im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Modells zu realisieren sein. Falls jedoch (verfassungs-) rechtliche Zweifel überwiegen oder flexiblere Personalpolitik an den Grundsätzen der Einheitlichkeit des öffentlichen Dienstrechts scheitert, bliebe nur die Überführung in eine Gesellschaft privaten Rechts als im Grundsatz zweckmäßigste Lösung.

Ohne den Verteidigungsauftrag infrage zu stellen, muß

darüber hinaus die zivil-militärische Zusammenarbeit grundsätzlich neu geordnet werden. Dies betrifft zum einen die Prüfung der militärischen Sperrbezirke im Rahmen einer Neuordnung der Luftraumstruktur, zum anderen ist die zivil-militärische Zusammenarbeit bei der Flugsicherung zu integrieren (Flugsicherung aus einer Hand). Der derzeitige Koordinationsaufwand kann bei den sowieso begrenzten Ressourcen der Flugsicherung nicht fortgesetzt werden. Insofern ist eine Integration anzustreben wie z.B. im Münchener Modell.

Schließlich muß auch über Eurocontrol eine stärkere Vereinheitlichung der europäischen Flugsicherungssysteme, orientiert am Weltstandard, durchgesetzt werden. Forschung und Weiterentwicklung der Flugsicherungssysteme müssen europäisch koordiniert erfolgen, um künftig eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit durch Koordination zu gewährleisten. Zudem sollte über Eurocontrol auch die derzeitige Verkehrsflußsteuerung verbessert werden, indem aufgrund aktueller Daten taktische Entscheidungen über Flugrouten möglich werden.

6. Die Engpaßbeseitigung auf den Flughäfen erfordert heute Ausbauentscheidungen.

Selbst unter Berücksichtigung gegenwärtig geplanter Kapazitätserweiterungen bei Start- und Landebahnen,



Vorfeldflächen, Terminalkapazitäten oder Abfertigungseinrichtungen ist für die Verkehrsflughäfen Frankfurt, Düsseldorf, Stuttgart und selbst München II zu erwarten, daß sie im Laufe des kommenden Jahrzehnts an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Diese Engpässe liegen zum Teil bei den Start- und Landebahnen oder auch in den Abfertigungseinrichtungen. Die derzeitig geplanten Investitionen sind nicht auf die allgemein erwartete Verdoppelung des Luftverkehrs ausgerichtet. Nach dem derzeitigen Stand der Planungen kann damit nicht sichergestellt werden, daß im Hinblick auf den notwendigen Planungsvorlauf rechtzeitig notwendige Kapazitätserweiterungen eingeleitet sind. Auch die zur Zeit noch weniger genutzten Verkehrsflughäfen werden in Folge wachsender Nachfrage künftig wesentlich besser ausgelastet werden. Zwar wäre es möglich, durch eine Verknüpfung über Schienenverkehrsverbindungen auf einzelnen Verkehrsflughäfen noch vorhandene Kapazitätsreserven besser zu nutzen, aber auch dies erfordert es, die notwendigen Ausbauentscheidungen gegenwärtig bereits zu fällen. Dies kann jedoch für die hochbelasteten Flughäfen nur zu einer bedingten Entlastung führen und ist keine grundsätzliche Lösung für Engpässe auf deutschen Verkehrsflughäfen. Für die Fluggastseite sind Terminals und Straßen- und Schienenanbindungen auf das erwartete höhere Verkehrsaufkommen auszurichten. Auf der Flugseite müssen alle Möglichkeiten genutzt werden,

Über investive und organisatorische Maßnahmen vorhandene Start- und Landebahnen optimal zu nutzen. Ausbauentscheidungen für Start- und Landebahnen können auf den hauptbelasteten Verkehrsflughäfen nicht vermieden werden. Hierbei wäre auch an ergänzende Standorte in der Nähe der internationalen Drehscheiben zu denken, z.B. für die allgemeine Luftfahrt oder den Regionalluftverkehr, wobei jedoch eine optimale Verknüpfung, z.B. hinsichtlich der Gepäck- und Transferzeiten zu gewährleisten wäre. Eine derartige Aufgabenteilung ist im übrigen auch an anderen hochbelasteten Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs vorhanden.

