

Hannoversche Geographische Arbeitsmaterialien - Hannover working papers in economic geography -

Nadine Valentinelli, Ingo Liefner, Oliver Brandt

Fluggastpotenzial des Flughafens Hannover- Langenhagen

Nr. 29 - 2004

Geographische Arbeitsmaterialien, Band 29
der Abteilung Wirtschaftsgeographie an der Universität Hannover

Juni 2004

ISBN 3-927053-40-6

Tel: +49(0)511 762 4496

Fax: +49(0)511 762 3051

E-Mail: schaetzl@wigeo.uni-hannover.de

Internet: <http://www.geog.uni-hannover.de/wigeo>

eine Studie im Auftrag des Flughafens Hannover Langenhagen

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	7
Anmerkung	8
1 Einleitung	9
2 Aktuelle Trends im Luftverkehr und ihre Implikationen für die Wettbewerbs- position von Flughäfen	13
2.1 Deregulierung, Liberalisierung und Privatisierung im Luftverkehr	13
2.2 Einfluss der Fluglinien-Netzentwicklung auf die Wettbewerbssituation von Flughäfen	17
2.3 Der Flughafen Hannover-Langenhagen im regionalen Wettbewerb	20
3 Datengrundlage und methodische Vorgehensweise	26
4 Ergebnisse der Fluggastbefragung 2003	30
4.1 Allgemeine Kundenstrukturen des Flughafens Hannover-Langenhagen	30
4.1.1 Anlass, Richtung, Zielstruktur, Flughäufigkeit.....	30
4.1.2 Demographische Grunddaten der Fluggäste.....	33
4.2 Flugziele der befragten Passagiere.....	35
4.3 Einzugsgebiete und Anreiseverhalten.....	42
4.4 Reiseverhalten	49
4.4.1 Reisedauer und Buchungsverhalten.....	49
4.4.2 Reiseveranstalter- und Fluggesellschaftswahl	52
4.4.3 Flughafenwahl und der Einfluss der Parkmöglichkeiten	57
4.5 LCC-Sonderbefragung	63
4.6 Beurteilungen, Anmerkungen.....	68
5 Fazit	71
6 Literaturverzeichnis	72

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abb. 1.1:	Flughäfen in Deutschland	13
Abb. 2.3.1:	Entwicklung des Passagieraufkommens internationaler Verkehrsflughäfen in Deutschland (2001-2003)	24
Abb. 4.1.1:	Reiserichtung aller Passagiere und der Billigfluggäste differenziert nach Reiseanlass	31
Abb. 4.1.2:	Flughäufigkeiten der Urlaubsreisenden.....	33
Abb. 4.2.1:	Struktur des Reiseanlasses in den einzelnen Endzielregionen ...	36
Abb. 4.3.1:	Verhältnis von Quell- und Zielverkehr in den PLZ-Regionen	43
Abb. 4.3.2:	Veränderung der Einzugsgebietsstruktur durch HLX	46
Abb. 4.3.2:	Anteile der HLX-Passagiere im Vergleich zu allen Passagieren	47
Abb. 4.4.1.1:	Reisedauer in Tagen von Geschäftsreisenden	50
Abb. 4.4.1.2:	Reisedauer in Tagen von Urlaubs- und Erholungsreisenden	50
Abb. 4.4.2.1:	Marktanteile der Reiseveranstalter am Flughafen Hannover	53
Abb. 4.4.3.1:	Alternativen zum Abflughafen Hannover und ihre relative Bedeutung	58
Abb. 4.4.3.2:	Anzahl der Nennungen ausgewählter Wunschflughäfen in bestimmten PLZ-Regionen (Gesamtstichprobe)	59
Abb. 4.4.3.3:	Gründe für die Flughafenwahl in ausgesuchten PLZ-Regionen (Wohnorte)	61
Abb. 4.5.1:	Billigflug als Zusatzreise nach Streckenzielen	65
Abb. 4.5.2:	Billigflug als Zusatzreise nach Altersgruppen.....	66
Abb. 4.5.3:	Gründe für die Wahl des Billigflugangebots in ausgewählten Streckenzielen.....	67

Tab. 2.3.1:	Entwicklung des Passagieraufkommens internationaler Verkehrsflughäfen in Deutschland	25
Tab. 3.1:	Stichprobenmerkmale der Fluggastbefragung 2003	27
Tab. 4.1.1:	Reiseanlass der befragten Passagiere	30
Tab. 4.1.2:	Reiserichtung der befragten Passagiere	31
Tab. 4.1.3:	Zielregionen der befragten Fluggäste	32
Tab. 4.1.4:	Flughäufigkeit der befragten Passagiere.....	32
Tab. 4.1.5:	Alterstruktur der befragten Passagiere.....	33
Tab. 4.1.6:	Geschlechterverhältnis der befragten Fluggäste.....	34
Tab. 4.2.1:	Verhältnis von Quell- und Zielverkehr in den Endzielregionen....	37
Tab. 4.2.2:	Endzielregionen nach Reiseanlass im Quellverkehr	37
Tab. 4.2.4:	Reiseanlass der befragten Passagiere im Zielverkehr	40
Tab. 4.2.3:	Herkunftsregionen differenziert nach Reiseanlass im Zielverkehr in ausgewählten PLZ-Regionen	41
Tab. 4.3.1:	Verkehrsmittelwahl der befragten Passagiere.....	48
Tab. 4.4.1.1:	Reisedauer der Fluggäste.....	49
Tab. 4.4.1.2:	Reiseleistung der befragten Passagiere	51
Tab. 4.4.1.3:	Buchungszeitraum der befragten Passagiere	52
Tab. 4.4.2.1:	Gründe für die Wahl des Reiseveranstalters.....	54
Tab. 4.4.2.2:	Gründe der Veranstalterwahl bei ausgewählten Reiseveranstaltern	54
Tab. 4.4.2.3:	Gründe für die Wahl der Fluggesellschaft	57
Tab. 4.4.2.4:	Gründe für die Airline-Wahl bei ausgewählten Fluggesellschaften	57
Tab. 4.4.3.1:	Gründe für die Flughafenwahl.....	60
Tab. 4.4.3.2:	Einfluss der Parkmöglichkeiten auf die Flughafenwahl bei unterschiedlichem Reiseanlass.....	62
Tab. 4.5.1:	Alternativen zum Billigflugangebot bei unterschiedlichem Reiseanlass.....	64
Tab. 4.5.2:	Verkehrsmittelwahl bei einer Entscheidung gegen das Flugzeug	64
Tab. 4.5.3:	Gründe für die Wahl des Billigflugangebots	67
Tab. 4.6.1:	Gesamtbewertung des Flughafens Hannover-Langenhagen (MW) bei unterschiedlichem Reiseanlass	69
Tab. 4.6.2:	Beurteilungen des Flughafens (MW) differenziert nach Anmerkungen	69

Zusammenfassung

Der Flughafen Hannover-Langenhagen gehört mit jährlich 5 Millionen Passagieren zu den mittelgroßen internationalen Flughäfen in Deutschland. Wie die gesamte Luftfahrtbranche befindet sich auch der Hannover Airport nach Jahren kontinuierlichen Wachstums in einem Strukturwandel, der sich in der Passagierstruktur widerspiegelt. Eine genaue Positionierung des Flughafens Hannover-Langenhagen in der Gruppe der internationalen deutschen Flughäfen lässt sich erst auf Basis des Gesamtdatensatzes der ADV vornehmen. Aus der Analyse der Fluggastbefragung in Hannover allein lassen sich jedoch Merkmale und Entwicklungspotentiale ableiten, die im Rahmen dieses Kurzgutachtens behandelt werden.

Etwa 27 % der befragten Passagiere sind beruflich unterwegs, ca. 50 % sind Touristen. Die Zielregionen der befragten Passagiere im Quellverkehr sind Europa (ohne Deutschland) mit ca. 67 %, Deutschland 9 % und Übersee (25 %, davon 14,5 % Türkei und Nordafrika). Besonders hervorzuheben sind die Touristikziele Spanien, Türkei, Griechenland und Italien. Einen relativ hohen Anteil im Vergleich zu anderen internationalen Flughäfen in Deutschland erreicht der Hannover Airport bei Verbindungen in die GUS.

Das sich dynamisch entwickelnde Element Billigflieger erreicht am Hannover Airport mittlerweile einen hohen Anteil. 9,5 % der befragten Passagiere waren Billigfluggäste. Die beliebtesten Zielorte für Billigflieger liegen in Italien und Spanien sowie in London.

Das Einzugsgebiet des Flughafens Hannover-Langenhagen konzentriert sich auf die 30er Postleitzahlregionen zuzüglich der PLZ-Region 29, d. h. auf weite Teile Niedersachsens und angrenzende Gebiete in Sachsen-Anhalt, Thüringen und Nordrhein-Westfalen. Für das Segment der Billigflieger gilt, dass das Einzugsgebiet größer ist und auch entferntere Großstädte umfasst.

Die Passagiere sind mit dem Angebot des Flughafens generell zufrieden. Besonders positiv bewerten sie die Erreichbarkeit und die Sauberkeit des Flughafens.

Anmerkung

Der vorliegende Band ist der erste Teil eines Gutachtens, das die Abteilung Wirtschaftsgeographie der Universität Hannover im Auftrag des Flughafens Hannover-Langenhagen erstellt hat. Er umfasst Auswertungen, Tabellen, Karten und inhaltliche Erläuterungen zu allen relevanten Aspekten des Themas Fluggastpotenzial.

Der zweite Teil des Gutachtens enthält ausführliche Tabellen, auf die im Text an verschiedenen Stellen Bezug genommen wird. Diese Informationen werden jedoch nicht veröffentlicht.

1 Einleitung

Die deutsche Wirtschaft befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel. Die Globalisierung wirtschaftlicher Aktivitäten führt neben neuen Chancen für deutsche Firmen auf Auslandsmärkten zu einem verstärkten weltweiten Wettbewerb. Als direkte Folge des internationalen Wettbewerbs verliert Deutschland mehr und mehr die Produktion relativ alter und standardisierter Produkte, z. B. Kohle, Bekleidung, einfache Elektrogeräte. Die Herstellung dieser Produkte wird von Unternehmen in Osteuropa und Asien übernommen oder von deutschen Firmen in diese Länder verlagert. Dieser Prozess betrifft bislang vor allem Waren mit geringer Technologieintensität, bei deren Herstellung niedrige Lohnkosten eine große Rolle spielen. Zukünftig könnten – verbunden mit einem technologischen Aufholen einiger Länder in Osteuropa und Asien – auch Waren mit gehobener Technologieintensität und Dienstleistungen betroffen sein. Die Folgen dieses verstärkten Wettbewerbs sind in Form von Firmeninsolvenzen und hoher, sektoral und regional verfestigter Arbeitslosigkeit erkennbar. Die relative Stärke der deutschen Wirtschaft besteht nach wie vor im Bereich technologisch anspruchsvoller Güter und Dienstleistungen. Um die Wettbewerbsposition in diesen Bereichen zu sichern, ist es erforderlich, Produkte und Herstellungsverfahren permanent auf technologisch neuestem Stand zu halten und immerfort an sich verändernde Kundenwünsche anzupassen. Dieser Prozess der fortlaufenden Veränderung und Erneuerung von Produkten und Verfahren erfordert die Einbindung neuesten technischen Wissens in die Produktentwicklung und den Produktionsprozess sowie eine äußerst flexible Organisation aller Geschäftsabläufe. Dazu gehört die formelle und informelle Kommunikation zwischen den Mitarbeitern einer Firma sowie mit Vertretern von Kooperationspartnern, Zulieferern, Kunden, technischen und unternehmensorientierten Dienstleistern. Die Entwicklung des Internets als Kommunikationsmedium hat zu einer erheblichen Kosteneinsparung und Flexibilisierung der Kommunikation geführt. Dennoch ist für einen intensiven Gedankenaustausch, für Vertragsabschlüsse oder gemeinsame Arbeiten der persönliche Kontakt unverzichtbar. Individuelle Mobilität ist in Zeiten flexibler und wissensintensiver Produktion somit kein Privileg, sondern eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Für die Schaffung der Rahmenbedingungen einer fortschrittsorientierten, weltweit vernetzten und flexiblen Volkswirtschaft sind Flughäfen daher ein unverzichtbarer Baustein.

Vor dem Hintergrund der genannten Veränderungen leuchtet ein, dass der Luftverkehr, der schon immer Ziel staatlicher Steuerung und Einflussnahme war – auch gegenwärtig im Mittelpunkt öffentlicher Diskussion steht. Während bis in die 1970er Jahre das staatliche Ziel des Aufbaus eines autonom funktionsfähigen Luftverkehrssektors im Vordergrund stand, wird seitdem verstärkt ein Trend zur internationalen Harmonisierung, Deregulierung und Wettbewerbsorientierung verfolgt (vgl. Kapitel 2). Im Gegensatz zu dem relativen Bedeutungsverlust nationaler Regelungen hat das

Interesse lokaler und regionaler Entscheidungsträger zugenommen. So werden Flughäfen – im Einklang mit den o. g. Erkenntnissen - als Voraussetzung für regionalwirtschaftliche Entwicklung angesehen und dementsprechend lokal- und regionalpolitisch beeinflusst. Die Einflussnahme betrifft in den letzten Jahren vornehmlich die Eröffnung bzw. den Ausbau von Regionalflughäfen und Landeplätzen. Hinzu kommt in jedem Fall die mittel- und langfristige Planung von Flughäfen, deren Ausbau und Anbindung. Planung und öffentliche Einflussnahme stehen im Zielkonflikt von ökonomischer Notwendigkeit und ökologischen Kosten. Während das Medienecho in den 1980er und 1990er Jahren stark durch die Ökologiediskussion geprägt war, rücken in der jüngeren Vergangenheit wirtschaftliche Gesichtspunkte in den Vordergrund.

Die regionalökonomische Bedeutung von Flughäfen ergibt sich einerseits aus ihrer Funktion in einer wissensbasierten, flexiblen Wirtschaft und andererseits aus ihren monetären Effekten. Flughäfen ermöglichen die Mobilität von Personen (und Gütern), die die Grundlage für Kommunikation und Vernetzung bildet. Aus Sicht der regionalen Unternehmen ist der Flughafen eine Infrastruktureinrichtung, die hilft, Kontakte zu beschleunigen oder kostensparender durchzuführen. Für überregional vernetzte Unternehmen ist die Existenz eines Flughafens in der Region eine Grundvoraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg. Neben dieser grundlegenden Funktion haben Flughäfen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung als Unternehmen, die zur regionalen Wertschöpfung beitragen. Hübl et al. (2001) untersuchen Einkommenseffekte, die auf der Funktion des Flughafen als Arbeitgeber beruhen, sowie Investitionen und Nachfrageeffekte des Flughafens. Diese Betrachtung deckt die monetären Wirkungen ab und lässt eine Abschätzung des wirtschaftlichen „Gesamteffekts“ eines Flughafens zu, allerdings unter Ausschluss der wichtigen, aber kaum monetarisierbaren Mobilitätsfunktion. Über diese direkten wirtschaftlichen Einflüsse hinaus entfalten Flughäfen möglicherweise Wirkungen auf das „Image“ und die wahrgenommene Attraktivität einer Region. Beispielsweise kann die Existenz eines internationalen Flughafens helfen, einer Region weltoffenes Flair zu verleihen. Weitere Gründe für politische Einflussnahme auf Flughäfen und konkrete Maßnahmen diskutiert Kapitel 2.

Flughäfen stehen im Wettbewerb um Angebote von Fluggesellschaften und Passagiere. Die isolierte Betrachtung der Wettbewerbssituation von Flughäfen ist problematisch, da der Luftverkehr „traditionell“ von den großen Fluggesellschaften geprägt wird. Unterteilt man den Markt für Personenflugverkehr in die Teilbereiche Linienflug, Charterflug und Billigflug, werden die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen deutlich. Im Linienflug hat sich das Hub-and-Spoke-System etabliert, in dem wenige große Flughäfen (z. B. Frankfurt / Main) als Knotenpunkte fungieren. Diese Flughäfen dienen den führenden Fluggesellschaften als Abflug- und Ankunftsorte für Langstreckenflüge. Alle anderen Flughäfen haben Zubringerfunktion für diese Langstreckenflüge und daher nur regionale Bedeutung. Das Hub-and-Spoke-System hat zu

einer relativ stabilen Hierarchie von Fluggesellschaften und Flughäfen geführt. Die Bildung internationaler Allianzen von Fluggesellschaften hat hier zusätzliche Stabilität gebracht. Im Teilssegment Charterflug dominieren anstelle des Hub-and-Spoke-Systems Direktverbindungen zwischen Abflugs- und Zielorten. Da dieses Marktsegment vorrangig auf den touristischen Reiseverkehr ausgerichtet ist, folgen die Angebote in puncto Abflugs- und Zielort weitgehend der touristischen Nachfrage. Wettbewerb zwischen Flughäfen wird dadurch begrenzt. Das dritte Marktsegment der Billigflieger (Low Cost Carrier, hier: LCC) scheint den Wettbewerb zwischen Flughäfen dagegen stark zu beleben. Dafür sind zwei Gründe verantwortlich, zum einen das zeitliche Zusammentreffen eines Nachfrageeinbruchs im Passagierverkehr mit dem Auftreten der LCC in Europa und andererseits Eigenschaften des Produktes Billigflug. Der Nachfrageeinbruch im Passagierverkehr in Folge des 11. September 2001 wurde verstärkt durch die weltweite Rezession und traf Fluggesellschaften und Flughäfen in einer Phase der Expansion. Die aufgrund optimistischer Prognosen z. T. erheblich erweiterten Kapazitäten verursachten nun in erster Linie Kosten. Während auf Seiten der Fluggesellschaften einzelne Konkurse zu verzeichnen sind, haben die Flughäfen die unmittelbare Einbruchphase mit teilweise hohen operativen Verlusten überstanden. Das Aufkommen der LCC, die selbst in dieser Phase Wachstum verzeichnen konnten, mag in Einzelfällen den Ertragseinbruch bei Fluggesellschaften und Flughäfen verstärkt haben. Langfristig bedeutender für die Wettbewerbssituation sind allerdings die Eigenschaften des Produkts Billigflug und das Verhalten der LCC. Der Billigflug ist ein Angebot, das seine Konkurrenzfähigkeit primär über den Preis und nicht über Qualität, Komfort, Zusatznutzen, etc. sucht. Damit geht ein Druck auf die Preise anderer Flugangebote einher. Aus Sicht der Flughäfen ist zudem bedeutend, dass einige LCC versuchen, ein eigenes Netz von neuen Flughäfen unter Ausparung etablierter Flughäfen zu entwickeln. Andere fliegen von etablierten Flughäfen, versuchen aber deutlich geringere oder keine Gebühren zu zahlen. Beide Tendenzen verschärfen die Ertragssituation etablierter Flughäfen – vorausgesetzt, dass die Passagiere der LCC nicht gänzlich erstmalige Nutzer von Flugdienstleistungen sind. Aber auch unter Annahme geringer negativer Auswirkungen auf Linien- und Charterverkehr kann das Billigflugsegment Wettbewerb stimulieren, da es sich als wachsendes Marktsegment in einem ansonsten derzeit stagnierenden Markt kaum ignorieren lässt.

Die zunehmende Unsicherheit über die Entwicklung des Luftverkehrs und das Hinzutreten des Marktsegments der LCC verstärken den Bedarf der einzelnen Flughäfen, der Planungsinstanzen und der Öffentlichkeit an zuverlässigen Daten über die Wettbewerbsposition der einzelnen Flughäfen in Deutschland. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Fluggastzahlen und ihrer Aufteilung auf Abflughäfen und Zielort zu. An diesen Zahlen lassen sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten direkt ablesen. Fehlen dagegen aktuelle und zuverlässige Informationen über die Nachfra-

ge nach den Leistungen der Fluggesellschaften und Flughäfen, sehen sich sowohl Flughäfen als auch die Planungsinstanzen großen Unsicherheiten bei ihren Maßnahmen ausgesetzt. Neben einzelnen Flughäfen, Behörden und der Öffentlichkeit ist vor allem die „Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen“ (ADV) als Dachverband der deutschen Flughäfen an der Erstellung aktueller Daten interessiert.

Der ADV gehören derzeit alle internationalen Flughäfen Deutschlands und 44 der Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze sowie Gebietskörperschaften und Verbände an. Die ADV fördert die Zusammenarbeit ihrer Mitglieder in flughafenrelevanten Fragen. Als Interessenvertretung der deutschen Flughäfen berät sie nationale und internationale Körperschaften und Behörden. Zu den konkreten Maßnahmen, die sowohl der Beratung als auch der Förderung der Zusammenarbeit dienen, gehören Erfahrungsaustausche in Arbeitsgruppen etc. sowie die Erstellung von Leitmaterialien und Entscheidungshilfen. Um die Planungs- und Beratungsgrundlagen zu erneuern und gegenwärtige Veränderungen in der Nachfrage nach Personenflügen regional disaggregiert abbilden zu können, hat die ADV eine bundesweite Fluggastbefragung koordiniert, in deren Zusammenhang das vorliegende Gutachten entstanden ist.

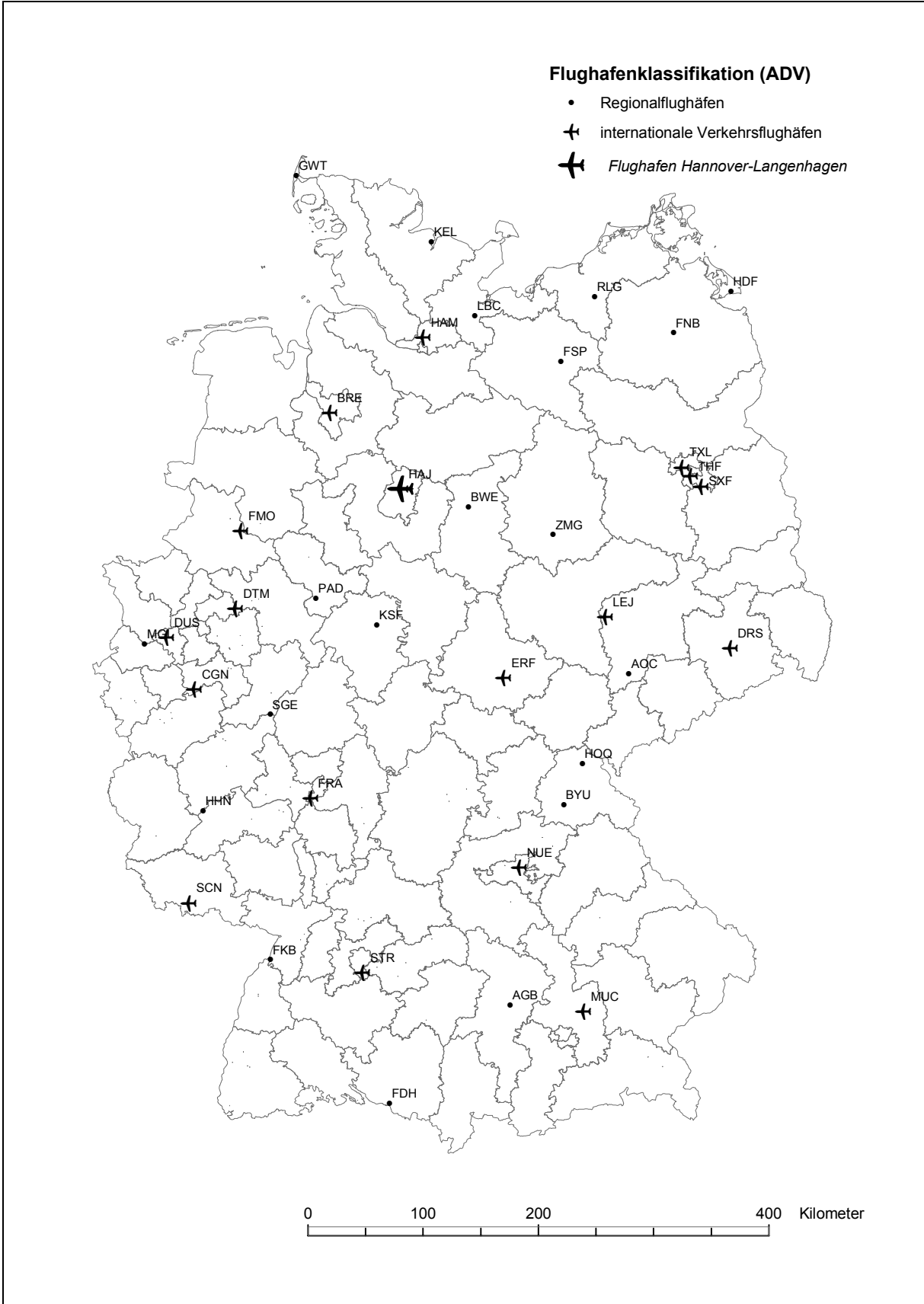
Gegenstand der „Fluggastbefragung 2003“ der ADV waren die Passagiere (Einsteiger) an allen 17 teilnehmenden Verkehrsflughäfen¹. Somit erfasst die Erhebung den gesamten Passagierverkehr. Andere Marktsegmente, vor allem der Frachtverkehr, wurden ausgeklammert. Ziel der Erhebung war es, flächendeckend rund 200.000 Passagiere mündlich zu befragen und damit eine breite und zuverlässige Datenbasis zu erhalten (vgl. Kap. 3). Die Verwertbarkeit der Daten wird durch einen einheitlichen Fragenkatalog gewährleistet.

Auftraggeber für das vorliegende Gutachten ist der Hannover Airport. Das Gutachten basiert auf den Erhebungen zur ADV-Fluggastbefragung am Hannover Airport und ergänzenden Fragen, die in Absprache mit dem Hannover Airport in die Erhebung einbezogen wurden. Der Fragenbogen befindet sich im Anhang. Die Befragung erfolgte durch die Abteilung Wirtschaftsgeographie des Geographischen Instituts der Universität Hannover. Die Abteilung Wirtschaftsgeographie hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Gutachten erstellt, die auf quantitativen Erhebungen basierten. Beispiele sind Gutachten zu den regionalwirtschaftlichen Effekten der Messen Hannovers und der Weltausstellung EXPO 2000. Für das vorliegende Gutachten wurden im Laufe eines Jahres mehr als 15.000 repräsentativ ausgewählte Fluggäste befragt. Alle Ausführungen beziehen sich daher – soweit nicht anders gekennzeichnet – auf eigene Erhebungen. In das Gutachten flossen zudem Teile der Diplomarbeit von

¹ Berlin (-Tegel, -Tempelhof, -Schönefeld), Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln / Bonn, Leipzig / Halle, München, Münster / Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken, Stuttgart

Dipl.-Geogr. Oliver Brandt (2003) zum Thema „Der Hannover Airport im regionalen Wettbewerb“ ein.

