

**Ayhan Georgi, geb. Yilmaz**

**Low-Cost-Carrier**

**Impulsgeber für eine regionalökonomische Entwicklung  
im ländlichen Raum, dargestellt am Beispiel Frankfurt-Hahn**

**Diplomarbeit**

## **Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:**

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de/> abrufbar.

Dieses Werk sowie alle darin enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsschutz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlanges. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Auswertungen durch Datenbanken und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe (einschließlich Mikrokopie) sowie der Auswertung durch Datenbanken oder ähnliche Einrichtungen, vorbehalten.

Copyright © 2006 Diplomica Verlag GmbH  
ISBN: 9783836602303

**Ayhan Georgi, geb. Yilmaz**

## **Low-Cost-Carrier**

**Impulsgeber für eine regionalökonomische Entwicklung im ländlichen Raum, dargestellt am Beispiel Frankfurt-Hahn**



Ayhan Yilmaz

## **Low-Cost-Carrier**

*Impulsgeber für eine Regionalökonomische  
Entwicklung im ländlichen Raum,  
dargestellt am Beispiel Frankfurt-Hahn*

Ayhan Yilmaz

**Low-Cost-Carrier**

Impulsgeber für eine Regionalökonomische Entwicklung im ländlichen Raum, dargestellt am Beispiel Frankfurt-Hahn

ISBN: 978-3-8366-0230-3

Druck Diplomica® GmbH, Hamburg, 2007

Zugl. Universität Trier, Trier, Deutschland, Diplomarbeit, 2006

---

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden, und die Diplomarbeiten Agentur, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

© Diplomica GmbH

<http://www.diplom.de>, Hamburg 2007

Printed in Germany

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	IV
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	VII
<b>Kartenverzeichnis</b> .....	VIII
<b>Anhangsverzeichnis</b> .....	IX
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	X
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>1</b>
1.1 Problemstellung und Zielsetzung.....	1
1.2 Aufbau der Arbeit.....	3
1.3 Erhebungsmethodik.....	4
1.4 Quellenlage.....	5
<b>2 Die Entwicklung des internationalen Flugverkehrs</b> .....	<b>7</b>
2.1 Historischer Rückblick.....	7
2.2 Deregulierung und Liberalisierung im Luftverkehr.....	10
2.3 Liberalisierung des Luftverkehrs in den USA.....	11
2.4 Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa.....	12
2.4.1 Erstes Liberalisierungspaket.....	13
2.4.2 Zweites Liberalisierungspaket.....	14
2.4.3 Drittes Liberalisierungspaket.....	14
2.5 Auswirkungen der Liberalisierung im Luftverkehr.....	16
<b>3 Die Revolution der Low-Cost-Carrier</b> .....	<b>19</b>
3.1 Gunstfaktoren für die Entwicklung der Billigairlines.....	19
3.2 Entstehung in den USA.....	20
3.3 Entwicklung auf dem europäischen Markt.....	22
3.4 Angebot von Low-Cost-Carriern in Deutschland.....	24
3.5 Nachfrageseite.....	27
3.5.1 Geschäftsreisende.....	27
3.5.2 Privatreisende.....	29
3.6 Entwicklungstendenzen im Low-Cost-Carrier-Segment.....	31
3.6.1 Veränderung der Luftverkehrsstruktur.....	33
3.6.2 Zukünftige Herausforderungen.....	34
<b>4 Das Geschäftsmodell der Low-Cost-Carrier</b> .....	<b>35</b>
4.1 Teil-Aktivitäten des Geschäftsmodells.....	37
4.2 Primäre Aktivitäten.....	38

---

4.2.1 Einkauf.....	38
4.2.2 Marketing und Vertrieb.....	39
4.2.3 Ground Handling.....	41
4.3.4 Flug.....	42
4.3 Sekundäre Aktivitäten.....	43
4.3.1 Personalwirtschaft.....	43
4.3.2 Unternehmensführung.....	44
4.3.3 Beschaffung.....	44
<b>5 Effekte von Regionalflughäfen.....</b>	<b>45</b>
5.1 Definition Regionalflughafen.....	45
5.2 Ausgehende Effekte von Regionalflughäfen.....	45
5.3 Beschäftigungs- und Einkommenseffekte.....	46
5.3.1 Direkte Effekte.....	46
5.3.2 Indirekte Effekte.....	47
5.3.3 Induzierte Effekte.....	47
5.3.4 Katalysierte Effekte.....	47
5.4 Infrastruktureffekte.....	48
5.5 Effekte auf den Standort von Regionalflughäfen.....	49
5.5.1 Direkte Wachstumseffekte.....	50
5.5.2 Indirekte Wachstumseffekte.....	50
5.6 Kaufkrafteffekte.....	51
5.7 Siedlungsstruktureffekte.....	51
5.8 Fiskalische Effekte.....	52
<b>6 Der Flughafen Frankfurt-Hahn.....</b>	<b>53</b>
6.1 Entwicklung des Militärflughafens bis zum Abzug der Amerikaner.....	53
6.2 Entwicklung des Flughafens nach dem Abzug der Amerikaner.....	54
6.2.1 Start- und Landebahnverlängerung.....	59
6.2.2 Terminalerweiterung.....	60
6.3 Verkehrsanbindung zum Flughafen.....	63
6.3.1 Straßenverkehrsinfrastruktur.....	63
6.3.2 Reaktivierung der Hunsrückbahn.....	64
6.3.3 Busverbindungen.....	65
6.4 Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt-Hahn.....	67
6.5 Die Fluggesellschaften.....	68
6.5.1 Der Pionier Ryanair.....	68
6.5.2 Wizz Air.....	69