Über die eigentlichen Baumaßnahmen auf den Flughäfen hinaus, muß intensiv untersucht werden, inwieweit die vorhandene Infrastruktur durch verstärkten Einsatz hochmoderner Technik besser genutzt werden kann. Hierbei ist insbesondere an leistungsfähigere Anflugverfahren (einschließlich geringerer Staffelungsabstände) zu denken. Es ist zu prüfen, inwieweit vermeintliche Sicherheitseinbußen durch bessere Technik kompensiert werden können. Unter diesen Bedingungen erscheint es denkbar, daß - wie in den USA erfolgreich erprobt - auch die ICAO-Bestimmungen unterschritten werden können.

7. Engpässe in der Flugsicherung und auf den Flughäfen sind ein europäisches Binnenmarktprogramm.

Auf die Bedeutung eines leistungsfähigen Luftverkehrs für die Binnenmarktpolitik der EG wurde bereits

verwiesen. Engpässe in der Flugsicherung und auf den Verkehrsflughäfen ergeben sich aufgrund des Verkehrswachstums in vielen europäischen Staaten. Es sollte daher auch Aufgabe der EG-Kommission sein, ihre Möglichkeiten zu nutzen, daß in der Binnenmarktpolitik der notwendige Ausbau leistungsfähiger Verkehrssysteme politisch anerkannt wird. In einem Bericht sollte die EG zunächst darstellen, an welchen Stellen des Luftverkehrs heute Engpässe vorhanden sind und welche Möglichkeiten koordiniert in der EG ergriffen werden sollten, entsprechende Leistungsverbesserungen durchzusetzen.

Bonn, August 1988

DR. FRANZ SCHOSER

HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER  
DES DEUTSCHEN INDUSTRIE- UND HANDELTAGES

MM Z 10 / 2193

POSTFACH 1446  
ADENAUERALLEE 148  
5300 BONN 1  
TELEFON 0228/104102

DIHT

Herrn  
Dr. Jürgen Warnke  
Bundesminister für Verkehr  
Kennedyallee 72

5300 Bonn 2

17. August 1988

### Kapazitätsengpässe im Luftverkehr

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

wir erlauben uns, Ihnen in der Anlage von einem Thesenpapier des Deutschen Industrie- und Handelstages Kenntnis zu geben, das zu den derzeit festzustellenden Kapazitätsengpässen im Luftverkehr Stellung nimmt. Neben den Sofortmaßnahmen, die begrüßenswerterweise von Ihnen bereits eingeleitet sind - wie die verbesserte internationale Abstimmung, die bessere Dotierung für Flugsicherungsaufgaben im Bundeshaushalt oder die Öffnung der militärischen Luftkorridore -, erscheint es uns unerlässlich, ein mittelfristig angelegtes Konzept zu entwickeln, um das Luftverkehrssystem insgesamt leistungsfähig zu halten. Hierbei sollte zugrunde gelegt werden, daß nach den derzeitigen Erwartungen voraussichtlich mit einer Verdoppelung des Luftverkehrs bis zum Jahre 2000 gerechnet werden muß.

Die Kammerorganisation hat sich mit diesem Thema beschäftigt, weil im Hinblick auf die weiter zunehmende internationale Verflechtung der Wirtschaft ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem ein entscheidender Standort-

faktor für die deutsche Wirtschaft ist. Die Bedeutung häufiger direkter Flugverbindungen wird für die Wirtschaft weiter zunehmen, und auch die Standortqualität leistungsfähiger Flughäfen für den Industrie- und Dienstleistungsstandort Bundesrepublik sollte nicht unterschätzt werden. Neben den notwendigen Planungsentscheidungen für den Ausbau der hauptbelasteten Verkehrsflughäfen, die bereits gegenwärtig getroffen werden müßten, ist vor allem auch die Flugsicherung neu zu gestalten. Hierbei käme es auf drei Fragen wesentlich an:

- eine stärkere internationale Integration der Flugsicherungssysteme,
- eine grundsätzliche Überprüfung der Luftraumstruktur,
- eine Neuorganisation der Bundesanstalt für Flugsicherung, um diese in die Lage zu versetzen, sowohl in personeller wie auch investiver Hinsicht vorhandene Leistungsreserven im Luftverkehrssystem zu nutzen.