Abbildung 1.1: Flughäfen in Deutschland



2 Aktuelle Trends im Luftverkehr und ihre Implikationen für die Wettbewerbsposition von Flughäfen

2.1 Deregulierung, Liberalisierung und Privatisierung im Luftverkehr

Im ehemals stark regulierten Luftverkehr haben sich in den letzten Dekaden die politisch-institutionellen Rahmenbedingungen grundlegend verändert. Demzufolge ergaben sich auch veränderte Einflussfaktoren auf die Wettbewerbssituation von Flughäfen, die zum einen durch die Entwicklung und Strategien der Fluggesellschaften, welche ihre Dienstleistungen am Flughafen anbieten, und das System der Flughäfen geprägt ist. Zum anderen wird der direkte regionale Wettbewerb bestimmt durch die Bedeutung, die Nähe und das Angebot umliegender Flughäfen, deren Infrastruktur und Gebühren sowie die jeweiligen Einzugsgebiete und deren Eigenschaften.

Die Veränderungen der politisch-institutionellen Rahmenbedingungen betrafen Maßnahmen zur Deregulierung, Liberalisierung und Privatisierung. Ziel war es, durch gesteigerten Wettbewerb eine allokativen und produktiven Effizienz und damit auch eine Konsumentenwohlfaht zu erreichen (vgl. Goh 2000, S. 2f.).

Vorreiter der Bemühungen zur Deregulierung und Liberalisierung des europäischen Marktes waren die USA, wo bereits 1977 für den Bereich Luftfracht und 1978 für Passagiere sämtliche Kapazitäts-, Strecken- und Preisbeschränkungen innerhalb der USA aufgehoben wurden (vgl. Goetz 2002, S. 2). Folge der Deregulierung war ein Boom der Luftverkehrsleistung, so stiegen von 1976 bis 1987 die Passagierzahlen um 88 % (Button 2001, S. 256). Dieses wurde vor allem durch niedrigere Preise und dichtere sowie effizientere Netze erreicht (vgl. Kapitel 2.2). Außerdem stieg die Kapazitätsauslastung und die Kostenstrukturen der Carrier verbesserte sich (vgl. Gillen et al. 2001, S. 44; Wiezorek 1998, S. 102). Einen besonders hohen Wettbewerbs- und damit Preiseffekt hatten die im Zuge der Deregulierung neu entstehenden Billigfluggesellschaften wie z. B. die No-Frills-Airline Southwest (vgl. Vowles 2001).

Auch auf bilateraler Ebene vertritt die USA seit 1979 eine neue Politik, was sich zunächst in vielen liberaleren Vereinbarungen (Air Service Agreements bzw. ASA) niederschlug und in den 1990er Jahren in einer verstärkten „Open Sky“-Politik mit anderen Staaten mündete. Open Sky-Abkommen beinhalten einen offenen Zugang zu grundsätzlich allen Strecken und Flughäfen, unbegrenzte Flugzeugkapazitäten und Flugfrequenzen wie auch eine freie Preisbildung zwischen den Vertragsstaaten (vgl. von Wrangell 1999, S. 89, 149; Pompl 2002, S. 372).

Die Liberalisierung des Luftverkehrs in der Europäischen Union wurde Ende der 1980er Jahre in Gang gesetzt. Neben der Hoffnung auf niedrigere Flugpreise und verbesserte Angebote für die Konsumenten sollten Effizienzsteigerungen bei europäischen Fluggesellschaften und damit der Aufschluss zu amerikanischen und asiatischen Fluggesellschaften erreicht werden (vgl. Hakfoort 1999, S. 228; Graham 1995,

S. 140). Vorreiter auf nationaler Ebene war Großbritannien, welches bereits vor der EU eine Liberalisierung des Heimatmarktes und der ASAs anstrebte (Button 2001, S. 256f.). Das Monopol der Lufthansa für innerdeutsche Strecken wurde dagegen erst 1988 faktisch mit der Lizenz für die erste Konkurrenz-Airline Aero Lloyd aufgegeben (Gillen et al. 2001, S. 36). Im gleichen Jahr trat das erste der drei Pakete der EU-Liberalisierung in Kraft, welches freie Kapazitäts- und Flugzeitenplanung zwischen EU-Mitgliedsstaaten ermöglichte. Andere Restriktionen wurden graduell in den beiden nächsten Schritten 1990 und 1993 abgeschafft und am 1. April 1997 wurde sogar das Kabotagerecht freigegeben (vgl. Button 2001). Das 3. Paket hob die rechtliche Trennung zwischen Charter- und Linienverkehr auf, was den Linien- wie auch Charterfluggesellschaften erleichtert, in das andere Marktsegment einzutreten. Auch Low-Cost-Carrier traten nun in verstärkte Konkurrenz um die Märkte für Privat- und Geschäftsreisende (vgl. Papatheodorou 2002, S. 384).

Über den Erfolg der Deregulierungs- und Liberalisierungsbemühungen gab es gemischte Einschätzungen. Nur auf wenigen Strecken findet effektiver Wettbewerb statt und wenn, dann wird dieser häufig durch die No-Frills-Anbieter forciert oder besteht im Interkontinentalverkehr zwischen den großen Fluggesellschaften und Allianzen. Die Marktdominanz dieser Anbieter ist insbesondere auf den lukrativen Langstrecken ungebrochen, wo weiterhin mehr oder weniger liberale ASAs gelten. Während alle Flughäfen von vielen neuen Strecken und auch durchschnittlich geringeren Flugpreisen profitierten, waren es so insbesondere die Drehkreuze großer Airlines, die ihre Marktposition ausbauen konnten (vgl. Wiezorek 1998, S. 107; Hakfoort 1999; Ehmer et al. 2000, S. 227).

Zeitverzögert zu der Liberalisierung im Luftverkehr bekam die Privatisierung von Flughäfen in den 90er Jahren einen entscheidenden Schub (Graham 2001, S. 18f.). Auch hier gab es einen erhöhten Effizienzdruck auf die Flughäfen, die durch die verstärkte Konkurrenz der Fluggesellschaften ausgelöst wurde. Noch wichtiger waren oftmals Kapazitätsengpässe an vielen europäischen Flughäfen und die damit verbundenen Erweiterungsmaßnahmen, die nicht mehr von den meist staatlichen Eigentümern der Flughäfen geleistet werden konnten. Vielmehr ließ sich die öffentliche Haushaltslage durch einen Verkauf von Anteilen des lokalen Airports verbessern, weil günstige Renditeerwartungen der Flughäfen im Vergleich zu den Fluggesellschaften Investoren anlockten (vgl. Costas-Centivany 1999, S. 221; Fichert 1999, S. 233).

Vorreiter in Deutschland war der Flughafen Düsseldorf, von dem 1997 Anteile an private Investoren veräußert wurden (vgl. Fichert 1999, S. 233; Zeike 2003). Global werden verschiedene Eigentümermodelle angewandt. Die Mehrzahl der Flughäfen ist weiterhin in öffentlichem Besitz, entweder direkt oder aber kontrolliert durch eine Flughafenbehörde wie z. B. in Spanien. Daneben gibt es eine wachsende Anzahl von Anteilsprivatisierung von Flughäfen sowohl mit öffentlicher als auch mit privater Be-

teilung, etwa beim Flughafen Hannover, und Flughäfen(-gruppen) wie die British-Airport Authority, die komplett in privater Hand sind. Ferner werden im Konzessionsmodell zeitlich begrenzte Betriebsrechte vergeben, wobei der Bau durch den Konzessionär finanziert und der Flughafen später dem Voreigner zurückgegeben wird, so wie es beim Flughafen Berlin-Brandenburg International geplant war. Wesentlich erfolgreicher und von wachsender Bedeutung sind jedoch Funktionsprivatisierungen, wobei bestimmte Bereiche des Flughafens, etwa der Bau und Betrieb von Terminals oder sonstigen Abfertigungseinrichtungen, separat privatisiert werden wie der Terminal 2 in München (vgl. Costas-Centivany 1999, S. 220; Weitbrecht 1999, S. 82; Graham 2001, S.19-27).

Insbesondere letztere Variante hat in den USA zu geringeren Kosten und damit Gebühren sowie zu engeren Beziehungen von Flughäfen und Airlines geführt (Goh 2000, S. 3; Graham 2001, S. 118-121). Die neue Gewinnerorientierung der Airports führt zudem zu verstärkten Bemühungen der Flughäfen, ihren Markt über das lokale Monopol hinaus auszudehnen. Die zunehmende Anzahl von Flughafenkooperationen, so z. B. die Kapitalbeteiligungen des Flughafens Frankfurt an mehreren deutschen Flughäfen, kann aber auch zu einer Ausnutzung dieser Monopolsituation führen und Nachteile für unabhängige Airports bedeuten (vgl. Costas-Centivany 1999, S. 221; Fichert 1999, S. 234; Ehmer et al. 2000, S. 68f.; Humphreys, Francis 2002, S. 253).

Der Grad der öffentlichen Kontrolle, z. B. durch administrative Festlegung der Flughafengebühren, ist allerdings weiterhin hoch. Die meisten Flughäfen werden auch künftig zumindest in teil-öffentlichem Besitz sein, weil sie integrierter Bestandteil der Verkehrspolitik sind und lokale Interessen z. B. beim Lärmschutz oder der wirtschaftlichen Entwicklung zu berücksichtigen haben (Graham 1995, S. 229; Gerstlberger, Sack 2003). Die regionalwirtschaftlichen Effekte von Flughäfen rechtfertigen des Weiteren das Interesse der öffentlichen Hand an einer Einflussnahme und Kontrolle. Flughäfen gelten als Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung, da von ihnen wichtige direkte, indirekte und induzierte Einkommens- und Beschäftigungseffekte für die regionale Wirtschaft ausgehen. Nicht zu unterschätzen sind außerdem die sog. Katalysator-Funktionen wie z. B. Produktivitäts- und Attraktivitätssteigerungen, die Flughäfen als positiven Standortfaktor im Wirtschaftskreislauf von Regionen eingehen lassen (vgl. ACI, York Aviation 2004, Hübl et al. 2001).

2.2 Einfluss der Fluglinien-Netzentwicklung auf die Wettbewerbssituation von Flughäfen

Der Luftverkehr ist durch die vielfältigen Änderungen der politischen und institutionellen Rahmenbedingungen weniger stark durch Regulierungen bestimmt.

Es überwiegen die Airline-Strategien und deren Flugnetze, welche vorgeben, wo Flughafenkapazitäten gebraucht werden (vgl. Humphreys, Francis 2002, S. 253; Hoffmann, 2001; Graham 2001). Flughäfen haben nur noch dort monopolistische Kontrolle über die Fluggesellschaften, wo diese durch bilaterale Abkommen dazu verpflichtet sind, bestimmte Flughäfen zu nutzen oder regional keine Alternative existiert (vgl. Graham 1995, S. 230).

In Europa konkurrieren verschiedene Typen von Fluggesellschaften miteinander. (Teil-)Privatisierte Staatscarrier wie die Lufthansa sowie deren Ableger und Allianz-Mitglieder dominieren dabei den Markt. Viele Wettbewerber auf nationalen Märkten wie die Deutsche BA haben es nicht geschafft, diese Dominanz zu brechen, und werden letztlich wie die zuletzt wachsenden Regionalfluggesellschaften, die typischerweise Propellermaschinen und Jets bis 100 Sitzplätze nutzen, Nischenmärkte bedienen oder in Abhängigkeit einer Allianz geraten (vgl. Wiezorek 1998; Lawton 2002, S. 43f.).

Von den USA aus setzte sich im Luftverkehr das Hub-and-Spoke-System bei allen größeren Carriern durch, weil mit ihm diverse ökonomische Vorteile verbunden sind (v. a. Verbundvorteile und economies of scope). Im Gegensatz zu einem auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bestehenden Flugangebot werden in einem Drehkreuzsystem die Flüge auf die Hub-Flughäfen konzentriert. Bei den Hub-Flughäfen handelt es sich um Flughäfen, die von einer oder mehreren Airlines dazu genutzt werden, synchronisierte Wellen an ankommenden bzw. abfliegenden Flugzeugen abzufertigen. Ziel ist es, dem Fluggast in einem möglichst kurzen Zeitraum viele Umsteigemöglichkeiten anzubieten, was den für Drehkreuze so typischen hohen Anteil von Umsteigeverkehr erklärt (vgl. Graham 1995, S. 110; Jäckel 1998, S. 274).

Der wohl gravierendste Nachteil des Drehkreuz-Systems ist die damit verbundene zeitliche und räumliche Konzentration des Verkehrs an den Hubs. Diese geraten insbesondere in Europa zu Stoßzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen, womit sich für den Passagier Verspätungen und teilweise sogar das Verpassen von Anschlussflügen ergeben. Da fortwährend versucht wird, die Anzahl der Spokes und Frequenzen zu erhöhen, um insbesondere Geschäftsreisende zu gewinnen, ist seit den 1980er Jahren ein Trend zu immer kleinerem Fluggerät zu beobachten, was eine ineffizientere Nutzung der Hubs zur Folge hat (Graham 1995, S. 232f.; Swan 2002).

Große Airlines dominieren im Hub-and-Spoke-System die Flughäfen ebenso wie einzelne Strecken und haben dadurch verschiedene Möglichkeiten zur Predation. Dies sind unlautere Verhaltensweisen, die dazu bestimmt sind, bestehende Wettbewerber

aus dem Markt zu drängen bzw. potenzielle Wettbewerber vom Markteintritt abzuhalten (vgl. Goetz 2002, S. 9f.). So haben die Lufthansa und ihre Partner heute einen Marktanteil von 70 % an ihrem Drehkreuz Frankfurt, wo die gleichen Airlines 1987 nur die Hälfte der Passagiere beförderten (Ehmer, Berster 2002, S. 190). Diese Marktmacht ermöglicht es ihnen zusätzlich zu der Kontrolle von Terminals z. B. durch Nutzungsverträge, die besten wirtschaftlich nutzbaren Slots zu besetzen. Slots, die Start- und Landezeitfenster bzw. -rechte an einem Flughafen, werden heute hauptsächlich durch ein administratives Vergabeverfahren erteilt, wobei etablierte Fluggesellschaften an kapazitätsbeschränkten Flughäfen durch Großvaterrechte Vorrecht auf die im letzten Jahr genutzten Zeitfenster haben (Graham 2001, S. 111). Die so kontrollierten Hubs werden deswegen auch Fortress Hubs genannt, weil die Markteintrittsbarrieren hier einen Wettbewerb durch neue Airlines verhindern (vgl. Graham 1995, S. 76-80; Schmitt 2001, S. 21f.; Goetz 2002, S. 5).

Neben den Veränderungen im Bereich der Hub-and-Spoke-Netze ergeben sich Einflüsse, die durch aktuelle Entwicklungen im europäischen Niedrigpreissegment entstehen. Lang etablierte Ferienflieger wie die Condor müssen eine steigende Konkurrenz durch No-Frills-Airlines abwehren, die ihrerseits lukrativen Geschäftsreiseverkehr von den großen Fluggesellschaften abziehen (vgl. Mason 2000; Williams 2001; Gillen, Morrison 2003).

Seitdem die irische No-Frills-Airline Ryanair im Jahr 2001 mit dem Flughafen Hahn einen Hauptflughafen in Deutschland hat, erfahren Billigflieger im deutschen Luftverkehrsmarkt ein starkes Wachstum. Von Reisekonzernen unabhängige Chartergesellschaften wie Air Berlin haben ihr eigenes Billigflugangebot gestartet, Eurowings hat den Low-Cost-Carrier Germanwings ins Leben gerufen und der Touristikkonzern TUI hat mit Hapag-Lloyd-Express (HLX) eine neue Tochter gegründet, die am Flughafen Hannover drei Boeing 737 betreibt (Airline Business 2003). Viel länger gibt es bereits Charterflieger wie z. B. Thomas Cook (Condor), die seit Jahrzehnten Touristen kostengünstig in die Feriendomizile befördern. Beide Arten von Fluggesellschaften besetzen Nischen in Punkt-zu-Punkt-Städteverbindungen, die von den Netzstrukturen der großen Fluggesellschaften abweichen (vgl. Wiezorek 1998, S. 349-368).

Während es an einer einheitlichen Definition für Low-Cost-Carrier mangelt, herrscht Konsens über das grundlegende Geschäftsmodell. So bedienen die Vorbilder Southwest und Ryanair nur Kurzstrecken im Linienverkehr unter Nutzung preisgünstiger Sekundärflughäfen, haben eine standardisierte Flotte, bieten keinen kostenlosen Bordservice und ein ticketloses Reservierungssystem (vgl. Schmitt 2001, S. 3; Lawton 2002, S. 38f.). Abweichend von diesem reinen Produkt Billigflug, welches hohe Auslastung durch Niedrigpreise erzielt, versuchen andere No-Frills-Anbieter, so z. B. EasyJet, verstärkt Geschäftsreisende durch hohe Frequenzen und günstige Tarife für sich zu gewinnen. Damit ist die Spannweite der Geschäftsmodelle noch nicht abgedeckt. So gibt es z. B. in den USA Billigflieger, die ein Nabe-Speiche-System

betreiben oder vorwiegend die Mittel- und Langstrecken bedienen (Reynolds-Feighan 2001, S. 271-273).

Ihre niedrigen Preise erreichen die Billigflieger durch Kostenvorteile von bis zu 60 % gegenüber den Linienfluggesellschaften (McKinsey 2003). Solche Vorteile entstehen durch hohe Sitzplatzdichten und Auslastung, eine vergleichsweise höhere Flugzeugnutzung aufgrund schneller Umkehrzeiten, also der Zeit zwischen Landung und Start, wie auch durch die kurzen Flugzeiten. Weitere Vorteile bieten die Nutzung kleinerer Flughäfen ohne Kapazitätsmangel und mit niedrigeren Gebühren, ein kostengünstiger Direktvertrieb, Einsparungen beim Passagierservice und der Einsatz einheitlicher Flugzeugtypen (vgl. Mason et al. 2000, S.8-11; Schmitt 2001, S. 12-15; Lawton 2002).

Das Billigflugsegment ist der am schnellsten wachsende Luftverkehrsmarkt in Europa. In den USA haben Billigflieger bereits einen Marktanteil von 24 % erreicht. In der EU bzw. in Deutschland liegt dieser Anteil noch bei 8 bzw. 10 %, wobei eine Verdoppelung des Marktanteils bis 2007 erwartet werden kann (vgl. Franke 2004, ADV 2004, McKinsey 2003).

Der wichtigste Zielmarkt für die Billigflieger ist der Privatreiseverkehr, der zwei Drittel des Luftverkehrsmarktes ausmacht und schneller als der Geschäftsreiseverkehr wächst. Innerhalb dieses Segmentes sind die Familien- und Bekanntenbesuche die Hauptzielgruppe. Allerdings gibt es auf vielen Kurzstrecken auch über 40 % Geschäftsreisende, die zunehmend preissensibel sind und hauptsächlich von kleinen und mittleren Unternehmen stammen, bei denen nicht so viel Wert auf Frequenzen und Vielfliegerprogramme gelegt wird (vgl. Mason 2000; Lawton 2002, S. 36f.).

Der Markteintritt von Low-Fare-Airlines auf neuen Strecken bedeutet meist eine erkennbare Marktstimulation. Zusätzlicher Verkehr wird unter anderem auch dadurch geschaffen, dass durch billige Tarife und hohe Frequenzen von anderen Verkehrsmitteln Passagiere abgeworben werden (vgl. Dresner et al. 1996; Lawton 2002, S. 35f.; Kap. 3.3).

Die Low-Cost-Carrier haben somit in einem durch Markteintrittsbarrieren, Konsolidierung und oligopolistische Strukturen geprägten Luftverkehrsmarkt neuen Wettbewerb gefördert. Hierbei umgehen sie die durch etablierte Fluggesellschaften geschaffenen und teils institutionell verfestigten Barrieren wie Reisebüroprovisionen und Computerreservierungssysteme (CRS) oder kapazitätsbeschränkte (Fortress) Hubs durch Direktvertrieb und die Einbindung kleinerer Flughäfen (vgl. Wiezorek 1998, S.213; Schmitt 2001; S. 21f.). Die großen Carrier tendieren mittlerweile dazu, die Kurzstrecken den Billigfliegern und andere Nischenmärkte den Regionalfluggesellschaften und Ferienfliegern zu überlassen (vgl. Graham 1995). So kann argumentiert werden, dass Low-Cost-Airlines neue Märkte schaffen, indem sie genau diese Nischen, so z. B. den preissensiblen Markt der Besuchsreisen, bedienen (vgl. Barrett 1999).

Dagegen zeigt die Erfahrung in den USA, dass beim Markteintritt von Southwest der vom Billigflieger bediente Flughafen stark wuchs, während die Passagierzahlen umliegender Flughäfen stagnierten. Die hubbenden Airlines geben dabei teilweise Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf und erhöhen ihre Preise auf Zubringerstrecken, weil sie mit den Umsteigern die meisten Einnahmen machen (Jäckel 1998, S. 279; Vowles 2001). Bei der Lufthansa macht der Umsteigerverkehr innerdeutsch etwa 70 % des Aufkommens aus (Touristik Management 2002).

Das Wachstum der Low-Cost-Carrier in Europa wird jedoch nicht unbegrenzt weiter gehen. Laut einer Prognose sind Abschwächungen zu erwarten, die durch einen internen Konkurrenzkampf auf nationaler als auch auf internationaler Ebene entstehen (McKinsey 2003). Weniger gut abschätzbar ist die Entwicklung im Reisemarkt, wo eine wachsende Nachfrage nach flexibleren Reiseprodukten statt nach standardisierten Pauschalreisen besteht. Zudem verfügt das Internet mittlerweile über Plattformen wie z. B. „FlyLoco“, in denen die Reise selber zusammengestellt werden kann und die das Informationsmonopol der etablierten Veranstalter gebrochen haben (vgl. Ioannides 1998, S. 157; Mason et al. 2000, S. 89f.; Papatheodorou 2001, S. 33). Die Erfahrung aus Großbritannien zeigt aber, dass die No-Frills-Airlines die Ferienflieger bereits aus Märkten mit viel Besuchsreisen und hohem Anteil an privaten Ferienhäusern verdrängt haben; bei Wochenendreisen erreicht man schon ein Fünftel des Marktes. Zu den typischen Ferienzielen wurden indessen aufgrund der Stellung der Pauschalreise nur marginal Marktanteile an die Billigflieger abgegeben (vgl. Schmitt 2001; Williams 2001, S. 283-285). Der Eintritt von Chartergesellschaften und Reisekonzernen in das Billigflugsegment sowie der verstärkte Einzelplatzverkauf sprechen aber bereits jetzt für ein verändertes Buchungsverhalten.

2.3 Der Flughafen Hannover-Langenhagen im regionalen Wettbewerb

Allgemein findet der Wettbewerb im Luftverkehr entweder direkt auf einer bestimmten Strecke zwischen zwei Flughäfen statt bzw. liegt indirekt über Umsteigeverbindungen vor, oder auf Städteverbindungen, wo mehrere Airports als Start- bzw. Zielorte in Frage kommen. Für Flughäfen ergeben sich somit zwei Formen der Konkurrenz. Zum einen besteht diese zwischen den Hubs, zum anderen zwischen nahegelegenen Flughäfen innerhalb einer Stadtregion (vgl. Graham 1995, S. 53, 230).

In dem für den Flughafen Hannover-Langenhagen relevanten Wettbewerb zwischen nahegelegenen Flughäfen spielen Einflussbereiche und damit Einzugsgebiete (EZG) eine tragende Rolle als Faktoren und Ergebnisse dieser Konkurrenz. Elementarster Wettbewerbsfaktor einer durch monopolistische Konkurrenz geprägten Flughafenindustrie ist die geographische Nähe von Flughäfen (vgl. Starkie 2002, S. 67f.). Wichtige Bestandteile bei der Definition des Begriffes Einzugsgebiet, auch Einflussgebiet

oder Einzugsbereich, sind die äußere Abgrenzung gegenüber konkurrierenden Flughäfen zur Beschreibung der Reichweite, aber auch die Marktdurchdringung. Einzugsgebiete sind somit Gebiete, aus denen der Hauptteil des Aufkommens eines Flughafens stammt. Folglich können Abstufungen eines engen, mehr als 50 % umfassenden Marktanteil eines Flughafens, und eines weiten EZG, mehr als 20 % Marktanteil, vorgenommen werden (vgl. Beer, Paesler 1997, S. 29f.; Hübl et al 2001). Der Wettbewerb zwischen benachbarten Flughäfen findet folglich hauptsächlich in Gebieten statt, in denen sich deren Einzugsgebiete überlagern. Die Ausdehnung und Eigenschaften der EZG werden allerdings von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Die wichtigste Variable zur räumlichen Abgrenzung des Marktes spielen die Transaktionskosten bei der Flughafenwahl, welche maßgeblich durch die Raumüberwindungskosten und Unannehmlichkeiten, gemessen am Zeitverlust, bestimmt werden (vgl. Wiezorek 1998, S. 138). Durch die in Deutschland hohe Integration der Verkehrssysteme können verschiedene Flughäfen mit ähnlichem Zeitaufwand erreicht werden, was eine Flughafen-Fusionskontrolle erschwert. Deswegen wird erst ab einer Entfernung von 150 bis 200 Kilometern von geringen Wettbewerbsbeziehungen gesprochen (vgl. Weitbrecht 1999, S. 87). Andererseits ist dieser Wettbewerb auch nur dann möglich, wenn zumindest bei einem Flughafen entsprechende Kapazitäten vorhanden sind (vgl. Fichert 1999, S. 252).