6.5.3 Iceland Express.....	69
6.5.4 Blue Air.....	70
6.6 Passagierverkehr.....	71
6.7 Frachtverkehr.....	72
<b>7 Regionale Effekte des Flughafens Frankfurt-Hahn.....</b>	<b>75</b>
7.1 Bevölkerungsstruktur des Flughafenumfeldes.....	75
7.1.1 Bevölkerungsentwicklung der umliegenden Verbandsgemeinden..	76
7.2 Flughafen Hahn als Arbeitgeber.....	80
7.2.1 Unternehmen am Standort Flughafen Hahn.....	80
7.2.2 Arbeitsplätze am Standort Flughafen Hahn.....	83
7.3 Auswirkungen auf den touristischen Sektor.....	92
7.3.1 Touristische Ausstattung des Hunsrücks.....	92
7.3.2 Touristische Entwicklung um den Flughafen Frankfurt-Hahn.....	93
7.3.3 Das Projekt „DART“.....	94
7.3.4 Tourismusentwicklung in den umliegenden Landkreisen.....	96
7.4 Bewertung der vom Flughafen Frankfurt-Hahn ausgehenden regionalen Effekte.....	103
<b>8 Systematisierung der Low-Cost-Passagiere am Flughafen Frankfurt-Hahn.....</b>	<b>104</b>
8.1 Erhebungsmethodik bei den Low-Cost-Fluggästen.....	104
8.2 Verteilung der meistfrequentierten Streckenzielen der Ausgangs- und Zielpassagiere.....	105
8.3 Systematisierung der Ausgangspassagiere der Low-Cost-Airlines am Flughafen Frankfurt-Hahn.....	106
8.3.1 Früheres Reiseverhalten.....	118
8.3.2 Künftiges Reiseverhalten.....	119
8.4 Systematisierung der Zielpassagiere der Low-Cost-Airlines am Flughafen Frankfurt-Hahn.....	120
8.4.1 Früheres Reiseverhalten.....	133
8.4.2 Künftiges Reiseverhalten.....	135
8.5 Zusammenfassende Betrachtung der Ergebnisse der Fluggastbefragung.....	138
<b>9 Fazit und Ausblick.....</b>	<b>140</b>
Literatur- und Quellenverzeichnis.....	143

## Abbildungsverzeichnis

<b>Abb. 1:</b>	Die fünf Freiheiten der Luft.....	9
<b>Abb. 2:</b>	Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs.....	11
<b>Abb. 3:</b>	Folgen der Liberalisierung im Luftverkehr.....	18
<b>Abb. 4:</b>	Hub-and-Spoke-Konzept traditioneller Linienfluggesellschaften.....	18
<b>Abb. 5:</b>	Point-to-Point-System der Charterfluggesellschaften und der Low-Cost-Carrier.....	18
<b>Abb. 6:</b>	Entwicklung der Marktanteile im europäischen Flugverkehr.....	20
<b>Abb. 7:</b>	Marktanteile der Low-Cost-Carrier in Europa (in %)......	24
<b>Abb. 8:</b>	Nutzung der Deutschen von Low-Cost-Carriern.....	26
<b>Abb. 9:</b>	Auf dem Luftverkehrsmarkt existente Zielsegmente und Kauffaktoren.....	27
<b>Abb. 10:</b>	Produktanforderungen unterschiedlicher Nachfragegruppen.....	30
<b>Abb. 11:</b>	Passagierzahlen der Low-Cost-Airlines 2004 (in Mio.).....	30
<b>Abb. 12:</b>	Anzahl der Low-Cost-Airlines von 1991 bis 2010.....	32
<b>Abb. 13:</b>	Heutige Luftverkehrsstruktur.....	33
<b>Abb. 14:</b>	Zukünftige Luftverkehrsstruktur.....	34
<b>Abb. 15:</b>	Wertkette einer Linienfluggesellschaft.....	36
<b>Abb. 16:</b>	Verkleinerte Wertkette eines Low-Cost-Carriers.....	36
<b>Abb. 17:</b>	Vergleich des Preismodells von Low-Cost-Airlines zum traditionellen Preismodell.....	41
<b>Abb. 18:</b>	Von Billigfliegern bediente Anzahl innereuropäischer Strecken (2003).....	43
<b>Abb. 19:</b>	Regionalökonomische Effekte von Flughäfen.....	48
<b>Abb. 20:</b>	Wirtschaftliche Effekte von Flughafenstandorten.....	52
<b>Abb. 21:</b>	Gesellschaftsstruktur der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH.....	57
<b>Abb. 22:</b>	Investitionskosten des Flughafenterminals je Passagier (in €).....	62
<b>Abb. 23:</b>	Ausbau der Verkehrsanbindung zum Flughafen Frankfurt-Hahn.....	64
<b>Abb. 24:</b>	Anzahl der Einwohner in Relation zur Distanz zum Flughafen Hahn.....	67
<b>Abb. 25:</b>	Zuwachs der Passagiere am Flughafen Frankfurt Hahn.....	72
<b>Abb. 26:</b>	Frachtaufkommen (ohne Ersatzverkehr, in Tonnen).....	73
<b>Abb. 27:</b>	Frachtaufkommen (inkl. Ersatzverkehr, in Tonnen).....	74
<b>Abb. 28:</b>	Bevölkerungsentwicklung der Verbandsgemeinde Kirchberg.....	77
<b>Abb. 29:</b>	Zu- und Fortzüge über die Gemeindegrenze Kirchberg 1973 bis 2003.....	77
<b>Abb. 30:</b>	Bevölkerungsentwicklung der Verbandsgemeinde Zell (Mosel).....	78
<b>Abb. 31:</b>	Geborene und Gestorbene in der Verbandsgemeinde Zell (Mosel).....	78
<b>Abb. 32:</b>	Bevölkerungsentwicklung der Verbandsgemeinde Rhaunen.....	79
<b>Abb. 33:</b>	Bevölkerungsentwicklung der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach.....	79