Wir hoffen, mit unseren Forderungen Sie auch in Ihren Absichten zu unterstützen, im Interesse von Wirtschaft und Bevölkerung national und international den Luftverkehr weiter zu fördern.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dr. Schoser



MMZ10/2193

KURZINFORMATIONI. FLUGBETRIEBSGESELLSCHAFT PADERBORN/LIPPSTADT MBH - FTS -

1. Gründung: 13. September 1979
2. Stammkapital: 600 TDM
3. Gesellschafter: öffentlich-rechtliche Gebietskörperschaften und Wirtschaftsunternehmen der Region Ostwestfalen:

	<u>Anteil am Stammkapital</u>
Stadt Paderborn	25,5 %
Kreis Paderborn	10,0 %
Stadt Lippstadt	9,5 %
Kreis Soest	5,0 %
Stadt Büren	1,0 %
Nixdorf Computer AG, Paderborn	27,5 %
Reisebüro Kahn, Paderb./Brauns.	6,0 %
Regionalflug GmbH (ab 1.1.87)	15,5 %

4. Gegenstand und Zielsetzung des Unternehmens:

Die Förderung und Durchführung des Flugverkehrs im Raum Ostwestfalen - insbesondere eines planmäßigen Luftverkehrs vom und zum Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt samt der Schaffung und Unterhaltung der notwendigen Einrichtungen zur Durchführung des Flugbetriebes - sowie die Besorgung aller damit zusammenhängenden Hilfs- und Nebengeschäfte.

5. Durchtarifierung

Das Streckennetz von und nach Paderborn/Lippstadt ist im Buchungs- und Reservierungssystem sowie im Taschenflugplan der Deutschen Lufthansa ausgewiesen.

Außerdem sind unsere Strecken seit dem 1. April 1985 in das Durchtarifierungssystem der internationalen Fluggesellschaften einbezogen.

6. Passagieraufkommen

Linien	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Frankfurt	5675	5758	3789	3178	3777	4447	4334	5091
München	-	3078	3953	7403	10683	13263	19102	24091
Stuttgart	-	-	-	-	1696	4921	7604	8884
London*	-	-	-	-	-	2093	531	-
Berlin**	-	-	-	-	-	4167	18866	20458
	5675	8836	7742	10581	16156	28891	50437	58524

7. Subvention pro Passagier in DM (nur RFG Linien)

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
163,--	162,--	192,--	102,--	67,--	94,--	73,--	51,--

8. Flugentwicklung (wöchentliche Anzahl)

20	27	40	40	60	60	110	110
----	----	----	----	----	----	-----	-----

9. Derzeitiges Streckennetz

- Paderborn/Lippstadt - Frankfurt
- Paderborn/Lippstadt - München
- Paderborn/Lippstadt - Stuttgart
- Paderborn/Lippstadt - Berlin
- Paderborn/Lippstadt - Lyon via Stuttgart

10. Eingesetztes Fluggerät

- ATR 42 (Turboprop - 46sitzig)
- Metro-Liner II (Turboprop - 18sitzig)
- Cessna-Conquest (Turboprop - 9sitzig)
- Cessna-Titan (Kolbenmotor - 9sitzig)
- Nord 262 (Turboprop - 28sitzig)
- SAAB SF 340 (Turboprop - 30sitzig)

11. Werft

seit April 1986 Aufbau einer Flugzeugwerft durch die  
Regionalflug GmbH

\* London 1.4.85-31.3.86

\*\* Berlin ab 30.9.85

MMZ10/2193

24

Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt mbH

Eigenleistung der Region Ostwestfalen zur Verbesserung der  
Infrastruktur in der Luftfahrt

Gesellschafter	Zuschüsse 1980 - 1987	
	in TDM	in %
Stadt Paderborn	2644	25,6
Stadt Lippstadt	1014	9,8
Kreis Paderborn	1034	10,0
Kreis Soest	520	5,1
Stadt Büren	73	0,7
	5285	51,2
Nixdorf Computer AG	2811	27,2
Reisebüro Kahn	618	6,0
RFG Dortmund	1608	15,6
	5037	48,8
GESAMT	10322	100,0
Landeszuschuß NRW	2600	
TOTAL	12922	



VERTEILER:

MM Z 10 / 2193

Bundeskanzler

Bundesministerium für Verkehr

Bundesministerium für Wirtschaft

Bundesministerium für Verteidigung

zuständige MdB

zuständige MdL

zuständige MdEP

Parlamentarische Gruppe Luftfahrt im Deutschen Bundestag

Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Verkehrsausschuß des Landtages NRW

Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages

Wirtschaftsministerium NRW

RP Münster

RP Detmold

RP Arnsberg

ADV-Stuttgart

BDI  
Arbeitskreis Geschäftsfliegerei

DIHT