Eine der wichtigsten Determinanten der Einzugsgebiete ist der Flughafenzugang, also die Erreichbarkeit, und der damit verbundene Zeit- und Kostenaufwand. Daneben sind der Bedienungswert des Flughafens, bestimmt durch das Flugplanangebot, und die Flughafeninfrastruktur bedeutend. Letztere setzt sich zusammen aus der Bequemlichkeit der Flughafennutzung, dem Service und der Ausstattung des Flughafens sowie den Parkmöglichkeiten und den Parkkosten. Diese spielen speziell dann eine Rolle, wenn die Anfahrtkosten höher als der Flugpreis sind. Das Flugplanangebot kann ebenfalls sehr unterschiedlich sein, so etwa die Anzahl der Fluggesellschaften, die Qualität wie Anzahl der Ziele und Umsteigeverbindungen, die Preise der Airlines, die Frequenz auf einzelnen Strecken und die Flugzeiten und Flugtermine. Für diese Qualitätsmerkmale wird eine längere Anfahrt in Kauf genommen (vgl. Beer, Paesler 1997, S. 91; Zeike 2003, S. 73f., 76-83). Außerdem differieren die EZG von Flughäfen nach Quell- oder Zielaufkommen und der Streckenlänge, wobei für die Langstrecke größere Anfahrtswege in Kauf genommen werden (Graham 2001, S. 163). Auf der Kurzstrecke dagegen konkurriert das Flugzeug stärker mit anderen Verkehrsmitteln durch eine vergleichsweise höhere Preiselastizität der Nachfrage (vgl. Pompl 2002, S. 206f.). Nicht zu unterschätzen ist die Bedeutung der Airline-Strategien und deren Folgen für das Kundenverhalten und die Flugnetze. Während bei Hubs das Flugangebot wichtigste Determinante der Flughafenwahl ist, gilt bei anderen Flughäfen die räumliche Nähe als ausschlaggebend. Auch die Nachfragebündelung der Charterflieger kann die Abflughafenauswahl bei Pauschalreisen

einschränken (vgl. Graham 1999, S. 287f.; Barrett 2000, S. 18f.; Holzschneider 2000, S. 133).

Letztlich entscheidend für den Erfolg oder Misserfolg von Flughäfen ist das Verhalten der Fluggäste, deren Flughafen- und Fluggesellschaftspräferenzen maßgeblich durch Reisezweck und -dauer, das Reiseziel und personenbezogene Eigenschaften bestimmt werden. So achten Geschäftsreisende vornehmlich auf die Flugzeiten und Frequenz und weniger auf den Preis als Privatreisende, also Urlaubsreisende, Besuchsreisende und sonstige Privatreisende wie Auslandsstudenten oder Pendler. Innerhalb der Hauptgruppen gibt es jedoch kein einheitliches Wahlverhalten. Die Preiselastizität der Nachfrage ist größer bei Geschäftsreisenden aus kleineren Unternehmen, wobei Vielflieger aus beiden Hauptsegmenten häufig die Airline bevorzugen, bei deren Vielfliegerprogramm sie Mitglied sind. Bei den Urlaubsreisenden macht sich zudem die Zugehörigkeit zur Einkommensgruppe bemerkbar. Besonders Kurz- und Wochenendreisen können bei geringerem Einkommen sogar ganz gestrichen werden (vgl. Graham 1995, S. 26; Holzschneider 2000, S. 34-37; Pompl 2002, S. 187-208). Für den Erfolg von Flughäfen ist demnach die Qualität des bedienten Hinterlandes und EZG wichtig, weil dessen Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur die Reiseintensitäten und -präferenzen der Flughafenutzer beeinflusst (vgl. Reynolds-Feighan 2000; Debbage, Delk 2001). Dabei variiert die Auslandsreiseintensität deutlich zwischen den Bewohnern einzelner Bundesländer. Niedersachsen hat eine geringere Reiseintensität mit 60 bis 75 Auslandsreisen pro 100 Einwohner als etwa die Nachbarbundesländer Nordrhein-Westfalen, Bremen und Hessen mit 75 bis 90 und eine weit niedrigere Reiseintensität als Spitzenreiter wie Hamburg mit über 105 Auslandsreisen pro 100 Einwohner (Vorlaufer 2000, S. 102).

Flughäfen können viele der oben genannten Faktoren nicht direkt, sondern nur indirekt über Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur sowie des Zugangs und über niedrigere Gebühren steuern (vgl. Pels 2000, S. 22f.). Niedrige Flughafenengebühren sind besonders relevant für das Niedrigpreissegment, in deren schlanken Betriebskostenstrukturen diese Kosten stärker ins Gewicht fallen als bei Linienfluggesellschaften (vgl. Graham 2001, S. 98f.; Kap. 2.2.2). Die Standortpolitik einiger Low-Cost-Carrier ist dabei besonders rigoros, weil diese sich wegen Gebührenerhöhungen sogar von Flughäfen zurückziehen (vgl. Francis et al. 2003, S. 267-69). Dabei wird von den Billigfliegern argumentiert, dass sie neuen Verkehr induzieren sowie Passagiere aus weiter entfernten Gebieten anreisen und damit die Einnahmen aus dem Non-Aviation Bereich steigern (vgl. Dresner et al. 1996, S. 312; Gillen, Morrison 2003, S. 23). Der Non-Aviation Bereich setzt sich aus den Einnahmen zusammen, die nicht direkt mit dem Betrieb von Flugzeugen entstehen, wie etwa Mieten, Konzessionen, Parkgebühren und Direktverkauf. Im Gegensatz dazu werden die direkt aus dem Flugbetrieb entstehenden Einnahmen dem Aviation Bereich zugerechnet, also Bodenabfertigung und Flughafenengebühren. Dieser Bereich machte 1997 auf

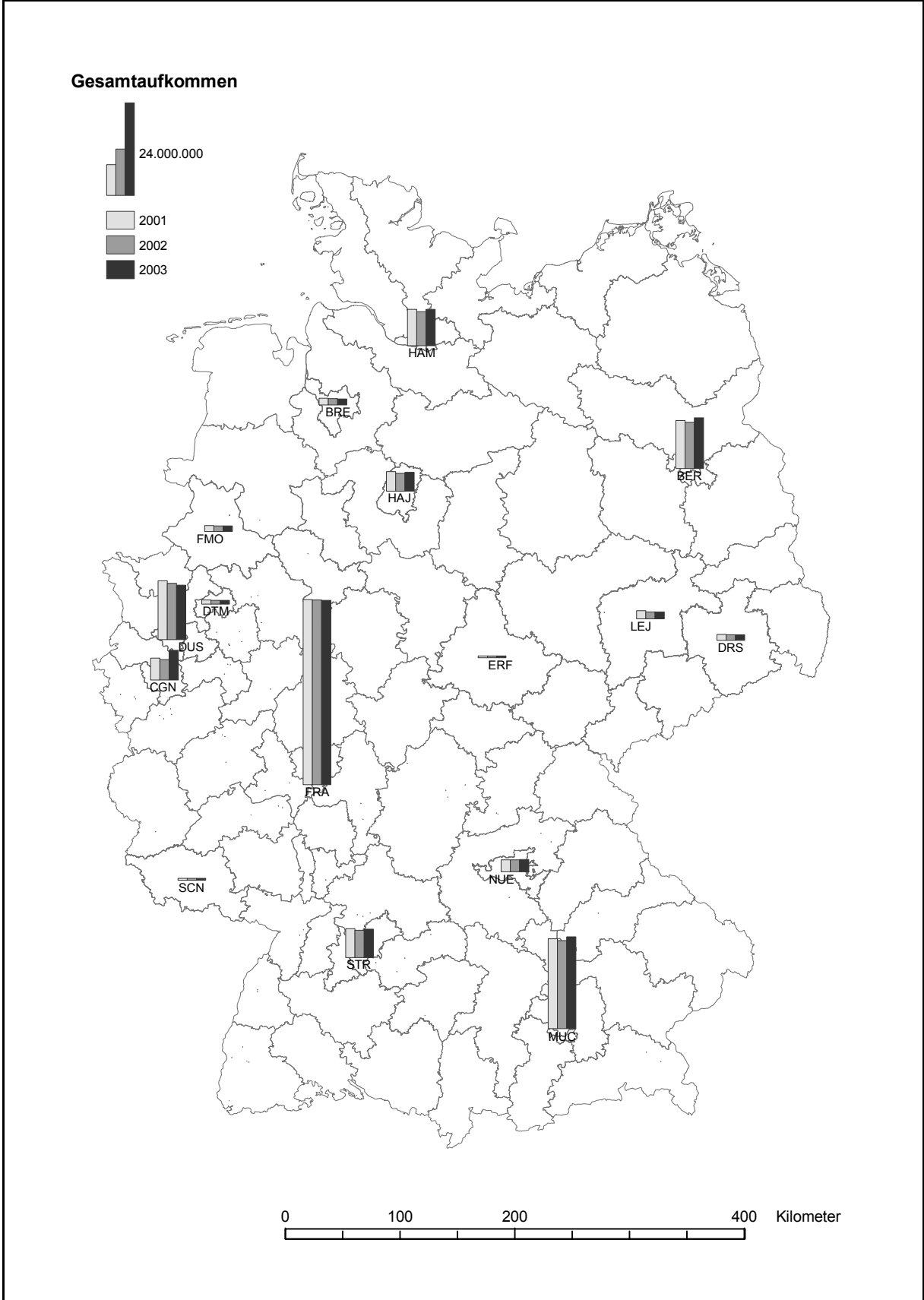
deutschen Flughäfen etwa 69 % der Einnahmen aus, sinkt aber mit der Größe des Airports und des Anteils an Langstreckenpassagieren (vgl. Weitbrecht 1999, S. 81; Graham 2001, S. 55-57).

Während bei den etablierten Fluggesellschaften mit Drehkreuzsystemen der Preiswettbewerb zwischen Flughäfen nur geringe Effekte hat, bestehen im Punkt-zu-Punkt-Niedrigpreissegment ohne abgestimmtes Netzwerk mehr Möglichkeiten, den Betrieb zu verlagern. Diese Anbieter suchen sich Flughäfen aus, die ihre Kosten minimieren, und schaffen dann den Markt um die Flughäfen herum (vgl. Pels 2000, S. 70f.; Starkie 2002, S. 67). Vor allem für Billigflieger werden deswegen Marketingzulagen gezahlt und reduzierte Landegebühren für einen bestimmten Zeitraum ermöglicht (Francis et al. 2003, S. 271f.). So wurde Hannover unter anderem durch einen temporären Verzicht auf Landegebühren zu einem zentralen Flughafen für Flüge in den asiatischen Teil der ehemaligen Sowjetunion (Behnen 2000, S. 16). Gleichzeitig steigt allerdings der Druck der EU-Kommission für mehr Wettbewerb auf und zwischen den Flughäfen durch die Forderung nach einer effizienteren Slot-Allokation, der Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste und stärker marktbasierter, transparenter Gebühren (vgl. Goh 2000).

Der Flughafen Hannover-Langenhagen liegt mit einem Passagiervolumen von ca. 5 Millionen Fluggästen im Jahr 2003 auf dem 8. Platz der internationalen Verkehrsflughäfen Deutschlands (ADV Klassifikation). Die für den regionalen Flughafenwettbewerb Hannovers relevantesten Flughäfen sind die Flughäfen Hamburg (HAM, 9,4 Mio.), Bremen (BRE, 1,6 Mio.), Münster/Osnabrück (FMO, 1,5 Mio.), Paderborn/Lippstadt und Leipzig/Halle (LEJ, 1,9 Mio.). Im regionalen Wettbewerb ist der Flughafen Hannover-Langenhagen also hinter Hamburg der zweitgrößte Flughafen (vgl. Tab. 2.3.1).

Die Entwicklung der Fluggastzahlen in den letzten Jahren war geprägt durch Einbrüche, die im Zusammenhang mit den Ereignissen des 11. Septembers und dem weltweiten wirtschaftlichen Rückwärtstrend zu sehen sind. Dies spiegelt sich in negativen Wachstumsraten im Jahr 2001 und besonders im Krisenjahr 2002, von denen alle internationalen Verkehrsflughäfen betroffen waren. Im Jahr 2003 scheint sich der Luftverkehrsmarkt jedoch wieder erholt zu haben. Steigende Passagierzahlen in diesem Jahr hängen oft mit der Aktivität von Billigfliegern an den Flughäfen zusammen. Durch den Markteintritt der Billigflieger entstand eine neue Dynamik, die sich in Zuwächsen von bis zu 44,8 % am Flughafen Köln-Bonn äußerten. Ebenfalls profitieren konnte der Flughafen Hannover-Langenhagen, dessen Fluggastzahlen im Jahr 2003 durch die Aufnahme des Flugbetriebs von HLX überdurchschnittlich im Vergleich zum Gesamtwert aller Flughäfen um 6,7 % anstiegen (vgl. Tab. 2.3.1, Abb.2.3.1). Für das Jahr 2004 wird sogar erwartet, dass das Niveau des Expo-Jahrs 2000 mit 5,4 Mio. Passagieren wieder erreicht werden kann.

Abbildung 2.3.1: Entwicklung des Passagieraufkommens internationaler Verkehrsflughäfen in Deutschland (2001-2003)



Quelle: ADV (verschiedene Jahrgänge), eigene Darstellung

Tabelle 2.3.1: Passagieraufkommen internationaler Verkehrsflughäfen in Deutschland und deren Veränderung (2001-2003)

	2001	%	2002	%	2003	%
Berlin ges.	12.489.399	-5,1	12.056.578	-3,5	13.190.803	9,4
- Tegel	.863.870	-3,9	9.828.663	-0,4	11.055.303	12,5
- Tempelhof	774.152	2,6	612.744	-20,8	451.116	-26,4
- Schönefeld	1.851.377	-13,2	1.615.171	-12,8	1.684.384	4,3
Bremen	1.799.568	-4,9	1.662.552	-7,6	1.612.906	-3,0
Dortmund	1.064.149	48,0	994.478	-6,5	1.023.329	2,9
Dresden	1.604.765	-6,3	1.459.728	-9,0	1.507.912	3,3
Düsseldorf	15.321.654	-4,0	14.633.555	-4,5	14.171.036	-3,2
Erfurt	470.185	-1,2	444.038	-5,6	463.601	4,4
Frankfurt	48.292.879	-1,5	48.165.058	-0,3	48.107.669	-0,1
Hamburg	9.411.512	-4,6	8.836.352	-6,1	9.424.820	6,7
Hannover	5.073.541	-6,8	4.648.851	-8,4	4.962.114	6,7
Köln/Bonn	5.651.669	-9,1	5.316.847	-5,9	7.697.716	44,8
Leipzig/Halle	2.100.988	-4,3	1.867.672	-11,1	1.865.495	-0,1
München	23.483.409	2,4	22.958.825	-2,2	24.013.458	4,6
Münster/Osn.	1.563.532	-8,0	1.430.512	-8,5	1.465.879	2,5
Nürnberg	3.149.514	2,6	3.141.242	-0,3	3.240.857	3,2
Saarbrücken	435.312	-1,0	409.163	-6,0	409.079	0,0
Stuttgart	7.558.319	-6,0	7.140.640	-5,5	7.464.903	4,5
Gesamt	139.470.395	-2,4	135.166.091	-3,1	140.621.577	4,0

Quelle: ADV (verschiedene Jahrgänge), eigene Zusammenstellung

Es darf nicht außer Acht gelassen werden, dass ein zunehmender Wettbewerbseffekt für den Flughafen Hannover-Langenhagen von den Regionalflughäfen ausgeht, die ebenfalls von der neuen Dynamik im Luftverkehrsmarkt profitieren konnten. Insbesondere Frankfurt-Hahn und Paderborn-Lippstadt verzeichneten starke Passagierzuwächse in der letzten Zeit. Der Erfolg von Regionalflughäfen erklärt sich zum einen durch Regionalfluggesellschaften, aber vor allem durch ihre Attraktivität für die Ferienflieger und für die Low-Cost-Carrier, die ihre Flughafenkosten minimieren wollen (vgl. Ehmer, Berster 2002, S. 88; Papatheodorou 2002, S. 385).

3 Datengrundlage und methodische Vorgehensweise

Zur Untersuchung des Fluggastpotenzials des Flughafens Hannover-Langenhagen wurden Primärdaten aus einer Fluggastbefragung herangezogen. Die Erhebung der Daten fand in den Monaten Januar bis Dezember 2003 durch Mitarbeiter und Studenten der Abteilung Wirtschaftsgeographie der Universität Hannover statt.

Der Fragebogen bestand aus ADV-Fragen (Fragen 1-4, 6-8, 11, 18, siehe Fragebogen im Anhang) zu Strecken- und Endzielen, Reisegrund und -dauer, gebuchten Leistungen, Verkehrsmittelwahl, Anreise- und Wohnort sowie persönlichen Grunddaten, die durch spezielle Fragestellungen des Flughafens ergänzt wurden. Letztere umfassten ergänzende Fragen zum Buchungsverhalten, zur Flughafenwahl und zur Beurteilung des Flughafens Hannover-Langenhagen und orientierten sich an den regelmäßig im Zweijahresrhythmus während der Ferienzeit stattfindenden Tourismus-Befragungen.

Insgesamt wurden 15.177 Passagiere des Flughafens Hannover-Langenhagen befragt, was im Vergleich zu den tatsächlichen Einsteigern (2.460.234) einer relativen Stichprobengröße von 1:162 entspricht. In der Stichprobe enthalten sind 1.719 befragte Fluggäste (11,4 %) von sog. Low Cost Carrier (LCC), wobei Hapag Lloyd Express-Passagiere (9,5 %) neben AirBerlin-Passagieren der Hannover-Stanstedt Verbindung und der Germania Express (GEXX)-Passagiere der Hannover-Palma de Mallorca Verbindung den größten Anteil an den Billigfluggästen bilden.

Die monatliche Anzahl an durchgeführten Interviews orientierte sich zum einen an den Monatswerten der tatsächlichen Einsteiger, so dass in den Sommermonaten mehr Passagierdaten erhoben wurden als in den Wintermonaten. Zum anderen gab es in den Monaten Juni, August und Oktober Befragungswellen mit jeweils rund 3.500 Interviews, um den hohen Stichprobenumfang zu gewährleisten. Während der Befragungswellen ergab sich eine relative Stichprobengröße von bis zu 1:57 im Juni (vgl. Tabelle 3.1).

Die Repräsentativität von Stichproben wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Primär hängt sie von der Stichprobengröße und dem gewählten Auswahlverfahren ab.

Der Stichprobenumfang war bereits vor Auftragsübernahme auf 15.000 Interviews festgelegt. Dabei ist die Wahl der Stichprobengröße nach unterschiedlichen Berechnungsmethoden mehr als ausreichend.

Tabelle 3.1: Stichprobenmerkmale der Fluggastbefragung 2003

Monat	geplante Stichprobe	tatsächliche Stichprobe	davon LCC	Einsteiger 2003	Relative Stichprobe
Januar	300	250	0	124.008	1:496
Februar	300	333	16	133.265	1:400
März	600	580	12	188.509	1:325
April	600	599	26	205.023	1:342
Mai	600	556	68	212.989	1:383
Juni	3.500	3.566	467	204.328	1:57
Juli	700	668	75	294.441	1:441
August	3.500	3.579	410	271.005	1:76
September	700	761	101	254.282	1:334
Oktober	3.500	3.535	472	260.506	1:74
November	380	426	30	159.078	1:373
Dezember	320	324	42	137.118	1:423
Summe	15.000	15.177	1.719	2.460.234	1:161

Nach der Methode der Endlichkeitskorrektur nach Sachs (1997) ist die Repräsentativität bereits bei einem Mindeststichprobenumfang von 400 Interviews gewährleistet. Jedoch bestünde bei dieser kleinen Stichprobe im Vergleich zur Grundgesamtheit die Gefahr, dass kleinere Gruppen aus der Grundgesamtheit nicht erfasst werden. Demzufolge wäre eine Stichprobengröße von 400 Interviews zu eng gefasst und bedürfte unbedingt einer Erweiterung.

Eine weitere Möglichkeit, die Mindeststichprobengröße zu bestimmen, ergibt sich nach Friedrichs (1990). Die Stichprobengröße kann anhand der Anzahl der Variablen und deren Merkmalsausprägungen bestimmt werden. Der Mindeststichprobenumfang errechnet sich mit der Formel

$$n = 10 \cdot K_{v1} \cdot K_{v2} \cdot K_{v3} \cdot \dots \cdot K_{vn},$$

wobei K gleich der Zahl der Merkmalsausprägungen ist und der Faktor 10 die benötigte Mindestfallzahl pro Zelle in einer Auswertungsmatrix darstellt.

Zur Berechnung werden jedoch nicht alle im Fragebogen enthaltenen Variablen genutzt, sondern nur diejenigen, die aus einem Hypothesenkatalog abgeleitet wurden und die Stichprobe signifikant differenzieren. Relevant für die späteren Auswertungen (vgl. hierzu auch Kapitel 4.1) sind die Flugziele, eine Unterscheidung zwischen den Marktsegmenten (beruflicher und privater Anlass der Reise) sowie eine Differen-

zierung zwischen Quell- und Zielverkehr. Demnach berechnet sich die Mindeststichprobengröße für die Fluggastbefragung mit:

$$n = 10 \cdot \text{Streckenziel (114)} \cdot \text{Anlass der Reise (4)} \cdot \text{Richtung (2)} \\ = 9.120 \text{ Fälle.}$$

Auch in diesem Fall übersteigt der vorgegebene Stichprobenumfang die erforderliche Mindeststichprobengröße und die Stichprobe ist somit repräsentativ.

Bei der Stichprobenauswahl wurde eine zweistufige Methode gewählt. In der ersten Stufe kam das Quota-Verfahren zur Anwendung, bei dem die prozentuale Verteilung der Einsteiger auf die Streckenziele berücksichtigt wurde. Ebenfalls wurde die Verteilung der Einsteiger im Tages- und Jahresgang berücksichtigt. Die Grundlage bildeten Monats- und Jahresstatistiken des Flughafens aus dem Jahr 2002, die regelmäßig an neue Veränderungen in der Zielgebietsstruktur, z. B. Angebotserweiterungen durch LCC, angepasst wurden.

Bei der zweiten Stufe des Auswahlverfahrens handelte es sich um eine reine Zufallsauswahl der im Sicherheitsbereich in den jeweiligen Wartezeiten vor dem Abflug befragten Passagiere.

Um die Qualität der Stichprobe zu erhöhen, wurden alle Befrager² vor Beginn der Untersuchung geschult und auf die Erhebungssituation vorbereitet. Die Antwortbereitschaft der Passagiere war insgesamt sehr hoch, was auch mit der relativ kurzen Interviewdauer von ca. 5 Minuten bei beruflichen Fliegern oder Familien- und Bekanntenbesuch bis ca. 10 Minuten bei Urlaubsreisenden zusammenhängt. Aus diesem Grund konnten auch Passagiere, die erst sehr knapp zu ihrem Abflug-Gate kamen, erfasst werden. Der besonderen Situation in der Lufthansawartzone mit First Class-Lounge im Terminal A wurde ebenfalls Rechnung getragen, indem Interviewer teilweise direkt am Ausgang der Lounge platziert wurden, um speziell auch diese Klientel zu erfassen.

Um die Repräsentativität der Stichprobe zu berechnen, kann eine Korrelationsanalyse durchgeführt werden. In der Berechnung wird die prozentuale Verteilung der Ein-

² Befrager nach Anzahl der Interviews:

Christian Sunder, Ole M. Hackfurth, Moritz Hoppe, Halina Gebert, Janine Tristram, Jennifer Abschlag, Melanie Albrecht, Dennis Stockinger, Juliane Bielinski, Jan Weykopf, Horst Kaluschke, Tina Bodenschatz, Romano Flammang, Jan Lange, Klaas Fechner, Tina Wostradowski, Arne Decker, Ben Murphy, Oliver König, Torsten Träger, Barbara Ehrich, Felix Jacobi, Markus Pütz, Mathias Wiesner, Fabian Perschke, Frank Stangneth, Stefan Graf, Martin Heine, Jörg Schaarschmidt, Elke Schepokat, Kathrin Feige, Sven Pfortner, Christoph Austen, Annett Scholz, Henning Spenthoff, Eliza Stypka, Tanja Czarnecki, Stefan Küpper, Ariumaa Dalai, Arthur Selescu, Roman Brinkop, Tobias Kühne, Alexandra Paetsch, Jan Mußhoff, Sebastian Majer, Patrick Roßa, Florian Neiweiser, Christoph Barkow, Christian Stühning, Sven Carstens, Arne Matthaei, Judith Marquardt, Christian Urbanski, Anne Stahmer, Matthias Palandt

Darüber hinaus haben Mitarbeiter und Praktikanten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH bei der Befragung mitgewirkt.

steiger nach Streckenzielen auf die Stichprobengröße hochgerechnet (=geplante Stichprobe) und in Beziehung zu den tatsächlich befragten Passagieren gesetzt (= tatsächliche Stichprobe). Bevor jedoch die geplante Stichprobe und der Korrelationskoeffizient berechnet werden konnten, mussten die Einsteigerstatistik des Flughafens bereinigt und einige Sonder- und Transitflüge aus der Statistik herausgenommen werden (vgl. Tab. A-3.1).

Bei der Korrelationsanalyse erfolgte die Bestimmung des Korrelationskoeffizient nach Pearson, der die Wurzel der Varianz zwischen geplanter und tatsächlicher Stichprobe wiedergibt. Mit einem Korrelationskoeffizienten von 0,99 ergibt sich ein extrem starker statistischer Zusammenhang zwischen geplanter Stichprobe und tatsächlicher Verteilung der Stichprobe nach Streckenzielen. Mit einer 0,1 %igen Irrtumswahrscheinlichkeit ist dieser extrem starke Zusammenhang nicht zufällig (Schwellenwert für Irrtumswahrscheinlichkeit bei Bahrenberg, Giese, Nipper 1999, S. 230). Aus diesem Grund waren Korrekturfaktoren bei der anschließenden Analyse der Daten in Kapitel 4 nicht nötig.