<b>Abb. 34:</b>	Anzahl an Unternehmen am Standort Flughafen Frankfurt-Hahn.....	81
<b>Abb. 35:</b>	Jährliche Arbeitsplatzentwicklung am Standort Flughafen Frankfurt-Hahn von 1998 – 2006.....	84
<b>Abb. 36:</b>	Altersstruktur der Beschäftigten am Standort Flughafen Frankfurt-Hahn...	86
<b>Abb. 37:</b>	Arbeitsplatzentwicklung nach Geschlecht am Standort Flughafen Frankfurt-Hahn im Einjahreszeitraum (Februar 2005 - Februar 2006).....	87
<b>Abb. 38:</b>	Beschäftigte am Standort Flughafen Frankfurt-Hahn nach Art des Arbeitsverhältnisses und Geschlecht 2006.....	88
<b>Abb. 39:</b>	Arbeitsplatzentwicklung am Standort Flughafen Frankfurt-Hahn nach Art und Geschlecht im Zeitraum Februar 2004 - Februar 2006.....	89
<b>Abb. 40:</b>	Vergleich der jährlichen Arbeitsplatzentwicklung nach Arbeitgeber am Standort Flughafen Frankfurt-Hahn im Zeitraum 1998 – 2006.....	89
<b>Abb. 41:</b>	Vergleich der Arbeitsplatzentwicklung nach Arbeitgeber und nach Geschlecht am Standort Flughafen Frankfurt-Hahn im Zeitraum Februar 2004 - Februar 2006.....	90
<b>Abb. 42:</b>	Herkunftskreise der Flughafenbeschäftigten nach umliegenden Landkreisen 2006.....	91
<b>Abb. 43:</b>	Auswirkungen des Flughafens Hahn auf Arbeitsplätze.....	92
<b>Abb. 44:</b>	Veränderung der Übernachtungen von 1994 bis 2005 gegenüber dem Vorjahr in %.....	97
<b>Abb. 45:</b>	Veränderung der Gästezahlen von 1994 bis 2005 gegenüber dem Vorjahr in %.....	97
<b>Abb. 46:</b>	Veränderung der Übernachtungen von 1994 bis 2005 gegenüber dem Vorjahr in %.....	99
<b>Abb. 47:</b>	Veränderung der Gästezahlen von 1994 bis 2005 gegenüber dem Vorjahr in %.....	99
<b>Abb. 48:</b>	Veränderung der Übernachtungen von 1994 bis 2005 gegenüber dem Vorjahr in %.....	100
<b>Abb. 49:</b>	Veränderung der Gästezahlen von 1994 bis 2005 gegenüber dem Vorjahr in %.....	101
<b>Abb. 50:</b>	Veränderung der Übernachtungen von 1994 bis 2005 gegenüber dem Vorjahr in %.....	102
<b>Abb. 51:</b>	Veränderung der Gästezahlen von 1994 bis 2005 gegenüber dem Vorjahr in %.....	102
<b>Abb. 52:</b>	Zusammensetzung nach Alter.....	106
<b>Abb. 53:</b>	Höchster Bildungsabschluss.....	107
<b>Abb. 54:</b>	Berufsgruppe .....	108

---

<b>Abb. 55:</b>	Netto-Haushaltseinkommen.....	108
<b>Abb. 56:</b>	Zusammensetzung der Passagiere nach Bundesländern.....	109
<b>Abb. 57:</b>	Verteilung der Passagiere nach Reiseanlass.....	111
<b>Abb. 58:</b>	Gruppenzusammensetzung.....	112
<b>Abb. 59:</b>	Verkehrsmittelwahl zur An- und Heimreise.....	114
<b>Abb. 60:</b>	Entfernung zum Flughafen.....	115
<b>Abb. 61:</b>	Anfahrtszeiten zum Flughafen.....	115
<b>Abb. 62:</b>	Für die Reise anfallende Kosten.....	116
<b>Abb. 63:</b>	Übernachtungswahl in der Umgebung des Flughafens Hahn.....	117
<b>Abb. 64:</b>	Aufenthaltsdauer im Ausland.....	117
<b>Abb. 65:</b>	Übernachtungswahl im Ausland.....	118
<b>Abb. 66:</b>	Früheres Reiseverhalten.....	119
<b>Abb. 67:</b>	Künftige Absichten der jährlichen Nutzung des Flughafens Hahn.....	119
<b>Abb. 68:</b>	Künftige Absichten der Nutzung von Dienstleistungen am Flughafen Hahn.....	120
<b>Abb. 69:</b>	Altersgruppen.....	121
<b>Abb. 70:</b>	Höchster Bildungsabschluss.....	121
<b>Abb. 71:</b>	Berufsgruppe .....	122
<b>Abb. 72:</b>	Netto-Haushaltseinkommen.....	122
<b>Abb. 73:</b>	Verteilung nach Reiseanlass.....	125
<b>Abb. 74:</b>	Gruppenzusammensetzung.....	126
<b>Abb. 75:</b>	Verkehrsmittelwahl zur An- und Abreise.....	129
<b>Abb. 76:</b>	Entfernung zum Flughafen.....	129
<b>Abb. 77:</b>	Anfahrtszeit.....	130
<b>Abb. 78:</b>	Für die Reise anfallende Kosten.....	130
<b>Abb. 79:</b>	Aufenthaltsdauer.....	131
<b>Abb. 80:</b>	Übernachtungswahl.....	131
<b>Abb. 81:</b>	Übernachtungen in der Umgebung des Flughafens Hahn.....	132
<b>Abb. 82:</b>	Ausgaben in Deutschland.....	133
<b>Abb. 83:</b>	Früheres Reiseverhalten.....	134
<b>Abb. 84:</b>	Künftige Reiseabsichten.....	136

## Tabellenverzeichnis

<b>Tab. 1:</b>	Liberalisierungspakete im EG Fluglinienverkehr.....	15
<b>Tab. 2:</b>	Überblick: Entwicklung der Liberalisierung des Luftverkehrs.....	16
<b>Tab. 3:</b>	Durchschnittspreise europäischer Low-Cost-Carrier 2004.....	31
<b>Tab. 4:</b>	Einsparungspotenziale der Low-Cost-Carrier gegenüber konventionellen Carriern.....	37
<b>Tab. 5:</b>	Low-Cost-Carriern vs. Full-Service-Carrier .....	44
<b>Tab. 6:</b>	Anzahl der Unternehmen/ Behörden am Standort Flughafen-Hahn nach Wirtschaftszweigen im Vergleich: Februar 2006 vs. September 2005.....	82
<b>Tab. 7:</b>	Gewerbemeldungen in der Verbandsgemeinde Simmern.....	83
<b>Tab. 8:</b>	Anzahl der Arbeitsplätze am Standort Flughafen-Hahn nach Wirtschaftszweigen im Vergleich: Februar 2006 vs. September 2005.....	85
<b>Tab. 9:</b>	Tourismusentwicklung von 1993 bis 2005 im Landkreis Cochem-Zell.....	96
<b>Tab. 10:</b>	Tourismusentwicklung von 1993 bis 2005 im Rhein-Hunsrück-Kreis.....	98
<b>Tab. 11:</b>	Tourismusentwicklung von 1993 bis 2005 im Landkreis Bernkastel-Wittlich.....	100
<b>Tab. 12:</b>	Tourismusentwicklung von 1993 bis 2005 im Landkreis Birkenfeld.....	101
<b>Tab. 13:</b>	Zusammensetzung nach Nationalität.....	110
<b>Tab. 14:</b>	Verteilung nach Zielorten.....	127
<b>Tab. 15:</b>	Verteilung nach Übernachtungsorten.....	128