Das nachfolgende Kapitel 4 gliedert sich in sechs Unterkapitel, in denen zunächst allgemeine Passagierstrukturen dargestellt werden. Anschließend werden Zielgebiets- und Einzugsgebietsstrukturen analysiert sowie das aktuelle Reiseverhalten und die Beurteilung des Flughafens Hannover-Langenhagen aus der Sicht der Fluggäste ausgewertet. Bei den Auswertungen gilt ein besonderes Interesse den Billigfluggästen. Aus diesem Grund findet sich in Kapitel 4.6 die Auswertung der Sonderbefragung aus der Befragungswelle im August. Hier wurde der Fragebogen nochmals um spezielle Fragen für LCC-Passagiere ergänzt. Die ergänzenden Fragen sind ebenfalls im Anhang aufgeführt.

Die Auswertungen in Kapitel 4 werden unterstützt durch zahlreiche Tabellen und Abbildungen, die jedoch aus Gründen des Leseflusses nicht immer unmittelbar an den relevanten Stellen im Text stehen können. Ein Großteil der Tabellen befindet sich deshalb im Anhang (nicht veröffentlicht). Verweise im Text auf diese Tabellen sind mit einem „A“ vor der Tabellenummer gekennzeichnet (z. B. vgl. Tab. A-4.1.1).

4 Ergebnisse der Fluggastbefragung 2003

4.1 Allgemeine Kundenstrukturen des Flughafens Hannover-Langenhagen

4.1.1 Anlass, Richtung, Zielstruktur, Flughäufigkeit

Ziel dieses ersten Auswertungskapitels ist es, einen Überblick über die Passagierstruktur des Flughafens Hannover – Langenhagen zu geben. Aus diesem Grund sollen zunächst Grundmerkmale der Fluggäste beschreiben werden wie Reiseanlass, Reiserichtung, Zielstruktur, die die Stichprobe in unterschiedliche Merkmalsgruppen trennen und nach denen die späteren Auswertungen differenziert werden.

Die Fluggäste lassen sich mithilfe des Kriteriums „Anlass der Reise“ in zwei grobe Gruppen einteilen: die beruflich Reisenden und die Privatreisende. Die Gruppe der beruflich Reisenden besteht aus Geschäftsreisen (d. h. Reisen zu Besprechungen, Konferenzen, Verkaufsverhandlungen, etc.), Incentive-, Messe- und Kongressreisen. Zu den Privatreisen zählen Urlaubsreisen, Familien- und Bekanntenbesuche und sonstige private Reisen (z. B. Event- und Städtereisen). Da das Marktsegment der privaten Flüge sehr unterschiedlich ist, wurden die Kategorien in dieser Fluggastbefragung einzeln abgefragt.

Fast zwei Drittel (72,8 %) der Passagiere des Flughafens Hannover-Langenhagen fliegt aus privatem Anlass (vgl. Tab. 4.1.1). Mit ca. 50 % bildet die Gruppe der Urlaubsreisenden den größten Anteil, was die Funktion des Flughafens Hannover-Langenhagen als großen Ferienflughafen unterstreicht (vgl. hierzu auch Kapitel 2). Während der Anteil der Urlaubsreisen bei den Billigfluggästen (46,2 %) ähnlich hoch ist wie bei allen Passagieren (49,7 %), fällt eine Verschiebung innerhalb der anderen Segmente auf. Bei den Billigfluggästen sinkt der Anteil der beruflich Reisenden (14,3 %) zugunsten der Besuchsreisen (29,5 %). Sonstige private Reisen sind mit einem Anteil von 10 % ebenfalls stärker vertreten, was mit höheren Anteilen von Städtereisen zusammenhängt.

Tabelle 4.1.1: Reiseanlass der befragten Passagiere

Anlass	Alle Passagiere		Billigfluggäste	
	absolut	Prozent	absolut	Prozent
beruflicher Anlass	4.122	27,2	246	14,3
Familien-/Bekanntesbesuch	2.986	19,7	507	29,5
Urlaub/Erholung	7.540	49,7	793	46,2
sonstiger privater Anlass	523	3,4	172	10,0
Gesamt	15.171	100	1.718	100

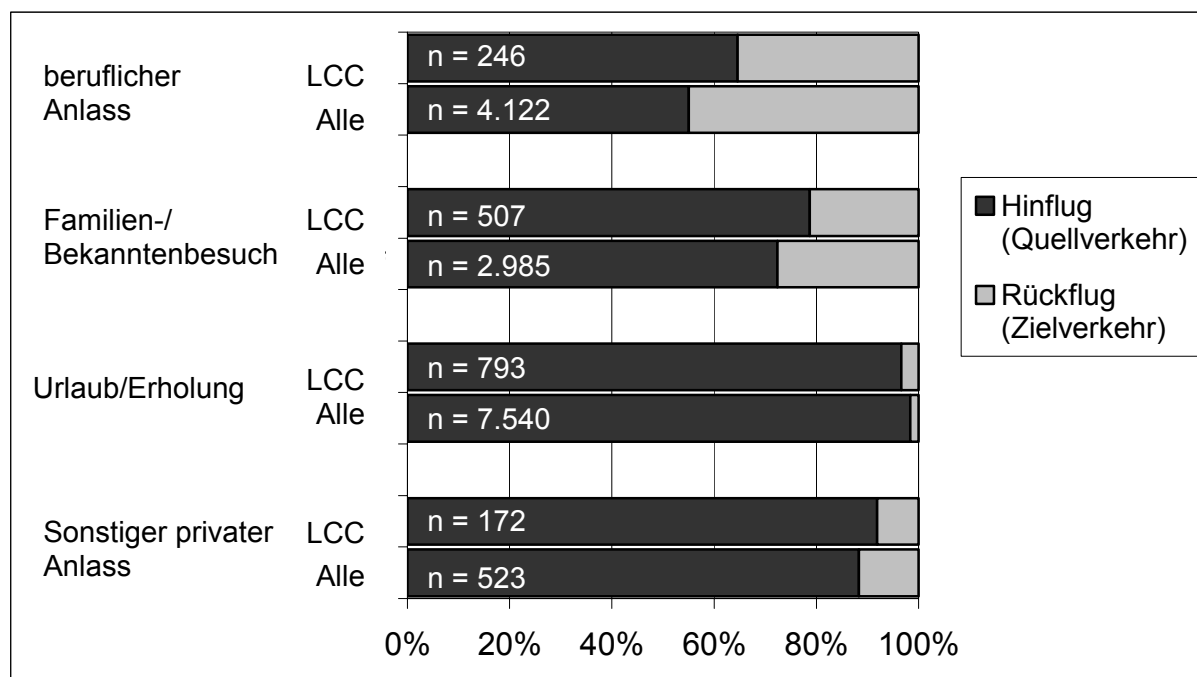
Die Bedeutung des Flughafens Hannover – Langenhagen als Ferienflughafen spiegelt sich ebenfalls in der Relation von Quell- und Zielverkehr wider, bei der sich 81,1 % aller Passagiere auf dem Hinflug befinden (vgl. Tab. 4.1.2). Der Anteil des Quellverkehrs ist, wie zu erwarten, bei Urlaubsreisenden (98,4 %) und sonstigem privaten Anlass (88,3 %) noch höher. Bei beruflich Reisenden befinden sich 55 % auf dem Hinflug und 45 % auf dem Rückflug (vgl. Tab. A-4.1.1, Abb. 4.1.1).

Dieselben Tendenzen sind auch bei den Billigfluggästen zu erkennen (vgl. Tab. A-4.1.2, Abb. 4.1.1), wobei die Bedeutung als Quellflughafen bei beruflichem Anlass und Besuchsreisen größer ist und die Bedeutung als Zielflughafen bei den Urlaubsreisenden steigt.

Tabelle 4.1.2: Reiserichtung der befragten Passagiere

Richtung	Alle Passagiere		Billigfluggäste	
	absolut	Prozent	absolut	Prozent
Hinflug (Quellverkehr)	12.316	81,1	1.483	86,3
Rückflug (Zielverkehr)	2.860	18,8	236	13,7
Gesamt	15.176	100	1.719	100

Abbildung 4.1.1: Reiserichtung aller Passagiere und der Billigfluggäste differenziert nach Reiseanlass



Vom Flughafen Hannover-Langenhagen können Ziele auf allen Kontinenten erreicht werden. Nach Verkehrsregionen geordnet, zeigt sich, dass der Großteil der befragten Passagiere (66,7 %) zu europäischen Zielen flog. Ebenfalls wichtig sind die Ziele in Nordafrika (Ägypten, Tunesien, Marokko) und in der Türkei (14,5 %), auf denen ins-

besondere Urlaubsreisende zu finden sind. Nationale Ziele machen einen Anteil von 8,5 % aus. Auf den GUS- und interkontinentalen Verkehr entfallen 3,0 % bzw. 7,3 % der befragten Passagiere (vgl. Tab.4.1.3 und die weiteren Ausführungen zu den Flugzielen in Kapitel 4.2).

Die Zielgebietsstrukturen der Billigfluggäste werden an dieser Stelle nicht weiter aufgezeigt, da sich die Ziele angebotsbedingt nur in Europa befinden, nämlich in Spanien, Italien, Frankreich, Österreich und Großbritannien.

Tabelle 4.1.3: Zielregionen der befragten Fluggäste

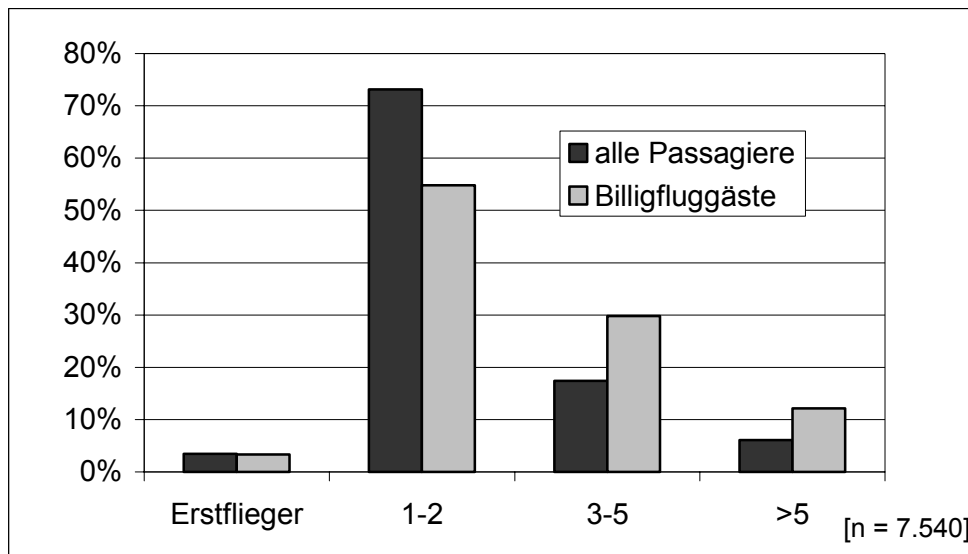
Zielregionen	Alle Passagiere	
	absolut	Prozent
Deutschland	1.278	8,5
Europa	10.085	66,7
Nordafrika/Türkei	2.189	14,5
GUS	461	3,0
Interkontinental	1.110	7,3
Summe	15.123	100

Bei der Betrachtung der Flughäufigkeit der befragten Passagiere zeigt sich, dass ungefähr die Hälfte der Passagiere (51,9 %) ein- bis zweimal im Jahr das Flugzeug als Verkehrsmittel nutzt (vgl. Tab. 4.1.4). Etwa 20 % der Passagiere fliegt drei- bis fünfmal im Jahr. Dieser Anteil ist bei den Billigfluggästen deutlich höher und liegt bei ca. 30 %, was den Rückschluss nahe legt, dass Billigfluggäste tendenziell eine größere Flughäufigkeit aufweisen. Aufgrund des geringeren Anteils der beruflich Reisenden bei den Billigfluggästen ist der Anteil der Vielflieger (d. h. mehr als 5 Flüge pro Jahr) jedoch geringer. Insbesondere bei Urlaubsreisenden kann jedoch bestätigt werden, dass die Billigfluggäste tendenziell häufiger fliegen (vgl. Tab. A-4.1.3 u. 4, Abb. 4.1.2).

Tabelle 4.1.4: Flughäufigkeit der befragten Passagiere

Anzahl der Flüge pro Jahr	Alle Passagiere		Billigfluggäste	
	absolut	Prozent	absolut	Prozent
Erstflieger	415	2,8	45	2,6
1 - 2	7.675	51,9	782	45,5
3 - 5	2.821	19,1	508	29,6
> 5	3.878	26,2	383	22,3
Gesamt	14.789	100	1.718	100

Abbildung 4.1.2: Flughäufigkeiten der Urlaubsreisenden



4.1.2 Demographische Grunddaten der Fluggäste

Im Rahmen der Fluggastbefragung wurden demographische Grunddaten über das Alter und Geschlecht der Passagiere erhoben. Die Altersstruktur der Fluggäste ist geprägt durch einen relativ geringen Altersdurchschnitt. Dies spiegelt die hohe Flugintensität der 20-49-Jährigen wider, wie sie in einigen Studien beschrieben wird (vgl. z. B. Pompl 2001, S. 201). Etwa 70 % aller Fluggäste sind unter 50 Jahre alt; bei Passagieren der sog. Billigflieger liegt der Anteil der unter 50-Jährigen sogar bei 73 % (vgl. Tab. 4.1.5).

Tabelle 4.1.5: Alterstruktur der befragten Passagiere

Alter Jahre	Alle Passagiere			Billigfluggäste		
	Abs.	%	kumulierte %	Abs.	%	kumulierte %
jünger als 19	601	4,0	4,0	89	5,2	5,2
20-29	2.615	17,4	21,3	395	23,1	28,3
30-39	3.834	25,4	46,8	435	25,5	53,8
40-49	3.496	23,2	70,0	329	19,3	73,1
50-59	2.479	16,5	86,4	242	14,2	87,2
60-69	1.598	10,6	97,1	170	10,0	97,2
70-79	398	2,6	99,7	42	2,5	99,6
80 und älter	46	0,3	100,0	6	0,4	100,0
Gesamt	15.067	100,0	-	1.708	100,0	-

Während das Geschlechterverhältnis mit 49,2 % männlichen und 50,8 % weiblichen Passagieren in der LCC Gruppe nahezu ausgeglichen ist, ist der Anteil der männlichen Fluggäste (56,3 %) bei allen Befragten größer als der Anteil weiblicher (43,7 %)

Fluggäste (vgl. Tab. 4.1.6). Dies zeigt sich insbesondere in der Altersgruppe der 30- bis 50-Jährigen. Die männlichen Fluggäste dominieren hier, weil es sich um die relevante Altersklasse der beruflichen Flieger handelt. Demgegenüber überwiegen sowohl bei den unter 30-Jährigen als auch leicht bei den über 60-Jährigen die weiblichen Passagiere (vgl. Tab. A-4.1.5 u. 6).

Betrachtet man die Geschlechtsstruktur nach Reiseanlass, so fällt auf, dass bei beruflichem Anlass (ca. 80 %, vgl. Tab. A-4.1.7 u. 8) mehr männliche Passagiere mit dem Flugzeug fliegen als bei privaten Reisen, wo weibliche Passagiere dominieren. Dies trifft ebenfalls auf die Billigflieger zu. Da aber der Anteil der beruflichen Reisen bei den Billigfliegern viel geringer ist, kann ein ausgeglichenes Geschlechterverhältnis entstehen.

Tabelle 4.1.6: Geschlechterverhältnis der befragten Fluggäste

Geschlecht	Alle Passagiere		Billigfluggäste	
	absolut	Prozent	absolut	Prozent
männlich	8.540	56,3	845	49,2
weiblich	6.637	43,7	874	50,8
Gesamt	15.177	100	1.719	100

4.2 Flugziele der befragten Passagiere

In Kapitel 4.1.1 wurde bereits die Zielgebietsstruktur der Passagiere dargestellt (vgl. Tab. 4.1.3). An dieser Stelle sollen nun zunächst auf die Verbindungswege zu den einzelnen Flugziele eingegangen und anschließend die Zielgebiete im Quellverkehr und die Herkunftsregionen im Zielverkehr genauer analysiert werden.

Insgesamt liegt der Direktfluganteil bei 82,3 %. Passagiere, die auf ihrem Weg zum Endziel umsteigen müssen, tun dies zu 91 % einmal. 8,2 % der Umsteiger müssen zweimal umsteigen, nur ganz wenige drei-, vier- oder fünfmal (vgl. Tab. A-4.2.1).

Die große Mehrheit der Ziele in Deutschland (98,4 %), Europa (87,3 %), und Nordafrika/Türkei (92,7 %) können vom Flughafen Hannover-Langenhagen als Direktflug erreicht werden. 75 % der Ziele im GUS-Zielgebiet werden direkt angefliegen, während der Direktfluganteil bei den interkontinentalen Verbindungen nur bei ca. 5 % liegt (vgl. Tabelle A-4.2.2). Direktverbindungen bestehen lediglich nach Punta Cana (PUJ, Dominikanische Republik) sowie Toronto und Moncton (YYZ bzw. YQM, Kanada). Um alle weiteren interkontinentalen Ziele zu erreichen, müssen die Passagiere ein- oder mehrmals umsteigen.

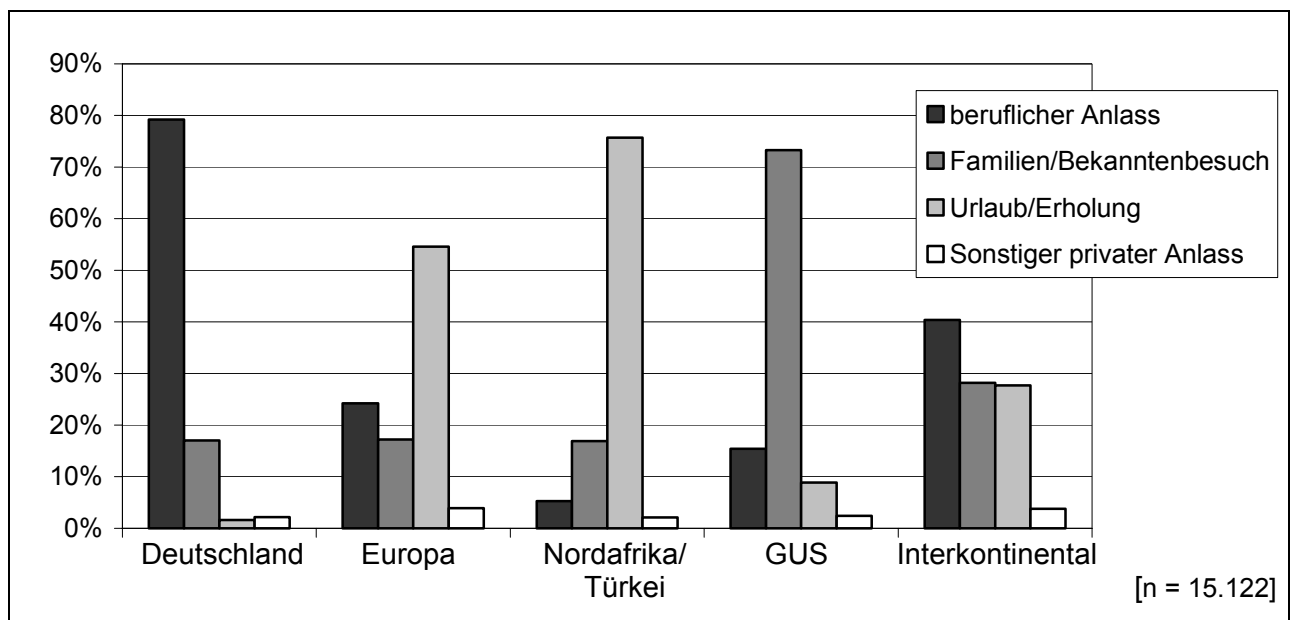
In Deutschland sind Frankfurt (FRA) und München (MUC) die wichtigsten Umsteigeflughäfen für den Linienverkehr. 36,0 % aller Passagiere, die eine Umsteigeverbindung gebucht haben, steigen in FRA um, 13,5 % in MUC (vgl. Tab. A. 4.2.3). In FRA sind 80,7 % der Flüge Umsteigeverbindungen. Der Anteil der Passagiere, für die FRA auch das Endziel darstellt, liegt bei 19,3 %. Demgegenüber liegt der Direktfluganteil in MUC bei 67,6 %; hier nutzen 32,4 % der Fluggäste den Flughafen als Umsteigeflughafen. Die nächst wichtigsten Umsteigeflughäfen sind Amsterdam (AMS) mit 11,7 %, Kopenhagen (CPH) mit 6,3 % und Paris (CDG) mit 5,3 %. Eine Besonderheit liegt bei Nürnberg (NUE) vor, wo der Direktfluganteil nur zwar nur bei 2,8 % liegt, aber rund 96 % der Flüge Umsteigeverbindungen sind, weil AirBerlin dort ein Drehkreuz für Charterflüge aufgebaut hat (vgl. Tab. A-4.2.3 u. 4).

In der Literatur finden sich Hinweise, dass auch Billigflugziele zunehmend als Drehkreuze genutzt werden. Für diese Untersuchung trifft dies wenigstens für den Flughafen London / Stansted zu, der von AirBerlin als Billigflugziel angefliegen wird. 5,5 % aller Fluggäste (13 Passagiere), die nach London / Stansted fliegen, fliegen von dort aus weiter, v. a. zu Zielen auf den Britischen Inseln. Von den Zielen, die von HLX angefliegen werden, gibt es jeweils eine Umsteigeverbindung über Nizza (NCE), Catania (CTA), Venedig (VCE), Mailand (BGY) sowie zwei über Neapel (NAP) (vgl. Tab. A-4.2.4 u. 5).

Bei Betrachtung der Endzielregionen fällt auf, dass es bei einer Differenzierung nach Reiseanlass zu strukturellen Veränderungen kommt, wie Abb. 4.2.1 verdeutlicht. Auf nationalen Strecken werden die meisten Reisen aus beruflichem Anlass getätigt. Innerhalb Europas sind Urlaubsreisen der häufigste Reisegrund. In der Endzielregion

Nordafrika / Türkei sind Urlaubsreisen sogar noch bedeutender. GUS-Strecken sind geprägt durch einen sehr hohen Anteil von Besuchsreisen, was mit der großen Anzahl an Spätaussiedlern bzw. Russlanddeutschen zusammenhängt, die Familien und Bekannten besuchen. Der interkontinentale Flugverkehr ab Hannover – Langenhagen weist eine leichte Mehrheit an beruflichen Reisen auf, jedoch sind die Unterschiede zwischen den einzelnen Reiseanlässen deutlich geringer (vgl. Tab. A-4.2.6). Innerhalb der Billigfluggäste, die zu europäischen Zielen fliegen, gibt es Unterschiede bei den Anteilen im Reiseanlass in den einzelnen Streckenzielen (vgl. Tab. A-4.2.7). Hohe Anteile an beruflich Reisenden weisen die Ziele Mailand / Bergamo (BGY, 35,0 %), London / Stansted (STN, 29,0 %), Klagenfurt (KLU, 24,1 %) und Bilbao (BIO, 18,8 %) auf. Die Anteile an Besuchreisenden sind insbesondere in STN (48,7 %), Olbia (OLB, 40,7 %), BGY (37,2 %) sowie in Catania (CTA, 33,0 %) hoch. Die Ziele mit den höchsten Anteilen im Urlaubsverkehr sind Palma de Mallorca (PMI, 71,8 %), Venedig (VCE, 60,8 %), CTA (59,1 %), Valencia (VLC, 58,6 %) und Reus (REU, 58,2 %). Hohe Anteile an Reisen aus sonstigem privaten Anlass weisen die klassischen Städtereisedestinationen wie Rom (CIA, 20,8 %), Pisa (PSA, 17,8 %), VCE (14,5 %) und Neapel (NAP, 12,2 %) auf.

Abbildung 4.2.1: Struktur des Reiseanlasses in den einzelnen Endzielregionen



Während sich der Quell- und Zielverkehr zu deutschen Zielen die Waage hält, kommt es innerhalb der anderen Endzielregionen zu Unterschieden (vgl. Tab. 4.2.1). Den größten Anteil an Quellverkehr haben Streckenziele in Nordafrika und der Türkei, was mit der großen Bedeutung als Tourismusdestination zusammenhängt. GUS-Ziele weisen ebenfalls einen hohen Anteil (86,8 %) an Quellverkehr auf. Der Grund hierfür liegt aber eher an dem dominierenden Anteil der Besuchsreisen.

Tabelle 4.2.1: Verhältnis von Quell- und Zielverkehr in den Endzielregionen

Richtung	Endzielregion									
	Deutschland		Europa		Nordafrika/ Türkei		GUS		Interkontinental	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Hinflug (Quellverkehr)	639	50,0	8.287	82,2	2.126	97,1	400	86,8	825	74,3
Rückflug (Zielverkehr)	639	50,0	1.797	17,8	63	2,9	61	13,2	285	25,7
Gesamt	1.278	100	10.085	100	2.189	100	461	100	1.110	100

Zusammenfassend ist anzumerken, dass dort, wo der Anteil des Zielverkehrs hoch ist, auch der Anteil beruflich Reisender groß ist. D. h. im Umkehrschluss ist Hannover bzw. die ganze Region Südostniedersachsen als Urlaubsdestination eher unbedeutend.

Die nun folgende genauere Betrachtung des Quell- und Zielverkehrs soll die Unterschiede zwischen den einzelnen Endzielregionen weiter verdeutlichen. Dabei wird jeweils eine Untersuchung des Reiseanlasses differenziert nach Endzielregionen sowie die Verteilung des Reiseanlasses innerhalb einzelner Länder vorgenommen.

Quellverkehr nach Endzielregionen:

Der Quellverkehr auf nationalen Strecken ist durch einen hohen Anteil von beruflich Reisenden (80,1 %) geprägt. 15,6 % der befragten Passagiere fliegen innerhalb Deutschlands, um Familienangehörige oder Bekannte zu besuchen. Der Anteil der Urlaubsreisen und Reisen aus sonstigem privaten Anlass ist auf nationalen Strecken nur gering und liegt zusammen nur bei 4,2 % (vgl. Tab. 4.2.2).