## Kartenverzeichnis

<b>Karte 1:</b>	Von Southwest Airlines angeflogene Destinationen.....	22
<b>Karte 2:</b>	Low-Cost-Carrier-Verbindungen im deutschsprachigen Raum.....	25
<b>Karte 3:</b>	Low-Cost-Passagieraufkommen an deutschen Airports 2002 und 2003.....	26
<b>Karte 4:</b>	Der Flughafen Frankfurt-Hahn im Hunsrück.....	58
<b>Karte 5:</b>	Die verlängerte Start- und Landebahn am Flughafen Hahn.....	60
<b>Karte 6:</b>	Terminalübersicht des Flughafens Frankfurt Hahn.....	61
<b>Karte 7:</b>	Parkmöglichkeiten am Flughafen-Hahn.....	63
<b>Karte 8:</b>	An- und Abreise mit dem Bus.....	66
<b>Karte 9:</b>	Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt-Hahn.....	67
<b>Karte 10:</b>	Von Hahn direkt ausgehende Flugziele.....	70
<b>Karte 11:</b>	Flughafenstandort Hahn.....	75
<b>Karte 12:</b>	Am Flughafen Frankfurt-Hahn anliegende Verbandsgemeinden.....	76
<b>Karte 13:</b>	Verteilung der gesamten Passagiere nach Streckenzielen.....	105
<b>Karte 14:</b>	Verteilung der Passagiere nach Streckenzielen.....	113
<b>Karte 15:</b>	Zusammensetzung nach Herkunftsland.....	123
<b>Karte 16:</b>	Zusammensetzung nach Herkunftsflughafen.....	124

## Anhangsverzeichnis

<b>Anhang 1:</b>	Aufstellung der Gewerbemeldungen von 1999 – 2005 sowie die Einwohnerzahlen 1996 – 2005 für die Verbandsgemeinde Simmern....	XII
<b>Anhang 2:</b>	Fragenkatalog.....	XIII
<b>Anhang 3:</b>	Fragebogen I: Ins Ausland abreisende Passagiere.....	XVII
<b>Anhang 4:</b>	Fragebogen II: Nach Deutschland heimreisende Passagiere.....	XXI
<b>Anhang 5:</b>	Fragebogen III: Ins Ausland heimreisende Passagiere.....	XXV
<b>Anhang 6:</b>	Fragebogen IV: Nach Deutschland einreisende Passagiere.....	XXX
<b>Anhang 7:</b>	Quelldaten zur Verteilung der meistfrequentierten Streckenziele der Ausgangs- und Zielpassagiere.....	XXXV
<b>Anhang 8:</b>	Quelldaten zur Systematisierung der Ausgangspassagiere der Low-Cost-Airlines am Flughafen Frankfurt-Hahn.....	XXXVI
<b>Anhang 9:</b>	Quelldaten zur Systematisierung der Zielpassagiere der Low-Cost-Airlines am Flughafen Frankfurt-Hahn.....	XLV
<b>Anhang10:</b>	Quelldaten zum Flughafen Frankfurt-Hahn als Arbeitgeber (als CD)....	LVIII

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ACI	Airport Council International
A.C.L.	Advanced Cargo GmbH
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AEA	Association of European Airlines
AS	Anschlussstelle
ASK	angebotener Sitzladefaktor
BA	British Airways
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BEA	British European Airways
BMVBW	Bundesamt für Verkehrs, Bau und Wohnungswesen
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
CAB	Civil Aeronautics Board
CAT	clear-air turbulence
CRS	Computerreservierungssystem
DART	Development of Active Regions and sustainable Tourism
DB	Deutsche Bahn
dba	Deutsche British Airways Luftfahrtgesellschaft mbH
EBGH	Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Hahn mbH
ECA	European Cockpit Association
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EU	Europäische Union
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
FES	Friedrich-Ebert-Stiftung
FFHG	Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
FHG	Flughafen Hahn GmbH & Co. KG
FSC	Full-Service-Carrier
GIEP	Gebietsbezogene integrierte Entwicklungsstrategie mit Pilotcharakter
H.	Heft
HLF	Hapag-Lloyd Flug
HLX	Hapag-Lloyd Express
HUH	Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG
HZ	Hunsrücker Zeitung

---

IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IHK	Industrie- und Handelskammer
ILS	Instrumenten Landesystem
InterregIII	Gemeinschaftsinitiative für die Zusammenarbeit zwischen den Regionen der Europäischen Union
ISL	Integrated Logistic Support
k. A.	keine Angabe
KL	Kaiserslautern
LCC	Low-Cost-Carrier
LSV	Landesbetrieb Straßen und Verkehr
LVG	Luftverkehrsgesellschaft
Mio.	Millionen
MSWV	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
MWVLW	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz
MUF	Ministerium für Wirtschaft und Forsten
N	Anzahl der gültigen Antworten
NATO	North Atlantic Treaty Organization
OVG	Oberstes Verwaltungsgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PC	Personal Computer
RPK	revenue passanger-kilometres
SARS	severe acute respiratory syndrome
SSD	Serve & Smile Dienstleistungs-GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TUI	Touristik Union International
UK	United Kingdom
UNI	Universität
US	United States
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VFR	Visiting Friends and Relations
VG	Verbandsgemeinde
VHU	Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände
vs.	versus
WE	Wochenende
ZSPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr

# 1 Einleitung

## 1.1 Problemstellung und Zielsetzung

In den letzten Jahren hat der europäische Luftverkehrsmarkt bedeutsame Veränderungen erfahren, die hauptsächlich auf die Liberalisierung des Luftverkehrs zurückgeführt werden können. Daraus resultierend entstand ein weitgehend freier Markt, der durch einen zunehmenden Wettbewerb gekennzeichnet ist. Nicht nur die traditionellen Airlines stehen heute untereinander im Wettbewerb, vielmehr treten ständig neue Fluggesellschaften auf den Markt. Große Aufmerksamkeit ziehen dabei vor allem die so genannten Low-Cost-Carrier auf sich, die mit völlig neuen Konzepten und niedrigen Flugpreisen um Kunden werben und deren Segment sich eines jährlichen Passagierzuwachses erfreut.

Das aus den USA von Southwest Airlines stammende Modell der Billigfluggesellschaften aus dem Jahre 1971 wurde von der irischen Fluggesellschaft Ryanair 1991 übernommen und ist heute der größte Low-Cost-Carrier Europas. Ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes ist aufgrund der günstigen oder gar kostenlosen Landegebühr das Anfliegen von dezentralen oder regionalen Flughäfen. Deutschland bietet Low-Cost-Carriern alternative Flughafenstandorte, unter ihnen ehemalige Militärflughäfen, die sich größtenteils im ländlichen Raum finden lassen und für die jeweiligen Regionen einen hohen ökonomischen Stellenwert besaßen.

Der Hunsrücker Flughafen Frankfurt Hahn ist ein Beispiel solch eines Konversionsflughafens. Der ehemals viertgrößte Luftwaffenstützpunkt der Air Force in Europa beschäftigte als größter Arbeitgeber für seine umliegenden Landkreise direkt über 800 Zivilbeschäftigte und schuf durch seine Existenz tausende von sekundären Arbeitsplätzen. Der Truppenabbau Anfang der 90er führte zum Arbeitsplatzverlust der regionalen Bevölkerung und musste durch den Aufbau neuer Geschäftsfelder ersetzt werden. Darüber hinaus resultierten durch den Kaufkraftverlust weit reichende Folgen für die örtliche Wirtschaft. Der Flughafen Hahn wurde infolge dessen zum größten Konversionsprojekt des Landes Rheinland-Pfalz. Die Bewältigung der wirtschaftlichen und strukturellen Folgen war eine wichtige Aufgabe der Kommunen und des Landes, um den Interessen der Bevölkerung gerecht werden zu können.

Planungen zufolge soll der Flugplatz als ziviler Fracht- und Charterflughafen fortgeführt werden. Um den Flughafen Hahn den Bedarf eines zivilen Flughafens anzupassen, waren zahlreiche Investitionsmaßnahmen in Infrastruktur und Flughafengebäude notwendig. Mit der Einbindung der irischen Fluggesellschaft Ryanair im April 1999 ist der Flughafen Hahn in wenigen Jahren infolge des hohen Passagierzuwachses zu einem zugkräftigen Motor für Wirtschaft, Tourismus und Infrastruktur der Region geworden. Das enorme

Passagierwachstum verdankt Hahn vor allem der Tatsache, dass er von Ryanair als Basis gewählt wurde und deren Streckennetz ab Hahn seitdem immer weiter ausgedehnt wurde. Bis Ende Oktober 2006 umfasst das Streckennetz von Ryanair ab Hahn schon 42 Flugziele und bis 2012 werden bereits über zehn Millionen Passagiere erwartet.

Um diesen Menschenmengen einen reibungslosen Verkehrsablauf gewähren zu können ist die Verbesserung der Verkehrsanbindung des Flughafens mit hohen Kosten verbunden, die vor allem vom Bund getragen werden. Ferner war der Flughafen trotz beträchtlichem Passagierzuwachses bisher nicht rentabel und erwirtschaftete Verluste in Millionenhöhe. Aufgrund dessen ist der Hahn in erheblichem Maße auf Subventionen der öffentlichen Hand angewiesen. Erst im Jahr 2006 kann ein positives operatives Ergebnis aufgewiesen werden können.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die Vielfalt der ökonomischen und infrastrukturellen Auswirkungen durch die Einbindung von Low-Cost-Airlines am Flughafen Hahn aufzuzeigen und zukünftige Entwicklungen und Perspektiven darzustellen.

Der Fokus dieser Arbeit liegt dabei nicht nur auf dem Standort Frankfurt-Hahn, sondern bezieht sich ebenfalls auf das Umland der ehemaligen US Air Base. Es soll untersucht werden, wie sich die hervorgegangenen Standortvorteile durch einen zivilen Verkehrsflughafen mit steigenden Passagierzahlen und einem ständig ausweitenden internationalen Streckennetz, einschließlich des Cargo-Bereichs, auf Dienstleistungsträger und Unternehmen auswirken. Hierbei soll geprüft werden, ob die Vielzahl an entstandenen Arbeitgebern die regionale Bevölkerung beschäftigt oder die geschaffenen Arbeitsplätze ortsfremde Arbeitnehmer dazu bewegt in das Flughafenumland zu ziehen. Aus diesen Ergebnissen soll versucht werden, auf die Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung zu schließen.