Tabelle 4.2.2: Endzielregionen nach Reiseanlass im Quellverkehr

Richtung	Anlass der Reise									
	beruflicher Anlass		Familien/ Bekanntensbesuch		Urlaub/ Erholung		sonstiger privater Anlass		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Deutschland	512	80,1	100	15,6	13	2,0	14	2,2	639	100
Europa	1.312	15,8	1.188	14,3	5.428	65,5	356	4,3	8.284	100
Nordafrika/ Türkei	85	4,0	340	16,0	1.654	77,8	47	2,2	2.126	100
GUS	52	13,0	300	75,0	38	9,5	10	2,5	400	100
Interkontinental	287	34,8	221	26,8	283	34,3	34	4,1	825	100
Gesamt	2.248	18,3	2.149	17,5	7.416	60,4	461	3,8	12.274	100

In Europa liegt der Hauptreiseanlass zu 65,5 % bei Urlaubsreisen. 15,8 % der befragten Passagiere reisen innerhalb Europas aus beruflichem Grund; 14,3 % besuchen Familie und Bekannte. Der Anteil von Reisen aus sonstigem privaten Anlass liegt bei 4,3 %.

Von den europäischen Zielen bildet Spanien die wichtigste Urlaubsdestination (58 % aller Fluggäste auf europäischen Strecken), gefolgt von Griechenland (15,4 %), Italien (7,6 %) und Portugal (4,9 %). Bemerkenswert sind die relativ hohen Anteile von Bulgarien (VAR und BOJ) und Kroatien (SPU) (5,7 bzw. 2,2 %), die sich als relativ neue und eher preiswerte Pauschalziele auf dem Tourismusmarkt befinden (vgl. Tab. A-4.2.12).

Innerhalb der einzelnen Länder ist der Anteil der Urlaubsreisenden am Gesamtaufkommen stark unterschiedlich (vgl. Tab. A-4.2.8). Liegen die Anteile der Urlaubsreisen in Spanien, Griechenland und Bulgarien über 80 %, gilt Italien nur für 51,8 % aller Italienreisenden als Urlaubsdestination. Hier haben Familien- und Bekanntenbesuch sowie Reisen aus beruflichem Anlass eine größere Bedeutung. Kleine Reisemärkte wie Zypern und Malta haben zwar innerhalb Europas nur eine geringe Bedeutung als Urlaubsdestination, allerdings liegt in beiden Zielen der Anteil der Urlaubsreisen über 90 %. Ebenso nehmen innerhalb der Länder Norwegen (21,9 %) und Irland (40 %) Urlaubsreisen eine wichtige Stelle ein, obwohl sie insgesamt als europäische Urlaubsregion keine Rolle spielen, d. h. zusammen bei nur 0,2 % liegen. Die meisten beruflich Reisenden fliegen nach Großbritannien (17,1 %), Spanien (14,3 %), Frankreich (13,0 %) und Österreich (11,8 %). Hohe Anteile an beruflichen Reisen innerhalb der einzelnen Länder weisen die Beneluxstaaten, die Alpenregion, Dänemark, Schweden und die Länder in Ost- und Mitteleuropa auf, deren Anteile zwischen 66,2 % (Österreich) und 90,5 % (OME) liegen. Die Britischen Inseln (Großbritannien und Irland) und die Balkanländer haben die höchsten Anteile ebenfalls im Berufsverkehr. Der Anteil der beruflich Reisenden liegt aber trotzdem nur unter 50 %, da der Anteil an Besuchsreisen in diesen Ländern ebenfalls bedeutend ist. Italien hat als einziges südeuropäisches Land im Quellverkehr einen relativ bedeutenden Anteil an beruflich Reisenden, der bei 14,3 % liegt.

Die Hauptzielregionen für Besuchsreisen liegen in den südeuropäischen Ländern Spanien und Italien (31,3 % bzw. 15,6 %). Eine mögliche Ursache liegt an hohen Anteilen ehemaliger Gastarbeiter in diesen Ländern, die sich in Deutschland niedergelassen haben und zu Besuch in ihre Heimatländer fahren bzw. Besuch aus diesen Ländern empfangen. Des Weiteren ist Großbritannien mit 20,4 % eine bedeutende Destination für Besuchsreisende, was mit der Bedeutung der britischen Militärstandorte (z. B. in Celle, Bergen und Hameln) zusammenhängt. Die höchsten Anteile der Besuchsreisenden innerhalb der Länder haben Großbritannien und die restlichen Balkan-Staaten. Ebenso bedeutende Anteile weisen Italien und Frankreich auf. In-

nerhalb von Spanien ist die Bedeutung der Familien und Bekanntenbesuche (9,7 %) geringer aufgrund des hohen Urlauberanteils.

Die Reisen nach Nordafrika (Ägypten, Tunesien, Marokko) und in die Türkei sind zu 77,8 % Urlaubsreisen und zu 16 % Besuchsreisen (vgl. Tab. A-4.2.9). Berufliche und sonstige Reisen sind eher unbedeutend. In dieser Gruppe ist die Türkei mit über 90 % die wichtigste Urlaubsdestination. Im Quellverkehr insgesamt liegt die Türkei nur hinter Spanien als zweitgrößte Urlaubsdestination der befragten Passagiere.

Trotz dieses absolut höchsten Anteils der Urlaubsreisenden liegt der Urlauberanteil von allen Reisen in die Türkei nur bei 70 %. Hier nehmen berufliche Reisen und Besuchsreisen größere Anteile ein als in Tunesien und Ägypten, wo der Anteil der Urlaubsreisenden bei über 90 % liegt. Diese Länder haben auch den geringsten Anteil beruflich Reisender in dieser Gruppe.

Der GUS-Verkehr ist im Quellverkehr deutlich durch Familien- und Bekanntenbesuche geprägt mit einem Anteil von 75 % von allen Reisenden in das Gebiet der GUS (vgl. Tab. A-4.2.10).

Die interkontinentalen Verbindungen sind insgesamt sehr heterogen strukturiert. Die USA besitzen in allen Reiseanlass-Kategorien die größten Anteile aufgrund ihrer insgesamt großen Bedeutung im interkontinentalen Reisemarkt (vgl. Tab. A-4.2.11). Innerhalb der Ländergruppen des interkontinentalen Verkehrs haben China (73,1 %), die USA mit 40,7 % und Südostasien mit 57,5 % die größten Anteile an Berufsverkehr. Der Anteil an Besuchsreisen ist in allen Ländergruppen relativ hoch (26-35 %) außer in Mittelamerika / Karibik (13,5 %), wo Urlaubsreisen eine größere Rolle spielen, und China (17,3 %), wo der Berufsverkehr dominiert. Neben Mittelamerika / Karibik (64,9 %) ist der Anteil an Urlaubsreisen ebenfalls in Kanada (53,2 %) und Afrika (43,9 %) hoch (vgl. Tab. A-4.2.12).

Zielverkehr nach Herkunftsregionen:

Hannover als Zielregion im Flugverkehr ist geprägt durch einen hohen Anteil an beruflich Reisenden. Insgesamt betrachtet liegt deren Anteil im Zielverkehr bei ca. 65 %. Weitere ca. 30 % der befragten Passagiere sind nach Hannover geflogen, um Familie oder Bekannte zu besuchen. Urlaubsreisen (4,2 %) sowie sonstige private Reisen (2,1 %) spielen eine untergeordnete Rolle im Zielverkehr (vgl. Tab. A-4.2.14).

Die Anteile des Reiseanlasses im Zielverkehr unterscheiden sich jedoch stark bei den Billigfliegern. Hier nehmen Besuchsreisen (45,8 %) den größten Anteil in Anspruch, gefolgt von beruflich Reisenden (36,9 %). Urlaubsreisen (11,4 %) sowie Reisen aus sonstigem privaten Anlass (5,9 %) wurden bei Billigfluggästen deutlich häufiger genannt. Demzufolge geht ein wichtiger Impuls für den Tourismus in der Region Hannover von LCC-Passagieren aus. Zurückzuführen ist dies auf intensive Werbung der LCC in deren Flugzielen.

Insgesamt 23,2 % aller Urlaubsreisenden, die nach Hannover fliegen, sind Billigfluggäste. Die Bedeutung der Billigfluggäste für den Urlaubsverkehr nach Hannover wird ebenfalls bei der Betrachtung der einzelnen Länder deutlich. So sind 80 % aller Urlaubsreisenden, die aus Italien anreisen, LCC-Passagiere. Aus Spanien sind es noch 40 %, aus Frankreich 33 % und aus Österreich sind alle Urlaubsreisenden (d. h. alle vier Passagiere) Billigfluggäste (vgl. Tab. A-4.2.13).

Tabelle 4.2.3: Reiseanlass der befragten Passagiere im Zielverkehr

Anlass der Reise	Alle Passagiere		Billigfluggäste	
	abs.	%	abs.	%
Beruflicher Anlass	1.853	64,9	87	36,9
Familien-/Bekanntesbesuch	824	28,8	108	45,8
Urlaub / Erholung	119	4,2	27	11,4
Sonstiger privater Anlass	61	2,1	14	5,9
Gesamt	2.857	100	236	100

Innerhalb der einzelnen Herkunftsländer kommt es zu unterschiedlichen Strukturen hinsichtlich des Reiseanlasses (vgl. Tab. A-4.2.14).

Der Zielverkehr aus Deutschland weist hohe Anteile (78,2 %) an beruflich Reisenden auf, während 18,3 % auf Besuchsreisen entfallen. Lediglich 1,3 % bzw. 2,2 % der Passagiere reisen nach Hannover, um Urlaub zu machen bzw. aus sonstigem privaten Anlass.

Aus den europäischen Herkunftsländern reisen ebenfalls die meisten Passagiere aus beruflichem Anlass (64,9 %) an. Der Anteil der Besuchsreisen aus Europa liegt bei 28,9 %. Urlaubs- und sonstige private Reisen sind auch hier eher unbedeutend. Insgesamt ist Großbritannien das wichtigste Herkunftsland.

Die größten Anteile an beruflich Reisenden im Zielverkehr sind aus Ostmitteleuropa und den skandinavischen Ländern zu verzeichnen. Ebenfalls hohe Anteile weisen Irland und Belgien sowie die restlichen Balkanstaaten auf.

Hohe Anteile an Besuchsreisen haben die Herkunftsländer Kroatien, Bulgarien und Luxemburg. In Großbritannien liegt der Anteil der Besuchsreisen ebenfalls relativ hoch bei 40,9 % und in den südeuropäischen Ländern zwischen 35 % und 39 %.

Aus den Herkunftsländern Griechenland, Spanien und Kroatien haben überdurchschnittlich viele befragte Fluggäste (12,4 % aus Spanien bis 18,2 % aus Griechenland) angegeben, dass sie sich auf einer Urlaubsreise befinden.

Aufgrund der insgesamt kleinen Fallzahlen kann aus der Herkunftsregion Nordafrika und Türkei nur die Türkei näher betrachtet werden. Aus der Türkei weisen die Passagiere gleiche Anteile bei beruflichen und Besuchsreisen auf, deren Anteile jeweils bei 48,3 % liegen.

Bei den GUS-Herkunftsregionen sind im Zielverkehr ähnliche Strukturen wie im Quellverkehr zu erkennen. In Russland und Kasachstan sind Besuchsreisen mit 62,2 % bzw. 66,7 % die bedeutendsten Reisanlässe, während bei den restlichen GUS-Staaten der berufliche Anlass überwiegt.

Hohe Anteile an beruflich Reisenden (80-83,3 %) weisen bei den interkontinentalen Herkunftsregionen die Länder bzw. Ländergruppen China, Südostasien und Australien auf. Besuchsreisen sind am bedeutendsten in Kanada (50,0 %) und Mittelamerika (58,8 %). Die USA sind insgesamt das größte Herkunftsland im internationalen Verkehr. 52,4 % aller Passagiere aus den USA reisen aus beruflichem Anlass, 34,4 % machen Besuchsreisen und 9,6 % befinden sich auf einer Urlaubsreise. Hinter Großbritannien und Spanien liegen die USA bei den Urlaubsreisen von der absoluten Anzahl her auf dem dritten Platz und machen 9 % aller Urlaubsreisenden im Zielverkehr aus.

Tabelle 4.2.4: Herkunftsregionen differenziert nach Reiseanlass im Zielverkehr

Herkunftsregion	Anlass der Reise									
	beruflicher Anlass		Familien-/Bekanntebesuch		Urlaub/Erholung		sonstiger privater Anlass		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Deutschland	499	78,2	117	18,3	8	1,3	14	2,2	638	100
Europa	1.133	63,1	546	30,4	78	4,3	38	2,1	1.795	100
Nordafrika/ Türkei	30	47,6	30	47,6	3	4,8	-	-	63	100
GUS	20	32,8	37	60,7	3	4,9	1	1,6	61	100
Interkontinental	161	56,5	92	32,3	24	8,4	8	2,8	285	100
Gesamt	1.843	64,9	822	28,8	116	4,2	61	2,1	2.842	100

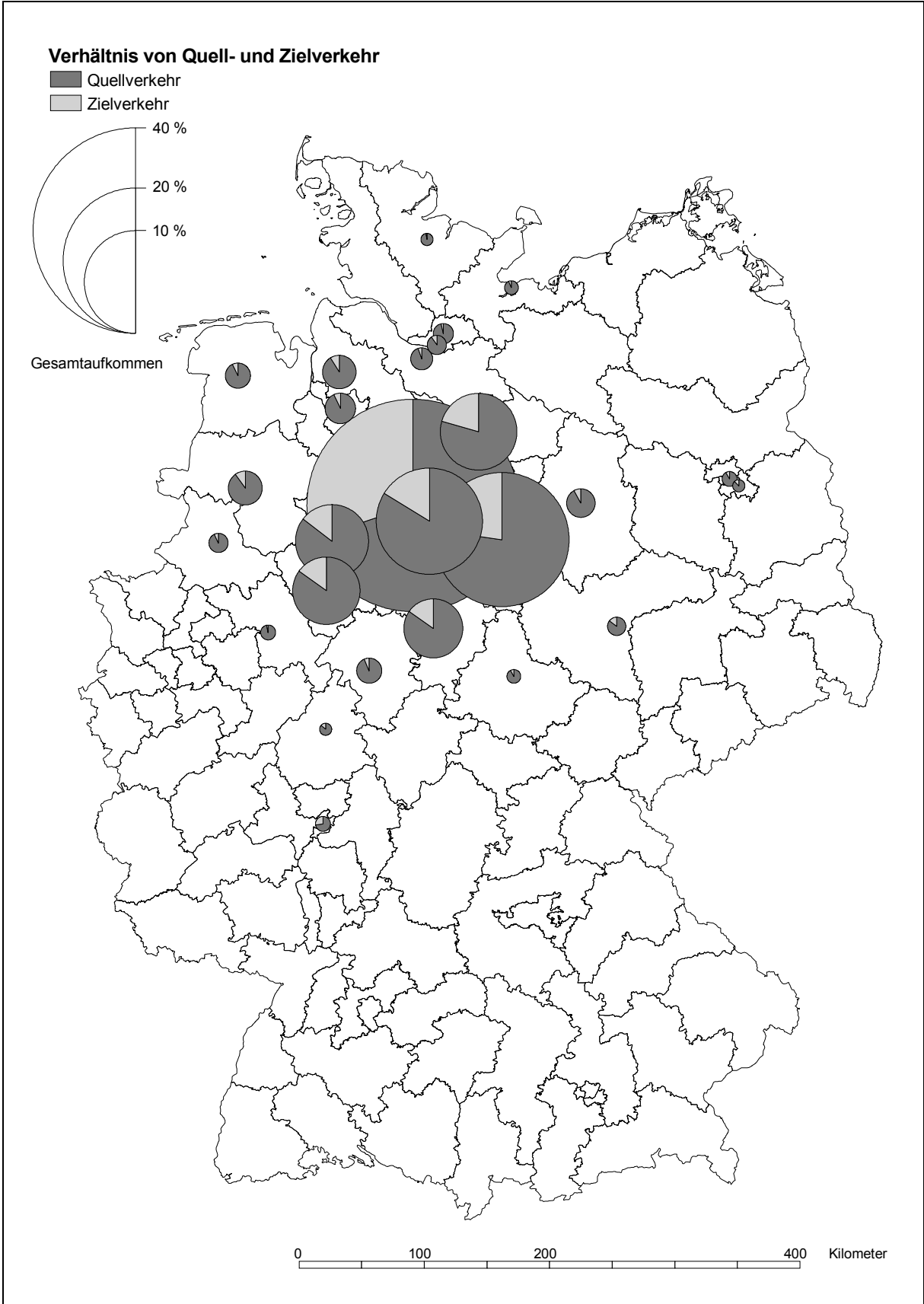
4.3 Einzugsgebiete und Anreiseverhalten

Bei der Fluggastbefragung wurden die Passagiere sowohl nach ihrem Anreiseort als auch nach ihrem Wohnort befragt. Die Angaben der befragten Fluggäste lagen in Form von Postleitzahlen und den dazugehörigen Orten vor. Um Analysen zu vereinfachen und Tendenzen besser erkennen zu können, wurden zweistellige Postleitzahlregionen durch Aggregation aus den fünfstelligen Postleitzahlen, die in der Befragung erhoben wurden, gebildet (vgl. Abb. A-4.3.1).

Der Anreise- und der Wohnort muss nicht immer derselbe sein; er kann sich in bestimmten Fällen unterscheiden. Beim Quellverkehr kann er dann unterschiedlich sein, wenn Fluggäste von einem anderen Ort als ihrem Wohnort zum Flughafen anreisen, z. B. wenn sie die Anreise zum Flughafen mit einem Aufenthalt in Hannover oder Umgebung verbinden oder mitreisende Passagiere aus anderen Orten abholen. Im Allgemeinen liegt der Wohnort weiter entfernt vom Flughafen als der Anreiseort (vgl. Tab. A-4.3.1). Beim Zielverkehr kann der Anreiseort i. d. R. nicht der Wohnort sein, da sich Passagiere auf dem Rückflug befinden, sondern gibt den Zielort der Reise an.

Die regionale Verteilung auf die Postleitzahlregionen unter Berücksichtigung des Anreiseortes gibt somit den tatsächlichen Startpunkt der Anreise zum Flughafen an. Hier werden sowohl Quellverkehr als auch der Zielverkehr einbezogen. Das Verhältnis von Quell- und Zielverkehr, das bei allen befragten Passagieren etwa bei 81 % zu 19 % liegt (vgl. Kapitel 4.1.1), ist jedoch in den einzelnen Regionen unterschiedlich. In Abbildung 4.3.1 ist dieses Verhältnis für die Postleitzahlregionen mit Hilfe von Kreisdiagrammen dargestellt. Die Größe der einzelnen Kreise ergibt sich aus dem Anteil der PLZ-Region (Anreiseorte) am Gesamtaufkommen. Erwartungsgemäß liegen die Regionen mit den höchsten Anteilen im Zielverkehr in der Nähe des Flughafens. In der PLZ-Region 30 ist der Anteil des Zielverkehrs mit 30,1 % am höchsten. Je weiter die Entfernung vom Flughafen Hannover–Langenhagen, desto geringer wird der Anteil der Zielverkehrs und der Quellverkehr nimmt an Bedeutung zu. Besonders hervorzuheben ist die PLZ-Region 38, in der das Verhältnis von Quell- und Zielverkehr bei 77,2 % zu 22,8 % liegt. In dieser Region befinden sich u. a. die Städte Wolfsburg und Braunschweig, die aufgrund ihrer wirtschaftlichen Leistungskraft (z. B. Wolfsburg als Hauptsitz der Volkswagen AG) viele Geschäftsreisende anziehen.

Abbildung 4.3.1: Verhältnis von Quell- und Zielverkehr in den PLZ-Regionen



Eine Differenzierung nach Hin- und Rückflug ist jedoch wichtig für die genaue Beschreibung der Einzugsgebietsstrukturen. Demzufolge ist bei der Betrachtung des Einzugsgebietes im Quellverkehr der Wohnort der entscheidende Anhaltspunkt. Er gibt an, von welchem Ort die Fluggäste tatsächlich den Flughafen Hannover-Langenhagen als Startflughafen für ihre Reise nutzen. Passagiere, die sich auf dem Rückflug befinden, und deren Zielgebiete werden bei dieser Betrachtung nicht berücksichtigt.

In dieser Untersuchung wird das Einzugsgebiet des Flughafens mittels zweistelliger Postleitzahlregionen beschrieben (s. o.). Das Haupteinzugsgebiet des Flughafens Hannover-Langenhagen liegt demnach in den PLZ-Regionen 29-39. In diesen Regionen wohnen 72,12 % der Passagiere bzw. 78,01 % der Passagiere reisen aus diesem Gebiet an (vgl. Tabelle A-4.3.1).

Die Aufnahme des Flugbetriebs von HLX am Flughafen Hannover-Langenhagen führte nicht nur zu gesteigerten Passagierzahlen im Untersuchungsjahr 2003 (vgl. Kapitel 2.3), sondern hatte auch einen starken Einfluss auf die Struktur des Einzugsgebietes des Flughafens, welches sich durch die Billigfluggäste vergrößerte.

Prozentual weniger Passagiere kamen aus dem primären Einzugsgebiet des Flughafens Hannover-Langenhagen, d. h. aus den PLZ-Regionen 29-39. Dieser Anteil sank zugunsten der weiter entfernt liegenden Gebiete, deren Anteil sich verstärken konnte (vgl. Tab. A-4.3.3). Diese Tendenz verstärkt sich sogar noch bei der Betrachtung der Veränderung des Einzugsgebietes durch den Einstieg von HLX (vgl. Tab. A-4.3.4).

Zum einen verringert sich der Anteil der PLZ-Regionen 29-39, der bei allen Fluggästen (ohne HLX) bei 73,75 % liegt, auf nur 58,24 % bei HLX-Passagieren, zum anderen sind bei HLX-Passagieren deutliche Zuwächse in den übrigen PLZ-Regionen zu verzeichnen. Um diesen Effekt (auch kartographisch) zu verdeutlichen, wurden in Tab. A-4.3.5 u. 6 Indizes gebildet, die den Bedeutungszuwachs bzw. -verlust einzelner PLZ-Regionen durch Billigflieger insgesamt und durch HLX im Besonderen darstellen. Die Erweiterung des Einzugsgebietes des Flughafens Hannover-Langenhagen durch HLX-Passagiere ist in Abb. 4.3.2 dargestellt.

Eine mögliche Erklärung der Erweiterung des Einzugsgebietes kann in geringeren Anteilen an beruflich Reisenden bei den Billigfluggästen gesehen werden. Nach Hübl et al. (2001) gibt es grundlegende Unterschiede in den Einzugsgebieten zwischen Linienverkehr (v. a. beruflicher Anlass) und Touristikverkehr, wobei sich das engste Einzugsgebiet bei inländischem Linienverkehr ergibt (vgl. auch Kapitel 2.3). In der Regel reagieren beruflich Reisende wenig preissensibel, da für sie die gesamte Reisezeit wichtiger ist als für Privatreisende, dies gilt insbesondere für Passagiere der First Class. Tabelle A-4.3.7 verdeutlicht, dass das Einzugsgebiet bei beruflich Reisenden erheblich kleiner ist als bei Privatreisenden, für die der Anreiseweg und die Dauer der Anreise zum Abflughafen weniger wichtig sind als der Preis für das Flugticket.

Um diese mögliche Fehlerquelle in der Untersuchung auszuschließen, werden im Folgenden die Veränderungen des Einzugsgebiets durch HLX-Passagiere im beruflichen Verkehr sowie im Privatsegment getrennt voneinander betrachtet. Bei einer Analyse des Einzugsgebietes nach Reiseanlass kann festgestellt werden, dass die PLZ-Regionen 30-39 zugunsten der PLZ-Regionen 20-29 sowie 40-49 Passagieranteile verlieren. Somit erweitert sich das Einzugsgebiet auch bei den aus beruflichem Grund reisenden Billigfluggästen (vgl. Tab. A-4.3.8). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass beruflich Reisende bei LCC ähnliche Verhaltensmuster zeigen wie Privatreisende und weitere Anfahrtswege und eine längere Anreisedauer in Kauf nehmen, um ihre Reisekosten zu reduzieren.

Allerdings muss beachtet werden, dass der Flughafen Hannover-Langenhagen durch die LCC und insbesondere durch HLX teilweise Monopolstrecken anbietet, zu denen es im regionalen Wettbewerb keine Alternativen gibt, was zu einem Transfer von Passagieren von anderen Flughäfen führt. Dies spiegelt sich auch bei der Analyse der Beweggründe zur Flughafenwahl (vgl. Kapitel 4.4.3) wider, wo für Billigfluggäste die Nähe zum Flughafen und die Erreichbarkeit eine geringere Rolle für die Flughafenwahl spielt als für alle Passagiere.

Der Start der Billigflieger ab Hannover zieht nicht nur eine Erweiterung des Einzugsgebietes mit sich, sondern hat noch einen zweiten Effekt. Es fällt auf, dass sich durch die Billigfluggäste insbesondere der Anteil der Passagiere, der aus Agglomerationen kommt, erhöht hat. Dieser Großstadteffekt trifft v. a. bei den Passagieren aus den Städten Berlin (534, alle = 100), Hamburg (551), Bremen (241) und deren Umland zu (vgl. Abb. 4.3.1 u. 2, Tab. A-4.3.6). Düsseldorf, Dresden und Karlsruhe weisen zwar eine starke Steigerung der Passagieranteile auf, sind aufgrund der kleinen absoluten Zahlen jedoch zu vernachlässigen.

Die erhöhten Anteile an Passagieren aus Agglomerationsräumen können damit erklärt werden, dass in großen Städten Marketinginstrumente von Billig-Fluggesellschaften wie Werbung an Bushaltestellen oder in Zeitungen konzentriert zum Einsatz kommen. In Kombination mit speziellen Motivationen, die sich aus den städtischen Lebensformen und einem bestimmten „way of life“ in Großstädten ergeben, kann dies ein Grund für diesen Großstadteffekt bei LCC-Passagieren sein. Weitere Einflussfaktoren sind zudem Kaufkraftunterschiede, Unterschiede in der Berufs- und Qualifikationsstruktur der Bevölkerung in Agglomerationsräumen im Vergleich zu eher ländlichen Gebieten.