Ferner soll gezeigt werden, welche Effekte auf den touristischen Sektor der Flughafenregion ausgehen. Ein besonderes Augenmerk gilt den am Flughafen angrenzenden Landkreisen. Darüber hinaus soll ein soziodemographisches Profil der vom Flughafen Frankfurt-Hahn aus fliegenden Low-Cost-Fluggäste erstellt sowie deren Reisegewohnheiten und –merkmale und Ausgabegewohnheiten und –merkmale analysiert werden.

Schließlich soll der Versuch unternommen werden, zukünftige Entwicklungspotenziale zu identifizieren, die sich nicht nur auf den Flughafen selbst, sondern auch auf die Flughafenregion beziehen.

## 1.2 Aufbau der Arbeit

Auf die Entwicklung des internationalen Flugverkehrs wird zunächst in **Kapitel 2** eingegangen. Dabei werden die wichtigsten luftverkehrspolitischen Ereignisse genannt, bei der mit der Liberalisierung und Deregulierung des Luftverkehrs – zunächst in der USA und kurze Zeit später auch in Europa – die strengen staatliche Reglements gelockert wurden. Der dadurch frei entstandene Wettbewerb trug zur Entstehung der Low-Cost-Branche bei. Anschließend wird auf die Konzepte der bisherigen Geschäftssysteme eingegangen und eine Einordnung der Low-Cost-Carrier wird im neu entstandenen System dargestellt.

**Kapitel 3** befasst sich mit den Gunstfaktoren, der Entstehung sowie der Entwicklung des Billigairline-Segmentes. Dessen Pionier, die US-amerikanische Fluggesellschaft Southwest Airlines, findet dabei Beachtung. Ebenfalls wird auf die Entwicklung und Marktsituation der Low-Cost-Carrier in Europa und Deutschland eingegangen. Die Nachfrageseite wird in Geschäfts- und Privatreisende aufgeteilt und deren Beweggründe zur Nutzung von Billigfluggesellschaften erläutert. Neben der Betrachtung der zukünftigen Aussichten und Herausforderung im Low-Cost-Segment wird auch die zukünftige Luftverkehrsstruktur dargestellt.

Eine ausführliche Darstellung des Geschäftsmodells der Low-Cost-Carrier gibt **Kapitel 4** wieder. Hierbei wird auf die verkleinerte Wertkette von Billigairlines eingegangen und die jeweiligen Teilaktivitäten werden eingehend erläutert.

Die von Regionalflughäfen ausgehenden Effekte sind sehr vielseitig. Neben den Beschäftigungs- und Einkommenseffekten auf den Flughäfen selbst werden auf unterschiedliche Weise auch auf dem Flughafenumland welche regeneriert. Zudem muss für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs die Infrastruktur, insbesondere bei steigenden Passagierzahlen, ausgebaut werden. Wie diese und eine Vielzahl andere Effekte zum Standortvorteil von Regionalflughäfen zum Wachstumsimpuls der Region führen, ist in **Kapitel 5** dargestellt.

Einen situativen Überblick des Flughafens Hahn gibt **Kapitel 6** wider. Nach einem kurzen geschichtlichen Rückblick werden die Maßnahmen zur Inbetriebnahme des Flughafens zum zivilen Luftverkehr erläutert. Des Weiteren wird auf den Zubringerverkehr und die Straßenverkehrsinfrastruktur sowie deren Ausbau eingegangen, welches als ein wesentlicher Effekt des Flughafens zu sehen ist. Das Einzugsgebiet findet hier ebenfalls Berücksichtigung. Im Anschluss werden die Hintergründe der vier am Flughafen Hahn etablierten Billigfluggesellschaften und basierend darauf die Passagierzahsentwicklung dargestellt. Die hier genannten Destinationen der Low-Cost-Airlines beziehen sich auf den letzten Stand vom Juli 2006. Da der Frachtverkehr für Hahn zunehmend an Bedeutung

gewinnt und mittlerweile deutschlandweit auf Rang vier posiert, darf eine Erläuterung hierzu in diesem Kapitel nicht fehlen.

Die in Kapitel 5 beschriebenen Effekte finden in **Kapitel 7** ihre Anwendung in Bezug auf den Flughafen Frankfurt-Hahn. Zunächst wird die derzeitige Bevölkerungsstruktur des Flughafenumfeldes, dann ihre Entwicklung ab dem Zeitpunkt unmittelbar vor der Freigabe Hahns durch das US-Militär dargestellt. Aufgrund der enormen Wichtigkeit des Flughafens als Arbeitgeber und zunehmend wichtigen Standort für Unternehmen wird hier diesbezüglich genauer eingegangen. Eine umfassende Darstellung der Auswirkungen auf den touristischen Sektor wird in diesem Kapitel ebenfalls gegeben. Letzten Endes folgt eine Bewertung der von Hahn ausgehenden regionalen Effekte.

Bei der Erhebung zur Systematisierung der Low-Cost-Passagiere am Flughafen Hahn wurde zwischen Incoming-Passagiere und Outgoing-Passagiere unterschieden. Neben der Erstellung eines soziodemographischen Profils wurden das Buchungsverhalten, die Reisegewohnheiten und -merkmale sowie die Ausgabegewohnheiten und -merkmale analysiert, um kennzeichnende und allgemeingültige Aussagen über Low-Cost-Passagiere zu treffen. Die erzielten Ergebnisse sind in **Kapitel 8** wiedergegeben.

In **Kapitel 9** wird mit einer Gesamtbetrachtung der Ergebnisse der Arbeit ein zusammenfassender Überblick verschafft. Ein Ausblick rundet die Thematik ab.

Diese Arbeit enthält viele graphische Abbildungen und Tabellen, um aufgrund der hohen Anzahl von statistischen Werten und räumlichen Beschreibungen eine visuelle Darstellung bieten zu können. Dem Leser verhelfen sie zu einer besseren Nachvollziehbarkeit der Angaben.

### 1.3 Erhebungsmethodik

Für die vorliegende Diplomarbeit wurden als Methode der empirischen Sozialforschung sowohl Primärerhebungen als auch Sekundärerhebungen benützt.

Zur Primärerhebung diente einerseits eine mündliche Befragung (Interview) der Fluggäste in und am Flughafengebäude Frankfurt-Hahn, um ein aussagekräftiges Ergebnis der Passagiersystematisierung zu erhalten. Hierbei handelte es sich ausschließlich um am Flughafen Hahn ansässige Low-Cost-Airlines. Charterflugreisende und Passagiere, die den Flughafen zum Zwischenstop nutzen, wurden nicht befragt und in der Auswertung nicht berücksichtigt.

Bei der Fluggastbefragung wurden vier unterschiedliche, aber standardisierte Fragebögen verwendet (Vergleiche Anhang 3, 4, 5 und 6). Diese wurden neben der deutschen Sprache auch ins Englische und Italienische übersetzt und benutzt, um inhaltliche Unklarheiten bei

der Befragung zu vermeiden. Unter den vier Fragebögen wurde Fragebogen I und II für Ausgangspassagiere erstellt, die den Flughafen Hahn als Ausgangsflughafen nutzen. Fragebogen III und IV wurden für Zielpassagiere erstellt, die den Flughafen Hahn als Zielflughafen nutzen. Die Befragten der jeweiligen Gruppe erhielten dieselben Fragen in gleicher Reihenfolge, so dass durch diese stark strukturierte Interviewsituation eine weitestgehende Neutralität des Interviewers als Übermittler der Fragen gewährleistet ist. Der gewünschte Stichprobenumfang wurde auf 75 Passagiere pro Fragebogen festgelegt, liegt jedoch mit 316 Befragten darüber.

Andererseits erfolgte als Primärerhebung die Informationsgewinnung für diese Arbeit auf dem Wege von Expertengespräche unterschiedlichster Personenkreise. Zur Kontaktaufnahme mit den gewünschten Interviewpartnern dienten Anrufe oder e-Mails, in denen über das Thema und das Ziel der Diplomarbeit informiert und zugleich um Bereitschaft zu einem Expertengespräch ersucht wurde. Leider blieb mir von einer Vielzahl der angeschriebenen und angerufenen Personen die Hilfe untersagt. Dennoch konnten bei den persönlichen, telefonischen und schriftlichen Interviews wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, deren Ergebnisse in den laufenden Text der Diplomarbeit eingebunden worden sind und als mündliche Mitteilung kenntlich gemacht wurden.

Die Sekundärerhebung ruht in der Auswertung amtlicher und nichtamtlicher Statistiken. Dabei sind beim Erstgenannten die Daten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz sehr relevant für die Arbeit. Mindestens genauso bedeutsam sind die nichtamtlichen Statistiken, darunter die Daten von der Arbeits- und Organisationsberatung Gettmann, der ADV sowie der Airlines und dem Flughafen Hahn selber.

## **1.4 Quellenlage**

Aufgrund von beschränkten Publikationen in der Literatur zum Thema Low-Cost-Carrier und von Regionalflughäfen ausgehende Effekte war die Beschaffung von wissenschaftlichem Material zur Fertigung der zugrunde liegenden Diplomarbeit schwierig. Um zu diesen Aspekten der Diplomarbeit dennoch einen gehaltvollen Inhalt zu geben, sind Studien anerkannter Unternehmensberatungen wie Mercer Management Consulting oder McKinsey & Company, zahlreiche Artikel touristischer Fachzeitschriften wie „fw international“, „Internationales Verkehrswesen“ oder „Touristik R.E.P.O.R.T.“ sowie Zeitschriften, die den Luftverkehr behandeln, unerdenklich. Zum letzteren zählt „Luftverkehr“ und „Luftfahrt“. Einen umfassenden Einblick in die Grundzüge des Luftverkehrs gewähren die Lehrbücher von Rigas Doganis „The airline business in the 21st century“, „The airport Business“ und „Flying Off Course“, von Peter Maurer „Luftverkehrsmanagement“, von Wilhelm Pompl „Luftverkehr. Eine ökonomische und politische Einführung“ sowie das umfassende betriebswirtschaftliche