Abbildung 4.3.2: Veränderung der Einzugsgebietsstruktur durch HLX

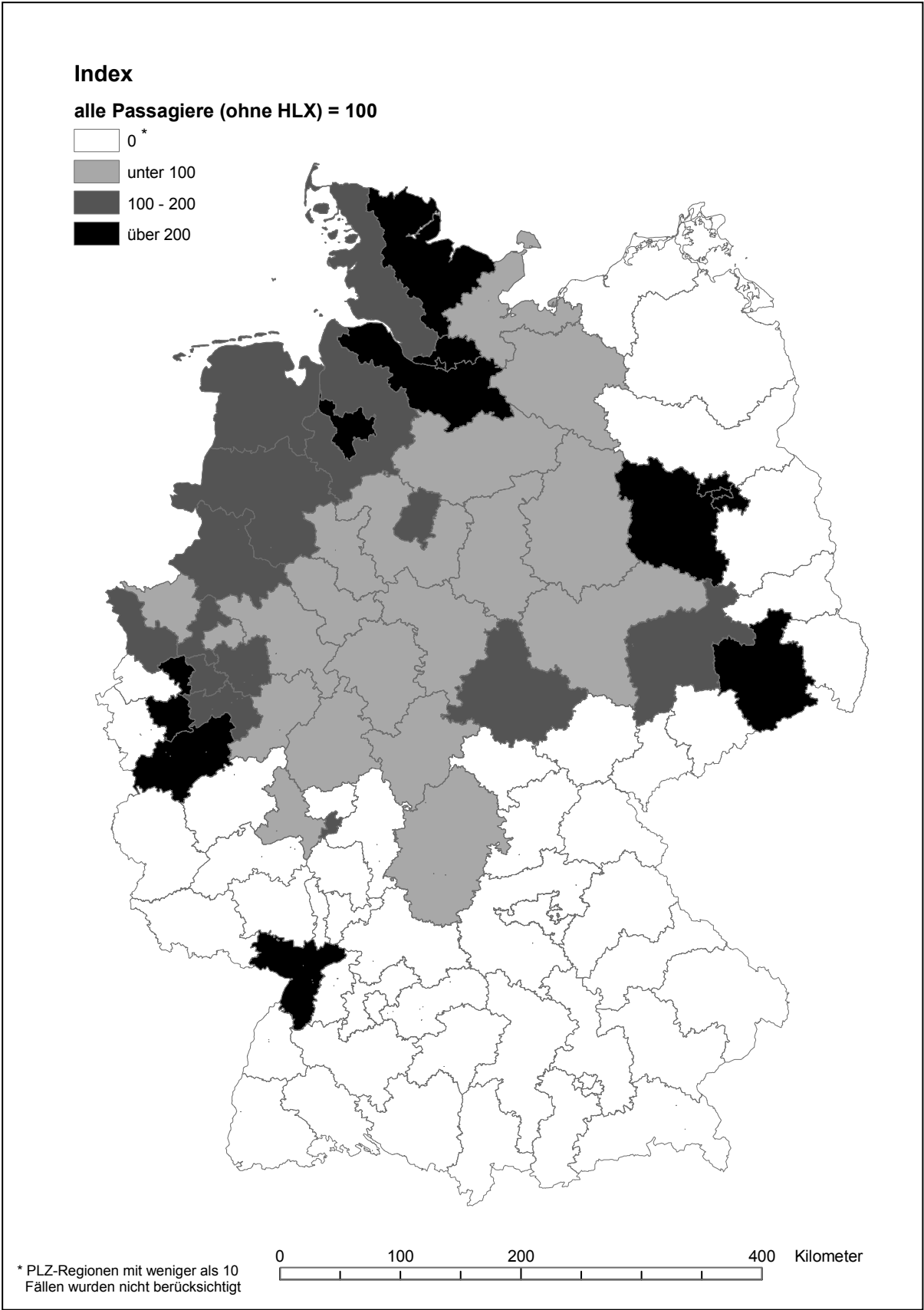
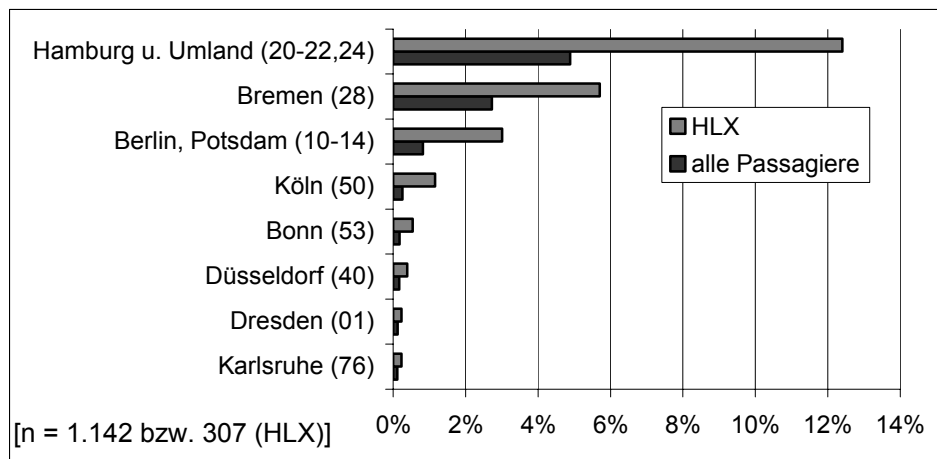


Abbildung 4.3.2: Anteile der HLX-Passagiere im Vergleich zu allen Passagieren in ausgewählten PLZ-Regionen



Im Gegensatz zu unterschiedlichen Einzugsgebietstrukturen zeigen sich geringere Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen Billigfluggästen und allen Passagieren (vgl. Tab. 4.3.1). Der größte Anteil der Passagiere (66,5 %) und der Billigfluggäste (65,3 %) reist mit dem PKW zum Flughafen an. Jeweils ca. 30 % stellen ihr PKW in einem der Parkhäuser des Flughafens für die gesamte Reisedauer ab. Das zweithäufigste Verkehrsmittel ist die S-Bahn. Sie wird allerdings mit 24,7 % von den Billigfluggästen häufiger genutzt als von allen Passagieren (14,8 %). Demgegenüber ist der Anteil der Passagiere, die mit dem Taxi zum Flughafen reisen, bei allen Passagieren (11,7 %) höher als bei Billigfluggästen (6,1 %), die wahrscheinlich kostenbewusster zum Flughafen anreisen. Außerdem ist der Anteil der mit dem Taxi anreisenden Passagiere bei den beruflich Reisenden, deren Anteil bei Billigfluggästen geringer ist, am höchsten.

An dem geringen Anteil der Fluggäste, die mit dem Flugzeug angereist sind, zeigt sich die geringe Bedeutung des Flughafens Hannover-Langenhagen als Umsteigerflughafen bzw. Hub im Flughafensystem Deutschland. Mit lediglich 0,2 % der Fluggäste bzw. 31 Passagieren ist das Flugzeug das Verkehrsmittel, was am wenigsten zur Anreise zum Flughafen genutzt wird.

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl der befragten Fluggäste ergeben sich bei der Differenzierung nach Reiserichtung und Anlass der Reise (vgl. Tab. A-4.3.11 u 12). Erwartungsgemäß ist auf der einen Seite der Anteil der PKW-Nutzer, d. h. derjenigen Passagiere, die zum Flughafen gebracht wurden, im Quellverkehr (74,1 %) erheblich höher als im Zielverkehr (35,5 %) und auf der anderen Seite der Anteil der Taxi- oder Mietwagennutzer im Quellverkehr (10,2 %) geringer als im Zielverkehr (42,8 %).

Tabelle 4.3.1: Verkehrsmittelwahl der befragten Passagiere

Anlass der Reise	Alle Passagiere		Billigfluggäste	
	abs.	%	abs.	%
PKW, abgestellt	4.664	30,7	507	29,5
PKW, kurz geparkt	973	6,4	138	8,0
PKW, gleich zurückgefahren	4.462	29,4	478	27,8
S/U-Bahn	2.248	14,8	424	24,7
Taxi, Sammeltaxi, Transfer	1.781	11,7	104	6,1
Mietwagen	695	4,6	44	2,6
Bus	182	1,2	8	0,5
Flugzeug	31	0,2	2	0,1
Sonstiges, keine Angabe	141	0,6	14	0,8
Gesamt	15.093	100	1.719	100

Der Anteil der Passagiere, die mit dem PKW oder der S-Bahn angereist sind, ist bei beruflichem Anlass am niedrigsten und der Anteil der S-Bahn-, Taxi- und Mietwagennutzer am höchsten. Alle anderen Privatreisen weisen hohe Anteile an PKW-Nutzern auf. Der Anteil der Passagiere, die die S-Bahn als Verkehrsmittel gewählt haben, ist bei Urlaubsreisen geringer als bei Besuchsreisen und sonstigen privaten Anlässen, da viele Urlaubsflüge in den Nacht- und frühen Morgenstunden starten, also zu den Zeiten, in denen keine S-Bahn zum Flughafen fährt.

4.4 Reiseverhalten

4.4.1 Reisedauer und Buchungsverhalten

In Frage 4 des Fragebogens hatten die befragten Fluggäste ihre gesamte Reisedauer einschließlich Hin- und Rückflug zu nennen. Im Durchschnitt reisen die Befragten 12,2 Tage, Median und Modus liegen bei 8 bzw. 14 Tagen. Letztere Werte geben bereits einen Hinweis auf die Dominanz der Wochenreisen am Flughafen Hannover. 44,8 % der Fluggäste reisen genau eine, zwei oder drei Wochen, weshalb diese Zeiträume bei der Kategorisierung der Daten ihre eigenen Gruppen bilden (vgl. Tab. 4.4.1.1). Im Vergleich der Gesamtstichprobe mit den befragten Billigfluggästen wird deutlich, dass letztere verstärkt kürzere Reisen buchen, 58,3 % reisen maximal eine Woche lang.

Tabelle 4.4.1.1: Reisedauer der Fluggäste

Reisedauer Tage	Alle Passagiere			Billigfluggäste		
	abs.	%	kumulierte %	abs.	%	kumulierte %
1-6	4.799	31,7	31,7	715	41,7	41,7
7	2.759	18,2	49,9	284	16,6	58,3
8-13	2.090	13,8	63,7	302	17,6	75,9
14	3.323	21,9	85,7	173	10,1	85,9
15-20	479	3,2	88,8	77	4,5	90,4
21	709	4,7	93,5	72	4,2	94,6
22 und länger	982	6,5	100	92	5,4	100
Gesamt	15.141	100		1.715	100	

Diese Tendenz zur kurzen Billigflugreise ist unter anderem dadurch zu erklären, dass die Reisen bei den im Billigflugsegment stärker vertretenen sonstigen privaten Reiseanlässen zu 62,8 % nur 1-6 Tage dauern, während auf diese Kategorie bei allen Befragten 47,3 % entfallen (vgl. Tab. A-4.4.1.1 u. 2). Der Zusammenhang von Reiseanlass und Reisedauer wird beim Vergleich von beruflich Reisenden und Urlaubsreisenden deutlich (vgl. Abb. 4.4.1.1 u. 2). Während fast 80 % der Geschäftsreisenden weniger als eine Woche unterwegs ist, dominieren bei den Urlaubs- und Erholungssuchenden feste Reisezeiträume wie eine und zwei Wochen.

Abbildung 4.4.1.1: Reisedauer in Tagen von Geschäftsreisenden

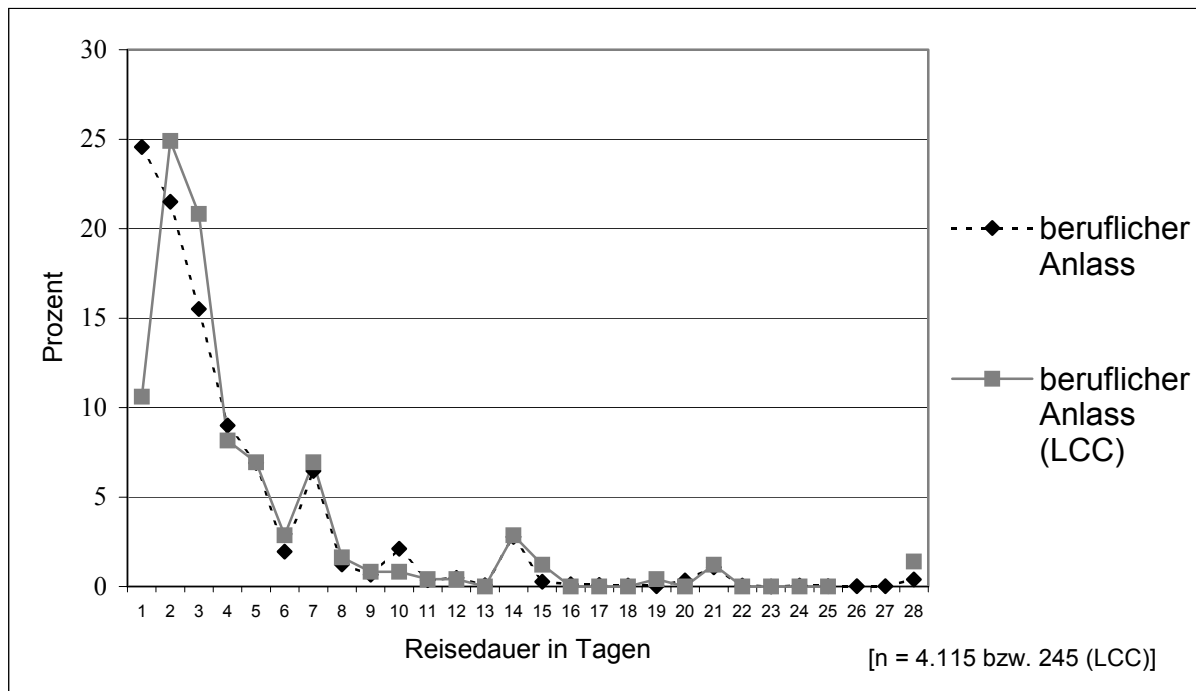
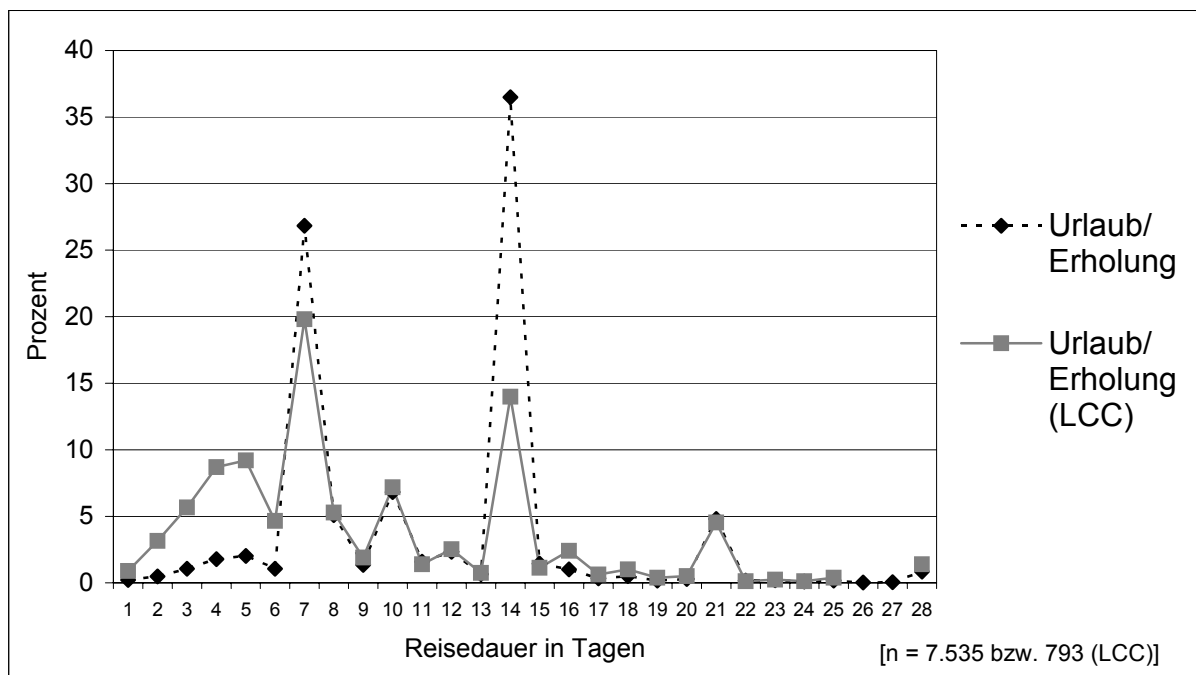


Abbildung 4.4.1.2: Reisedauer in Tagen von Urlaubs- und Erholungsreisenden



Somit erklären sich auch die Unterschiede in der Reisedauer nach der Reiserichtung. 70 % der Befragten im Zielverkehr geben eine Reisedauer von 1-6 Tagen an, bei den Billigfluggästen sind es wegen des geringeren Anteils von Geschäftsreisenden nur noch 55,5 % (vgl. Tab. A-4.4.1.3). Reisen von 1-6 Tagen dominieren wegen des hohen Anteils beruflich Reisender im Deutschlandverkehr (92,4 %), wohingegen in der Endzielkategorie Nordafrika/Türkei 64,5 % genau eine oder zwei Wochen reisen, im

Pauschalreisequellverkehr zu Zielen in Europa sind es sogar 71,4 % (vgl. Tab. A-4.4.1.4/5). Die in diesem Fall vorgenommene Verknüpfung von der Reiseleistung Pauschalreise mit der Reisedauer bietet sich an, weil hier mehr als zwei Drittel der Befragten Pakete für genau ein oder zwei Wochen bucht (vgl. Tab. A-4.4.1.7).

Insgesamt fliegen 37,4 % der befragten Fluggäste im Rahmen einer Pauschalreise, während im Billigflugsegment 71,4 % angeben, nur den Flug gebucht zu haben, und wesentlich häufiger Flug und Unterkunft getrennt gewählt werden (vgl. Tab. 4.4.1.2).

Tabelle 4.4.1.2: Reiseleistung der befragten Passagiere

Richtung	Alle Passagiere		Billigfluggäste	
	absolut	Prozent	absolut	Prozent
nur Flug	7.337	48,4	1.226	71,4
Pauschalarrangement	5.665	37,4	44	2,6
Flug und Unterkunft, separat	1.678	11,1	401	23,3
Flug und Sonstiges, keine Unterkunft	486	3,2	47	2,7
Gesamt	15.166	100	1.718	100

Aufgeschlüsselt nach dem Reiseanlass ergeben sich sowohl bei allen Passagieren als auch bei den Low-Cost-Carriern erwartungsgemäß hohe Korrelationen von Reiseanlass und Reiseleistung. So buchen zwei Drittel der Geschäftsreisenden und über 90 % der Besuchsreisenden nur den Flug vor ihrem Reiseantritt (vgl. Tab. A-4.1.7 u. 8). Folglich arrangieren die befragten Passagiere im Zielverkehr zu mindestens 70 % nur den Flug im Voraus, während im Quellverkehr bei allen Passagieren zu 45,1 % eine Pauschalreise gebucht wird (vgl. Tab. A-4.4.1.9). Erwartungsgemäß buchen wegen des hohen Anteils von Besuchsreisen zu den GUS-Zielen 92 % der befragten GUS-Reisenden nur den Flug. Für die Urlaubsregion Nordafrika/Türkei dominiert dagegen mit 72 % das Pauschalarrangement (vgl. Tab. A-4.4.1.10).

Aufgeführt nach dem Buchungszeitpunkt fällt auf, dass beim Pauschalarrangement über die Hälfte der Befragten angibt, mehr als einen Monat vor der Abreise gebucht zu haben (vgl. Tab. A-4.4.1.11). Ähnliche Relationen ergeben sich bei den Billigfluggästen, wo 63 % der Reisenden aufgrund preislicher Vorteile mindestens einen Monat vor Abflug buchen (vgl. Tab. 4.4.1.3). Selbst bei Geschäftsreisenden, die in der Gesamtstichprobe zu 87,8 % erst im letzten Monat ihren Flug buchen, ist dieser Effekt merkbar. Immerhin 22,8 % der beruflich reisenden Billigfluggäste hat spätestens einen Monat vor Abflug sein Flugticket gekauft (vgl. Tab. A-4.4.1.12 u. 13). Innerhalb der Billigfluganbieter gibt es aber unterschiedliche Geschäftsmodelle und damit spezielle Buchungsverhalten. So haben bei Germania-Express immerhin 15,4 % der befragten Passagiere eine Pauschalreise gebucht. Im Gegensatz zu Hapag-Lloyd-

Express (31,7 %) werden hier über zwei Drittel der Buchungen erst im letzten Monat vor dem Hinflug getätigt (vgl. Tab. A-4.4.1.14/15).

Tabelle 4.4.1.3: Buchungszeitraum der befragten Passagiere

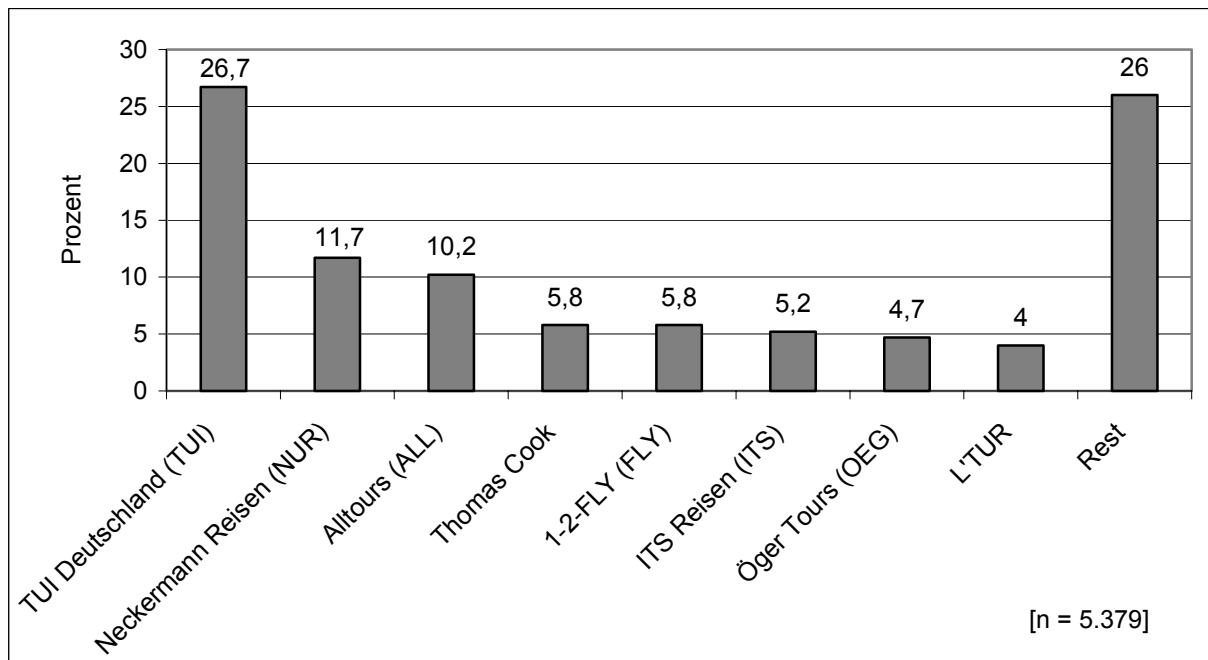
Buchungszeitraum	Alle Passagiere			Billigfluggäste		
	absolut	Prozent	kumulierte Prozente	absolut	Prozent	kumulierte Prozente
< 7 Tage vor Reisebeginn	3.673	24,3	24,3	196	11,4	11,4
8-30 Tage vor Reisebeginn	5.086	33,6	57,9	439	25,6	37,0
1-3 Monate vor Reisebeginn	3.536	23,4	81,2	660	38,4	75,4
> 3 Monate vor Reisebeginn	2.839	18,8	100	422	24,6	100
Gesamt	15.134	100		1.717	100	

4.4.2 Reiseveranstalter- und Fluggesellschaftswahl

Der Flughafen Hannover als ein bedeutender Standort für den Pauschalreiseverkehr wird dominiert von wenigen Reiseveranstaltern. Über 80 % der Pauschal reisenden Urlaubs- und sonstiger privater Reiseanlass-Fluggäste buchten bei einem von elf großen Veranstaltern (vgl. Tab. A-4.4.2.1). Die in den letzten Jahren an Dynamik gewinnende Konsolidierung innerhalb der Branche zeigt sich unter anderem daran, dass TUI Deutschland am Heimatflughafen ihrer eigenen Charterfluggesellschaft Hapag-Lloyd Flug 26,7 % Marktanteil hat (vgl. Abb. 4.4.2.1).

Bei den Billigfluggästen von Hapag-Lloyd-Express, die mit Pauschalarrangement reisten, gaben 50 % an, mit einem „sonstigen Reiseveranstalter“ zu fliegen (vgl. Tab. A.4.4.2.2). Dieses Ergebnis mag damit zusammenhängen, dass Reisebüros eigene Pakete zusammengestellt haben, ist aber wegen der geringen Fallzahl statistisch ebenso wenig abgesichert, wie es eine gesonderte Auswertung des Zielverkehrs wäre (n = 14). Gleiches gilt für die Beobachtung, dass bei sonstigem privaten Reiseanlass 31,5 % der befragten Passagiere angaben, mit einem sonstigen Reiseveranstalter zu fliegen (vgl. Tab. A-4.4.2.3).

Abbildung 4.4.2.1: Marktanteile der Reiseveranstalter am Flughafen Hannover



Einzelne Reiseveranstalter haben je nach Zielland und -Ort unterschiedliche Marktanteile, wobei die TUI für die wichtigen Zielländer Spanien, Griechenland, Portugal und Ägypten jeweils etwa ein Drittel der Kunden ab Hannover bedient (vgl. Tab. A-4.4.2.4). In anderen Regionen wie der Türkei und dem wachsenden Touristikziel Bulgarien sind jedoch andere, spezialisierte Anbieter stärker vertreten, wie Öger Tours mit 21,2 % Marktanteil bzw. ITS Reisen mit einem Marktanteil von 32,3 %. Unterschiede bei den Veranstalterpräferenzen der befragten Passagiere lassen sich auch bei einer Aufschlüsselung nach der Anzahl der jährlichen Flüge identifizieren. So erreichen die etablierten Anbieter TUI (27,7 %) und Thomas Cook (10,7 %) ihre höchsten Anteile bei den Vielfliegern (vgl. Tab A-4.4.2.5). Der Bulgarien-Marktführer ITS und 1-2-FLY sind dagegen bei den Erstfliegern (8,5 % bzw. 10,1 %) stark vertreten. Naheliegend ist der hohe Anteil vom Last-Minute-Anbieter L`TUR bei den in der letzten Woche gebuchten Reisen (10 %), der allerdings unter anderem durch den in diesem Segment überdurchschnittlich vertretenen Anbieter Thomas Cook mit 11,4 % noch übertroffen wird (vgl. Tab. 4.4.2.5).

Bei der Wahl des Reiseveranstalters entscheiden sich 46,5 % der über 14-jährigen Pauschalreisenden im Hinflug für das günstigste Angebot (vgl. Tab. 4.4.2.1).

Tabelle 4.4.2.1: Gründe für die Wahl des Reiseveranstalters

Gründe (Mehrfachantworten)	absolut	Prozent	
		(der Antworten)	(der Fälle)
immer mit diesem Veranstalter	595	8,6	11,2
günstigstes Angebot	2.464	35,8	46,5
gute Erfahrungen	1.129	16,4	21,3
Flüge ab Hannover	295	4,3	5,6
Empfehlung des Reisebüros	496	7,2	9,4
Empfehlung von Bekannten	186	2,7	3,5
zuverlässiger Eindruck	339	4,9	6,4
anderer Grund	1.377	20,0	26,0
Gesamt	6.881	100	129,8

In etwas mehr als 30 Prozent der Fälle sind es spezielle Affinitäten zu Veranstaltern und damit verbundene gute Erfahrungen, die bei der Entscheidung eine Rolle gespielt haben. Ein besonders gutes Beispiel dafür ist die TUI, deren Kunden zu einem Viertel immer mit der TUI fliegen (vgl. Tab. 4.4.2.2). Bei Alltours (67 %) und GTI Travel (71,4 %) war jedoch das günstige Angebot absolut kaufentscheidend. Eine weitere Aufschlüsselung der anderen Gründe im Befragungsmonat August bestätigt diese Beobachtung, weil 23,2 % der Befragten angaben, nur mit diesem Veranstalter fliegen zu wollen (vgl. Tab. A-4.4.2.6). 13,2 % der anderen Gründe entfallen auf Reisende, die nur noch das gewählte Angebot wahrnehmen konnten, weitere 23,3 % konnten das Angebot nur bei diesem Veranstalter buchen. 5,6 % der Gesamtstichprobe buchten, weil sie damit ab Hannover fliegen konnten.

Tabelle 4.4.2.2: Gründe der Veranstalterwahl bei ausgewählten Reiseveranstaltern

Gründe (Mehrfachantworten)	Reiseveranstalter									
	Alltours		GTI Travel		Thomas Cook		TUI Deutschland		Neckermann Reisen	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
immer mit diesem Veranstalter	28	5,2	4	3,0	15	4,9	348	24,5	59	9,4
günstigstes Angebot	361	67,0	95	71,4	142	46,4	393	27,7	253	40,5
gute Erfahrungen	94	17,4	10	7,5	45	14,7	517	36,5	141	22,6
Flüge ab Hannover	28	5,2	8	6,0	22	7,2	82	5,8	32	5,1
Empfehlung des Reisebüros	46	8,5	8	6,0	31	10,1	159	11,2	68	10,9
Empfehlung von Bekannten	19	3,5	5	3,8	10	3,3	51	3,6	14	2,2
zuverlässiger Eindruck	18	3,3	7	5,3	17	5,6	165	11,6	32	5,1
anderer Grund	110	20,4	28	21,1	89	29,1	306	21,6	177	28,3
Gesamt	539	100	133	100	306	100	1.418	100	625	100

Gerade Erstflieger sind jedoch stärker von Empfehlungen ihrer Bekannten (13,6 %) und des Reisebüros (15,1 %) beeinflusst (vgl. Tab. A-4.4.2.7). Passagiere, die ihren Flug erst in der letzten Woche buchen, neigen zudem dazu, das günstigste Angebot (59,9 %) den guten Erfahrungen (12,2 %) vorzuziehen (vgl. Tab. A-4.4.2.8). Ähnliches zeigt sich in relativ neuen Zielmärkten wie Bulgarien, wo die Antworten „immer mit diesem Veranstalter“ (6,9 %) und „gute Erfahrungen“ (16,7 %) im Vergleich zu anderen Zielen die niedrigsten Werte aufweisen (vgl. Tab. A-4.4.2.9).

Auch bei der Fluggesellschaftspräferenz der Urlaubs-/Erholungsreisenden und Passagiere mit sonstigen privaten Reiseanlass ist eine Konzentration auf wenige Anbieter zu verzeichnen. Hapag-Lloyd-Express (33,1 %), Hapag-Lloyd Flug (17,4 %), Air Berlin (15,4 %), Deutsche Lufthansa (10,1 %) und Condor/Thomas Cook (4,9 %) machen zusammen knapp über 80 % des Marktvolumens unter sich aus (vgl. Tab. A-4.4.2.10). Mit 92,9 % der befragten Billigfluggäste deckt Hapag-Lloyd-Express an ihrem Schwerpunkt Hannover daneben fast das gesamte Low-Cost-Spektrum ab (vgl. Tab. A-4.4.2.11). Im Zielverkehr verliert HLX jedoch mit 17,6 % Anteil gegenüber den großen Airlines wie Lufthansa (25,2 %) an absoluter Führungsposition (vgl. Tab. A-4.4.2.12). Die große Bedeutung der Ferienflieger im reinen Sitzplatzverkauf bestätigt Beobachtungen eines wachsenden Marktes selbst zusammengestellter Reisen. Die Daten der Fluggastbefragung untermauern zudem die Bedeutung der Lufthansa für ihren Heimatmarkt (100 % der Befragten) und lange Interkontinentalstrecken (60,1 %, vgl. Tab. A-4.4.2.13). In den Endzielregionen Nordafrika/Türkei und GUS haben sich mit Sun Express (10,1 %) und Pulkovo Aviation (18,4 %) Nischenanbieter etabliert. Eine Marktlücke bedient auch HLX beim sonstigen privaten Reiseanlass, und damit vor allem bei Städtereisen, mit 37,5 % Anteil, wobei die Ferienflieger Hapag-Lloyd Flug (6,6 %) und Thomas Cook (0,8 %) kaum Bedeutung haben (vgl. Tab. A-4.4.2.14).

Im Vergleich zu der Wahl des Reiseveranstalters spielt auch bei der Airline-Wahl der über 14-jährigen Befragten das günstigste Angebot in 63,1 % der Fälle die größte Rolle (vgl. Tab. 4.4.2.3). Für Billigfluggäste steigt dieser Wert auf annähernd 90 %. Im Bereich „anderer Grund“ ist die Werbung mit 36 % der Antworten bei Nutzern von Low-Cost-Airlines wesentlich bedeutender als in der Gesamtstichprobe (7,8 %, vgl. Tab. A-4.4.2.15).

Tabelle 4.4.2.3: Gründe für die Wahl der Fluggesellschaft

Gründe (Mehrfachantworten)	Alle Passagiere			Billigfluggäste		
	abs.	% (Antworten)	% (Fälle)	abs.	% (Antworten)	% (Fälle)
immer mit dieser Airline	186	5,6	7,4	11	0,9	1,2
günstigstes Angebot	1.586	48,0	63,1	802	69,0	88,4
gute Erfahrungen	322	9,7	12,8	38	3,3	4,2
Flüge ab Hannover	247	7,5	9,8	103	8,9	11,4
Empfehlung des Reisebüros	115	3,5	4,6	25	2,1	2,8
Empfehlung von Bekannten	98	3,0	3,9	33	2,8	3,6
zuverlässiger Eindruck	149	4,5	5,9	42	3,6	4,6
anderer Grund	600	18,2	23,9	109	9,4	12,0
Gesamt	3.303	100	131,4	1.163	100	128,2

Den Hinweisen auf die Besonderheiten der Wahl des Billigflugangebotes ab Hannover wird ausführlicher in Kapitel 4.5 nachgegangen. Für den in der Stichprobe geringer vertretenen Zielverkehr tritt das günstigste Angebot als Entscheidungskriterium mit 47,9 % in den Hintergrund, wogegen mit der Airline verbundene Eigenschaften von fast zwei Dritteln der Befragten genannt werden (vgl. Tab. A-4.4.2.16). Dabei treten je nach Fluggesellschaftstyp unterschiedliche Buchungsgründe auf (vgl. Tab. 4.4.2.4). Interessant erscheint der hohe Anteil „anderer Grund“ bei den Airlines, die die großen Hubs bedienen. Die hier gewählten Beispiele Lufthansa und KLM binden über bestimmte Serviceleistungen (13 % bei anderem Grund) oder Kundenkarten (8,7 %) ihre Kunden (vgl. Tab. A-4.4.2.17). Während es gegliedert nach Reiseanlass kaum Unterschiede bei der Airline-Wahl gibt (vgl. Tab. A-4.4.2.18), so bestätigen sich Beobachtungen aus der Veranstalterwahl betreffend des Einflusses der Flughäufigkeit. Empfehlungen von Bekannten werden von den Erstfliegern unter allen Fluggästen zu 21,9 % und unter den Billigfluggästen zu 14,8 % als Grund für die Airline-Wahl genannt (vgl. Tab. A-4.4.2.19 u. 20). Mit zunehmender jährlicher Flughäufigkeit nimmt die Bedeutung der Erfahrung mit der betreffenden Airline stetig zu. Bedingt durch den großen Anteil des Billigflugaufkommens im Nicht-Pauschalreisensegment erklärt sich die Tendenz, bei einem frühen Buchungszeitpunkt vornehmlich wegen des günstigen Angebotes zu buchen (vgl. Tab. A-4.4.2.21 u. 22). Hier wirken vor allem bei HLX Anreizstrukturen, die günstige Flugtarife bei rechtzeitiger Buchung versprechen. Das traditionelle Pauschalangebot hingegen belohnt einen späten Kauf durch die Gewährung von Last-Minute-Rabatten.

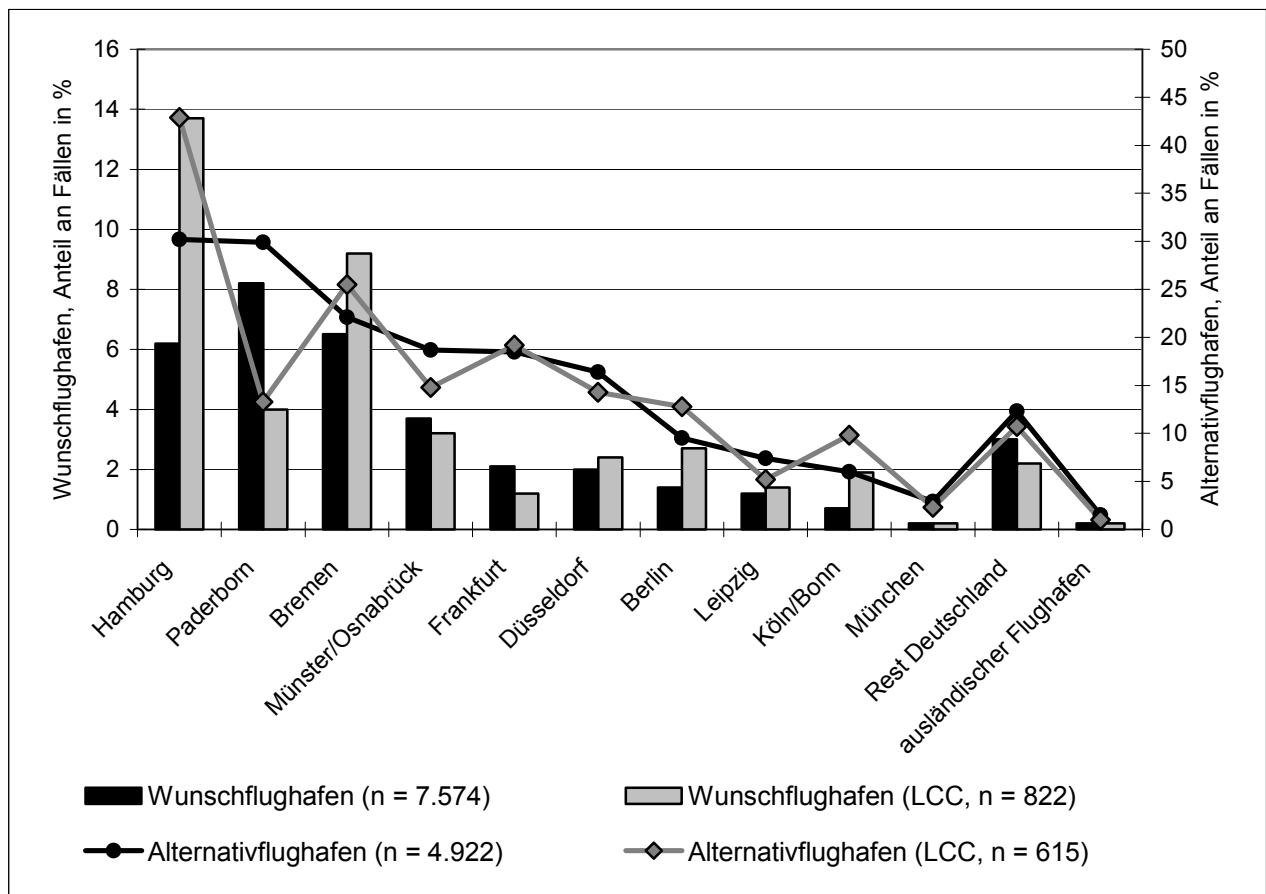
Tabelle 4.4.2.4: Gründe für die Airline-Wahl bei ausgewählten Fluggesellschaften

Gründe (Mehrfachantworten)	Fluggesellschaft									
	Air Berlin		Hapag Lloyd Flug		HLX		KLM		Lufthansa	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
immer mit diesem Veranstalter	37	9,3	61	13,7	11	1,3	1	2,9	30	11,8
günstigstes Angebot	257	64,7	233	52,5	749	88,0	12	34,3	74	29,1
gute Erfahrungen	76	19,1	100	22,5	34	4,0	1	2,9	50	19,7
Flüge ab Hannover	53	13,4	46	10,4	90	10,6	2	5,7	18	7,1
Empfehlung des Reisebüros	24	6,0	26	5,9	23	2,7	1	2,9	17	6,7
Empfehlung von Bekannten	21	5,3	10	2,3	32	3,8	3	8,6	6	2,4
zuverlässiger Eindruck	25	6,3	36	8,1	41	4,8			25	9,8
anderer Grund	83	20,9	115	25,9	105	12,3	18	51,4	112	44,1
Gesamt	397	100	444	100	851	100	35	100	254	100

4.4.3 Flughafenwahl und der Einfluss der Parkmöglichkeiten

Flughäfen stehen in zunehmender Konkurrenz um ihre Nachfrager, die Fluggäste (vgl. Kap. 2). Zentrale Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Flughafenwahl der Passagiere zu, die sich letztlich in den Einzugsgebieten manifestiert (vgl. Kap 4.3). Bereits bei der Frage nach dem Grund der Buchung antworteten 5,6 % der Pauschalreisenden und 9,8 % der Befragten ohne Komplettpaket, welche eine Urlaubs- bzw. sonstige Privatreise unternahmen, dass sie ihre Reise gebucht haben, weil sie am liebsten ab Hannover fliegen (vgl. Kap. 4.4.2). So überrascht es nicht, dass 64,6 % der befragten Passagiere und 57,7 % der befragten Billigfluggäste Hannover als ihren Wunschflughafen angeben (vgl. Tab. A-4.4.3.1). Dabei wurden zu den Alternativflughäfen nur der Quellverkehr und Passagiere über 14 Jahre berücksichtigt, weil Fluggäste mit ausländischem Wohnort bei diesen Fragen meist ihren nächstgelegenen Flughafen angeben und Kinder selten die Entscheidung für den Abflughafen treffen. Es folgen Paderborn (8,2 %), Bremen (6,5 %), Hamburg (6,2 %), Münster/Osnabrück (3,7 %) und Frankfurt (2,1 %) als Wunschflughäfen in der Gesamtstichprobe (vgl. Abb. 4.4.3.1).

Abbildung 4.4.3.1: Alternativen zum Abflughafen Hannover und ihre relative Bedeutung

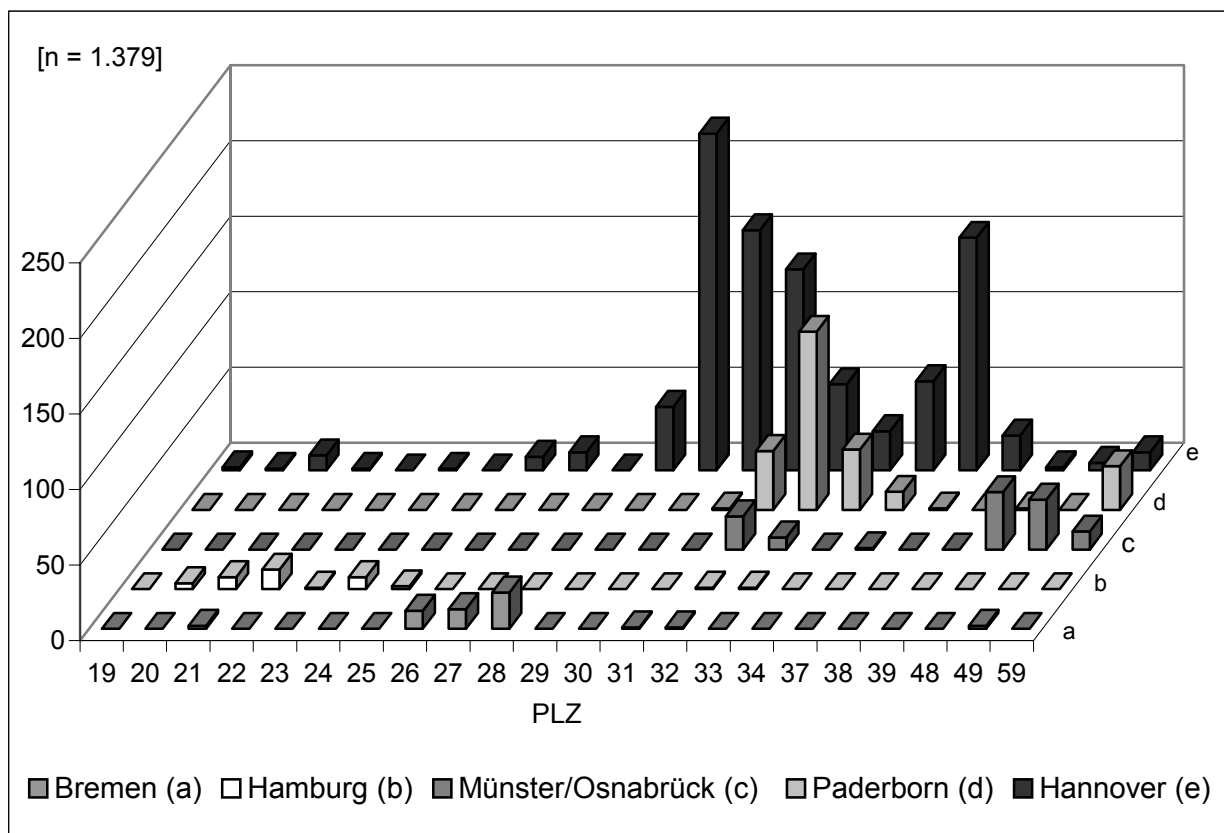


Die überwiegende Mehrheit der Befragten (63,5 %) kann sich aber für den nächsten Urlaubsflug auch einen anderen Abflughafen als Hannover vorstellen, bei den Billigfluggästen steigt dieser Wert auf 67,5 % (vgl. Tab. A-4.4.3.2). Die wichtigsten dann in Frage kommenden Alternativflughäfen sind Hamburg (in 30,3 % der Fälle), Paderborn (29,9 %), Bremen (22,1 %) und Münster/Osnabrück (18,7 %), wobei es Unterschiede zu den Antworten der Low-Cost-Passagiere gibt (vgl. Tab. A-4.4.3.3, Abb. 4.4.3.1).

Wie bereits in Kap. 4.3 beobachtet, spielen größere Städte und ihre Abflughäfen eine wichtigere Rolle bei den Billigfluggästen als etwa die Flughäfen Paderborn und Münster/Osnabrück, welche in den letzten Jahren dem Flughafen Hannover-Langenhagen insbesondere bei Pauschalreisenden signifikante Marktanteile kosteten (vgl. Brandt 2003, S. 48). Die Beliebtheit Hannovers als Wunschflughafen schwankt aber auch zwischen Endzielregionen, wobei die niedrigsten Werte für die Kategorie Nordafrika/Türkei (60,9 %) und die höchsten in den Deutschlandflügen mit 84,6 % verzeichnet werden (vgl. Tab. A-4.4.3.4). Fluggäste mit sonstigem privaten Reiseanlass präferieren Hannover mit 73,9 % der Antworten stärker als die Urlaubs-

reisenden (64 %, vgl. Tab. A-4.4.3.5). Mit der Anzahl der jährlichen Flüge steigt der Wunsch, ab Hannover in den Urlaub zu fliegen, auf bis zu 67,7 % in der Kategorie 3 bis 5 Flüge pro Jahr an, ehe er bei den viel fliegenden Billigfluggästen mit 54,1 % sogar wieder unter den Wert der Erstflieger (57,7 %) fällt (vgl. Tab. A-4.4.3.6 u. 7). Wertet man den Einfluss der Parkmöglichkeiten für die Antwort „eher negativ“ nach den Wunschflughäfen aus, so wird deutlich, dass Passagiere als Wunschflughäfen Paderborn und Münster/Osnabrück zu 27,6 % bzw. 8 % nennen (vgl. Tab. A-4.4.3.8 u. 9). Beide Flughäfen erheben deutlich niedrigere bzw. im Fall von Paderborn gar keine Parkgebühren im Vergleich zu Hannover. Etwas überraschen mag dagegen das Ergebnis, dass 85,7 % der Air Berlin-Stanstedt-Passagiere Hannover als ihren Wunschflughafen angeben, während es bei den HLX-Fluggästen gerade einmal 56 % sind (vgl. Tab. A-4.4.3.10). Diese Ergebnisse können dadurch erklärt werden, dass der Hauptgrund für die Flughafenwahl die räumliche Nähe ist, was Abb. 4.4.3.2 verdeutlicht (vgl. für Billigflug Abb. A-4.4.3.1). So hat etwa Bremen die meisten Nennungen in den nahe liegenden Postleitbereichen 26-28 bekommen.

Abbildung 4.4.3.2: Anzahl der Nennungen ausgewählter Wunschflughäfen in bestimmten PLZ-Regionen (Gesamtstichprobe)



Folglich zeigen HLX-Fluggäste mit 68,2 % eine höhere Bereitschaft, einen anderen Abflughafen als Hannover bei ihren Urlaubsplanungen zu berücksichtigen, als es GEXX- (53,6 %) und AB/STN-Passagiere (61,9 %) tun, welche ein engeres Einzugs-

gebiet aufweisen (vgl. Kap. 4.3 und Tab. A-4.4.3.11). Außerdem wird deutlich, dass diese Bereitschaft mit höherem Alter abnimmt, jedoch mit einer größeren Flughäufigkeit tendenziell steigt (vgl. Tab. A-4.4.3.12 u. 13). Flughäfen ohne Bahnanschluss wie Paderborn und Münster/Osnabrück sind für die mit der Bahn anreisenden Fluggäste des Flughafens Hannover-Langenhagen weniger interessantere Alternativflughäfen (23,3 bzw. 15,2 % der Fälle) als bei den Passagieren, die ihr Auto länger am Flughafen abgestellt haben (31,5 % bzw. 20,9 %, vgl. Tab. A-4.4.3.14 u. 15). Bei der Frage nach Alternativflughäfen, gestaffelt nach dem Einfluss der Parkmöglichkeiten auf die Flughafenwahl, ergeben sich ähnliche Muster wie mit den Wunschflughäfen (vgl. Tab. A-4.4.3.16 u. 17). Letztlich werden auch bei den Alternativflughäfen meist die nächstgelegenen Flughäfen genannt (vgl. Abb. A-4.4.3.2 u. 3).

Somit verwundert es nicht, wenn bei der Frage nach den Gründen für die Flughafenwahl über die Hälfte der Befragten „nächstgelegener Flughafen“ angaben (vgl. Tab. 4.4.3.1). Damit verbunden erklärt fast ein Viertel der Gesamtstichprobe ihre Flughafenwahl mit der guten Erreichbarkeit des Flughafens Hannover, 27,1 % hatten allerdings nur noch Plätze ab Hannover zur Auswahl.

Tabelle 4.4.3.1: Gründe für die Flughafenwahl

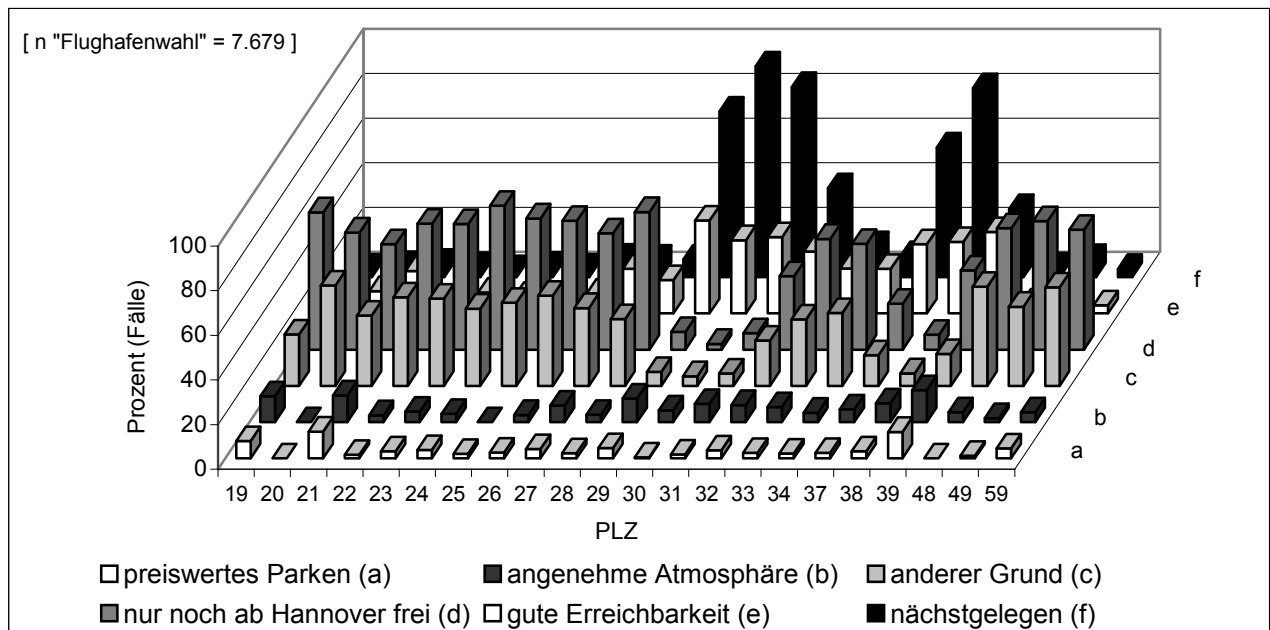
Gründe (Mehrfachantworten)	Alle Passagiere			Billigfluggäste		
	abs.	% (Antworten)	% (Fälle)	abs.	% (Antworten)	% (Fälle)
nächstgelegenen	3.918	38,8	51,0	429	36,5	47,6
gute Erreichbarkeit	1.914	19,0	24,9	205	17,4	22,7
nur noch ab Hannover	2.079	20,6	27,1	238	20,2	26,4
preiswertes Parken	208	2,1	2,7	16	1,4	1,8
angenehme Atmosphäre	506	5,0	6,6	56	4,8	6,2
anderer Grund	1.461	14,5	19,0	232	19,7	25,7
Gesamt	10.086	100	131,3	1.176	100	130,4

(n = 7.679 bzw. 902 Fälle)

Eine genauere Auswertung der anderen Gründe für den August 2003 ergibt, dass etwa 57,4 % dieser Antworten bei allen Passagieren auf den günstigen Preis bezogen war, während, hervorgerufen durch die speziellen HLX-Ziele, bei den Billigfluggästen das Angebot ab Hannover (55,6 %) am wichtigsten war (vgl. Tab. A-4.4.3.18). Da der Flughafen Hannover-Langenhagen auch im Urlaubsverkehr ein großes Angebot bietet, verwundert es nicht, dass Befragte mit diesem Reisezweck zu 27,8 % angaben, nur noch Plätze ab Hannover zur Verfügung gehabt zu haben (vgl. Tab. A-4.4.3.19). Ebenso erwartungsgemäß hatte ein Drittel der Reisenden, die erst eine Woche vor Abflug ihren Flug gebucht haben, keine wirkliche Flughafenwahl mehr (vgl. Tab. A-4.4.3.20/21). Die vergleichsweise hohen Anteile der räumlichen Nähe als Determinanten der Flughafenwahl bei der Endzielkategorie Deutschland (80 %) und Interkontinental (63,4 %) sowie beim Air Berlin-Flug nach Stansted (81 %) erklären

sich vorwiegend aus deren engen Einzugsgebieten (vgl. Kap. 4.3, Tab. A-4.4.3.22/23). Schließlich bestätigt die grafische Darstellung der Gründe für die Flughafenwahl nach Postleitgebieten, dass die meisten Passagiere, die keinen anderen Abflughafen mehr wählen konnten, außerhalb der PLZ-Regionen 29-31 wohnen (vgl. Abb. 4.4.3.3, analog für Billigflug Abb. A-4.4.3.4).

Abbildung 4.4.3.3: Gründe für die Flughafenwahl in ausgesuchten PLZ-Regionen (Wohnorte)



Um die Flughafenwahl der Passagiere zu beeinflussen, bedienen sich viele Flughäfen des Instruments spezieller Parkplatzrabatte, weil der weitaus größte Teil der Fluggäste mit dem Auto zum Flughafen anreist (vgl. Kap. 4.3). Da 88,3 % aller befragten Passagiere und 89 % der Billigfluggäste angeben, dass die Parkmöglichkeiten am Flughafen Hannover-Langenhagen keinen Einfluss auf ihre Flughafenentscheidung hatte, erscheint der Erfolg solcher Methoden zunächst sehr beschränkt (vgl. Tab. A-4.4.3.24). Zu der stark vom Touristikverkehr geprägten Zielregion Nordafrika/Türkei sinkt dieser Wert aber auf 86 %, wobei 9,6 % einen positiven Entscheidungsimpuls für Hannover nannten (vgl. Tab. A-4.4.3.25). Dieses liegt vor allem an dem Reiseanlass, wobei immerhin 10 % der Urlaubs- und Erholungsreisenden angaben, positiv von den Parkmöglichkeiten beeinflusst worden zu sein (vgl. Tab. A-4.4.3.2). So haben gerade für den preissensiblen Touristikflug Gebührennachlässe einen zusätzlichen Nachfrageimpuls zur Folge und auch beim Billigflug werden z. B. von den befragten HLX-Kunden zu 6 % positive Effekte bescheinigt (vgl. Tab. A-4.4.3.26). Diese Ergebnisse relativieren sich aber bei einem Blick auf die Struktur der Antworten nach PLZ-Regionen (vgl. Abb. A-4.4.3.5/6). Die relativ häufigen positiven Antworten in der Metropolregion Hamburg erklären sich vorwiegend durch die hohen

Parkpreise des lokalen Flughafens, während zumindest beim Billigflug die Regionen nahe den Urlaubsflughäfen Paderborn und Münster/Osnabrück eher vom Preisniveau Hannovers abgeschreckt wurden. Da beide letztgenannten Flughäfen über keinen Bahnanschluss verfügen, wäre das Instrument der Bahnfahrtskostenzuschüsse hier eventuell erfolgreicher.

Tabelle 4.4.3.2: Einfluss der Parkmöglichkeiten auf die Flughafenwahl bei unterschiedlichem Reiseanlass

Einfluss der Parkmöglichkeiten		Reiseanlass							
		beruflicher Anlass		Familien-/ Bekanntenbesuch		Urlaub/ Erholung		sonstiger privater Anlass	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Alle Passagiere	kein Einfluss	356	92,7	560	94,6	1.515	85,3	91	89,2
	eher positiv	15	3,9	17	2,9	178	10,0	8	7,8
	eher negativ	13	3,4	15	2,5	84	4,7	3	2,9
	<i>Gesamt</i>	<i>384</i>	<i>100</i>	<i>592</i>	<i>100</i>	<i>1.777</i>	<i>100</i>	<i>102</i>	<i>100</i>
Billigfluggäste	kein Einfluss	25	96,2	86	92,5	149	85,1	38	92,7
	eher positiv	1	3,8	4	4,3	15	8,6	2	4,9
	eher negativ	-	-	3	3,2	11	6,3	1	2,4
	<i>Gesamt</i>	<i>26</i>	<i>100</i>	<i>93</i>	<i>100</i>	<i>175</i>	<i>100</i>	<i>41</i>	<i>100</i>

4.5 LCC-Sonderbefragung

Low-Cost-Airlines sind das dynamischste Element im Luftverkehrsmarkt, da sie neuen Verkehr induzieren (vgl. Gillen, Morrison 2003). Aus ökonomischer Sicht sind für die Flughäfen neben den Flughafengebühren die Ausgaben der Fluggäste auf dem Flughafengelände von besonderer Bedeutung.

Ein Vergleich mit anderen Passagieren zeigt jedoch, dass die Ausgaben pro Person für Restaurants und Geschäfte (ohne Parkgebühren) bei Billigfluggästen zwar leicht höher sind, sich aber in ihrer Struktur nur geringfügig von den anderen abheben. 21,8 % der Billigfluggäste geben mehr als 10 € aus, während es nur 18,6 % bei allen Fluggästen sind (vgl. Tab. A-4.5.1).

Zudem besteht die Möglichkeit, dass Passagiere von anderen, voll bezahlenden Fluggesellschaften abgeworben werden, sich also Kannibalisierung zum eigenen Angebot einstellen. So geben 60,6 % der im August mit einem um vier Fragen ergänzten Sonderfragebogen interviewten Billigfluggäste an, ohne das genutzte Billigflugangebot mit einer anderen Fluggesellschaft zum selben Ziel geflogen zu sein. Weitere 11,1 % hätten ein anderes Ziel angefliegen, 10,6 % der Reisenden ein anderes Verkehrsmittel gewählt und die restlichen 17,6 % wären gar nicht erst gereist (vgl. Tab. A-4.5.2). Während bei GEXX und AB/STN über 80 % der Befragten mit einer anderen Airline geflogen wären, liegt dieser Anteil bei den HLX-Fluggästen nur bei 56,9 % (vgl. Tab. A-4.5.3). Die vielen neuen Ziele von Hapag-Lloyd-Express bewirken also geringere Kannibalisierungseffekte. Auch im Quellverkehr ist dieser Effekt mit 59,2 % geringer als im Zielverkehr (68,2 %), welcher zu überdurchschnittlichen 15,2 % sonst zu einem anderen Flughafen geflossen wäre (vgl. Tab. A-4.5.4). Durch eine Kategorisierung der Antworten nach dem Reiseanlass wird deutlich, dass Geschäftsreisende, die einen Billigflieger wählen, zu über 90 % sonst teurer mit einer anderen Fluggesellschaft hätten reisen müssen (vgl. Tab. 4.5.1). Beim sonstigen privaten Anlass dagegen hätten mehr als ein Drittel der Befragten die Reise erst gar nicht unternommen.

Der hohe Anteil beruflich Reisender in der Klasse der Vielflieger erklärt dann auch den Spitzenwert von 73,3 % für eine andere Airline bei der Aufschlüsselung der Alternativen in Reishäufigkeiten (vgl. Kap. 4.1, Tab. A-4.5.5). Zudem erklären 82,5 % der Passagiere, die erst in der letzten Woche ihren Flug gebucht haben, dass sie sonst mit einer anderen Fluggesellschaft zum selben Ziel geflogen wären (vgl. Tab. A-4.5.6). Da sich eine frühe Buchung stark im Flugpreis der Low-Cost-Carrier niederschlägt, sind es nur etwas mehr als 50 % der Fluggäste, die mehr als einen Monat vor Abflug gebucht haben, welche sich alternativ für eine andere Airline entschieden hätten.

Tabelle 4.5.1: Alternativen zum Billigflugangebot bei unterschiedlichem Reiseanlass

Alternativen	Reiseanlass							
	beruflicher Anlass		Familien-/ Bekanntenbesuch		Urlaub/ Erholung		sonstiger privater Anlass	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
andere Fluggesellschaft/ dasselbe Ziel	39	92,9	86	66,2	101	53,4	19	44,2
anderes Ziel	2	4,8	11	8,5	30	15,9	2	4,7
anderes Verkehrsmittel	-	-	12	9,2	24	12,7	7	16,3
keine Reise	1	2,4	21	16,2	34	18,0	15	34,9
Gesamt	42	100	130	100	189	100	43	100

Der nach Tab. 4.5.1 vergleichsweise niedrige Wert für „andere Fluggesellschaft“ bei den Urlaubsreisenden relativiert sich durch die Auswertung der Antworten auf Frage 19a nach der Reisedauer (vgl. Tab. A-4.5.7). In den Kategorien eine und zwei Wochen erreicht die alternative Buchung bei einer anderen Airline hohe Anteile von über 70 %, welche auf eine starke Kannibalisierungswirkung bei Ferienfliegern hindeutet. Zudem liefert die Kategorisierung der Antworten nach der Frage, ob es sich bei der Reise um eine Zusatzreise handelt, weitere Indizien (vgl. Tab. A-4.5.8). 65,7 % der Befragten, für die der Flug die Haupturlaubsreise war, wären sonst mit einer anderen Fluggesellschaft geflogen. Überdurchschnittliche 19 % geben jedoch an, sonst mit einem anderen Verkehrsmittel in den Urlaub gereist zu sein. Von den insgesamt 10,6 %, die alternativ ein anderes Verkehrsmittel gewählt hätten, wären annähernd zwei Drittel sonst mit dem Auto gefahren (vgl. Tab 4.5.2).

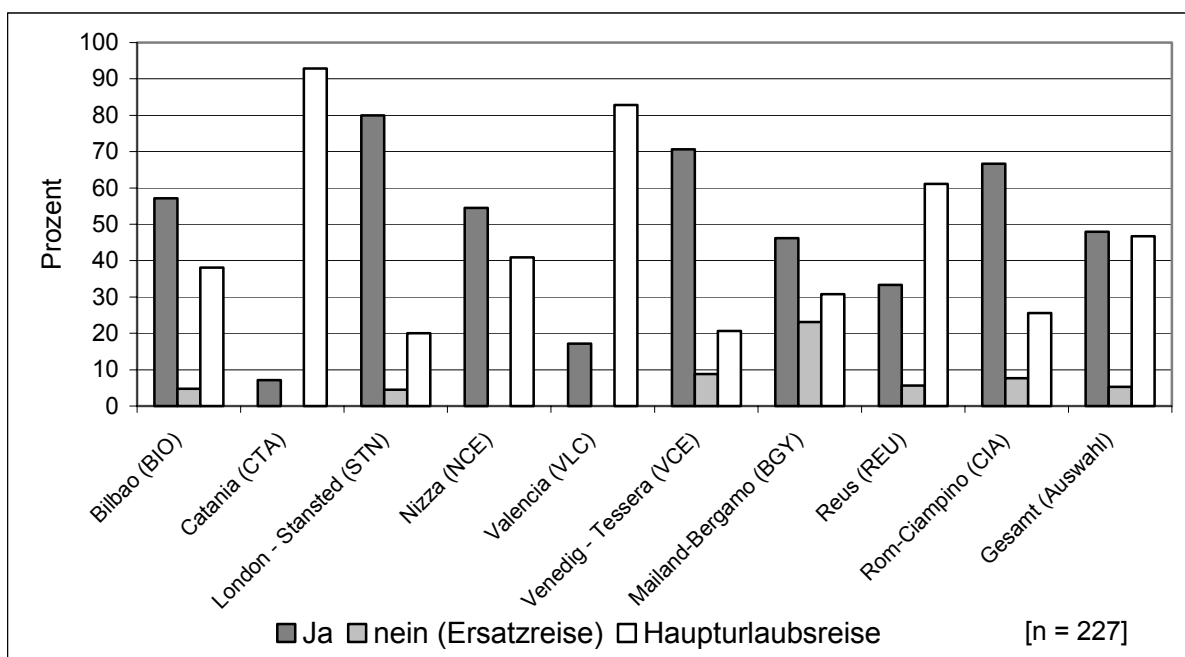
Tabelle 4.5.2: Verkehrsmittelwahl bei einer Entscheidung gegen das Flugzeug

Alternativen	absolut	Prozent
PKW	28	65,1
Bahn	10	23,3
Bus	5	11,6
Gesamt	43	100

Um den durch Billigflieger induzierten Verkehr besser quantifizieren zu können, wurden die Urlaubsreisenden und Passagiere mit sonstigem privaten Reiseanlass gefragt, ob sie die Reise zusätzlich zu ihrer Haupturlaubsreise gemacht haben. Nur 5,3 % der Befragten verneinten diese Frage, für 46,7 % stellt sie die Haupturlaubsreise dar und 48 % gaben an, die Reise zusätzlich zu ihrer großen Urlaubsreise zu machen (vgl. Tab. A-4.5.9). Passagiere von HLX erreichen dabei ähnliche Werte für den induzierten Verkehr (47,4 %) wie die Gesamtbefragten, bei GEXX, die nur Palma

de Mallorca anfliegen, fällt der Anteil erwartungsgemäß auf 16,7 % (vgl. Tab. A-4.5.10). Zusätzlich wird im weniger bedeutenden Zielverkehr nur zu knapp einem Drittel neuer Verkehr erzeugt, zu über 50 % handelt es sich beim Flug um eine Haupturlaubsreise (vgl. Tab. A-4.5.13). Größere Unterschiede sind auch zwischen den einzelnen Streckenziele zu beobachten (vgl. Abb. 4.5.1, Tab. A-4.5.12). Eher klassische Badetourismusorte wie Valencia, Catania und mit Abstrichen Reus haben den wenigsten Neuverkehr zu verzeichnen. Anders sieht es dagegen für Ziele des Städtetourismus aus: London, Venedig und Rom induzieren bei den gewählten Reiseanlässen zu mehr als zwei Dritteln Verkehr (vgl. Tab A-4.2.8).

Abbildung 4.5.1: Billigflug als Zusatzreise nach Streckenzielen



Bestätigt wird diese Aussage durch den weit höheren Anteil an Zusatzreisen im Segment „sonstiger privater Reiseanlass“ (71,8 %) im Vergleich zu „Urlaub/Erholung“ (43,1 %, vgl. Tab. A-4.5.13). Dabei sind es besonders die Vielflieger (65,5 %), die einen zusätzlichen Billigflug buchen, während Kurzentschlossene, Buchungszeitpunkt eine Woche vor Abflug, eher selten (11,1 %) eine weitere Reise machen (vgl. Tab. A-4.5. 14 u. 15). Trotz der vergleichsweise jungen Altersstruktur der Billigfluggäste (vgl. Tab. 4.1.5) sind es doch vermehrt die älteren Befragten, die angaben, eine Zusatzreise gemacht zu haben (vgl. Abb. 4.5.2, Tab. A-4.5.16). Hier macht sich die starke Korrelation von Einkommen und Flughäufigkeit bemerkbar.

Schließlich kann mit Hilfe der Antworten von Frage 21 zu den Gründen der Buchung des Angebots bestätigt werden, dass für 57,1 % der Befragten die Gelegenheit des günstigen Angebots genutzt wurde (vgl. Tab. 4.5.3). Wie in Kapitel 4.3.2 bereits iden-

tifiziert, spielt auch die Werbung in 16 % der Fälle keine unbedeutende Rolle und auch der Vorteil eines Direktflugs (26,2 %) wird neben dem günstigeren Flugtarif (45,4 %) als entscheidend empfunden. Diese Relationen ändern sich kaum, unterschieden nach Low-Cost-Airline, wenn man davon ausgeht, dass die geringe Anzahl an GEXX-Fluggästen nicht repräsentativ ist (vgl. Tab. A-4.5.17). Im Rückflug wird jedoch der vergleichsweise günstigere Flugpreis (60,6 %) relevanter als die Gelegenheitsbuchung (40,9 %), etwa 40 % der Befragten hat unter anderem wegen des Direktflugs gebucht (vgl. Tab. A-4.5.17).

Abbildung 4.5.2: Billigflug als Zusatzreise nach Altersgruppen³

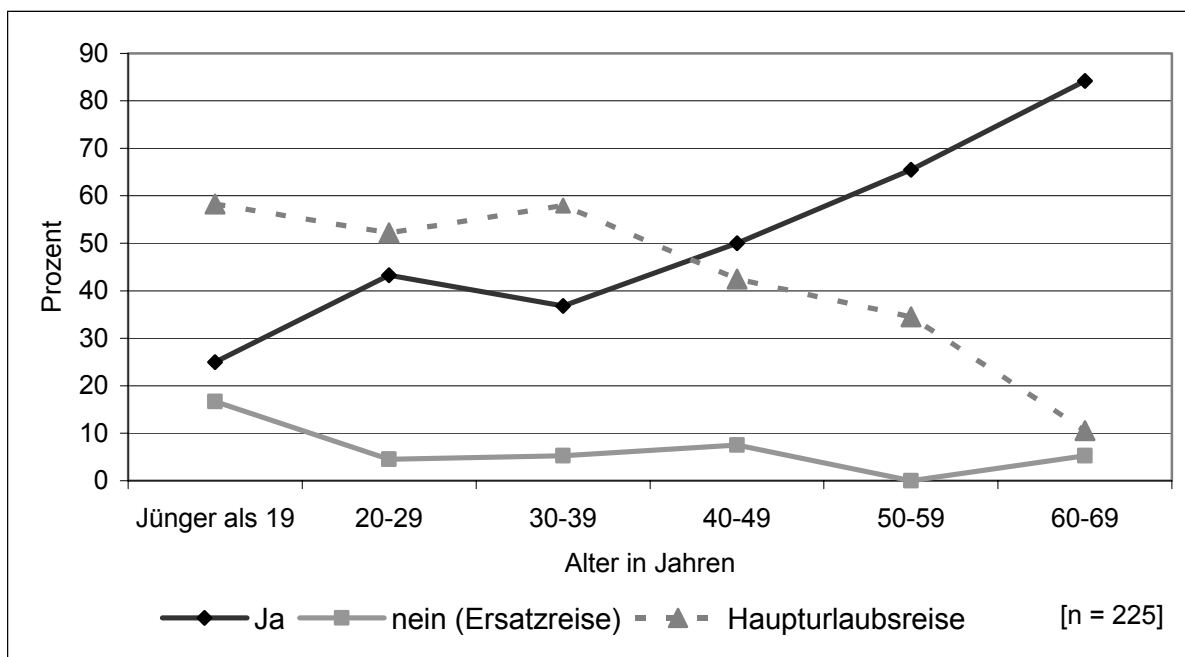


Tabelle 4.5.3: Gründe für die Wahl des Billigflugangebots

Gründe (Mehrfachantworten)	absolut	Prozent (der Antworten)	Prozent (der Fälle)
Gelegenheit genutzt	229	36,3	57,1
billiger als Alternativen	182	28,8	45,4
Direktflug	105	16,6	26,2
aufmerksam durch Werbung	64	10,1	16,0
anderer Grund	51	8,1	12,7
Gesamt	631	100	157,4

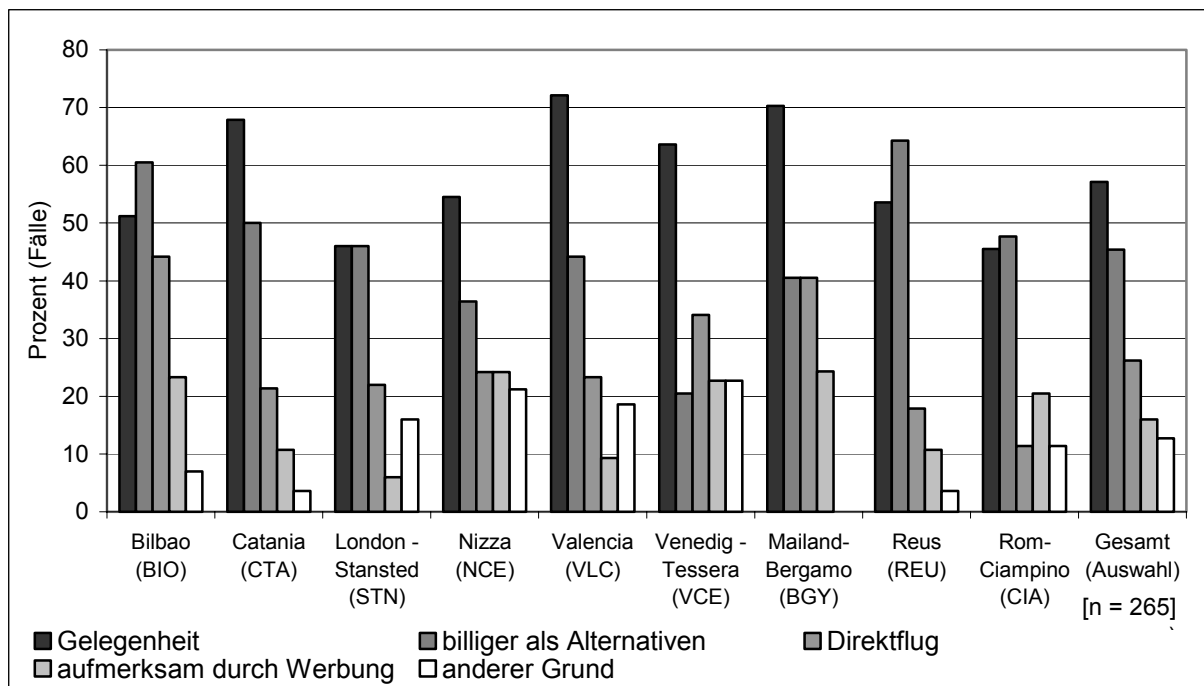
(n = 401)

Aufgeteilt nach Streckenzielen lassen sich im Vergleich zur Frage der Zusatzreise bei den Buchungsgründen weniger eindeutige Trends ausmachen (vgl. Abb. 4.5.3, Tab. A-4.5.19). Hier sind es sogar die Streckenzielen mit wenig Zusatzverkehr wie

³ Daten um einen Fall in der Kategorie 70-79 bereinigt, vgl. Tab. A-4.5.16.

Valencia und Catania, die Höchstwerte bei „Gelegenheit genutzt“ bekommen. Bilbao und Mailand, die sonst nicht direkt oder nur mit teuren (Umsteige-)Flügen erreichbar waren, werden häufig wegen des Direktfluges gebucht. Bilbao, eher Kultur- als klassisches Badeziel, hat dabei überdurchschnittlich von der Werbung profitiert.

Abbildung 4.5.3: Gründe für die Wahl des Billigflugangebots in ausgewählten Streckenzielen



Letztlich sind es wieder die Städtereisenden bzw. Reisende mit sonstigem privaten Reiseanlass, die zum größten Teil (61,9 %) die Gelegenheit zum Billigflug nutzen (vgl. Tab. A-4.5.20). Noch 43,9 % der Geschäftsreisenden gibt ebenfalls an, den günstigen Tarif auszunutzen, was sich auch in dem Anteil der kurzfristig buchenden Flugreisenden widerspiegelt, die angeben, die Gelegenheit genutzt zu haben (47,4 %, vgl. Tab. A-4.5.21). Letztlich ist es wieder das Tarifsystem der Billigflieger, welches zu fast zwei Dritteln von den befragten Frühbuchern als günstige Gelegenheit für einen Flug wahrgenommen wird.

4.6 Beurteilungen, Anmerkungen

Um eine Einschätzung der Beurteilung des Flughafens durch die Fluggäste zu bekommen, wurden die Passagiere gefragt, wie sie bestimmte Einrichtungen des Flughafens bewerten. Als Bewertungsmaßstab dient eine Ordinalskala von „gut“ über „befriedigend“ bis „schlecht“. Zur besseren Übersicht und Vergleichbarkeit der Daten wurden trotz des Skalenniveaus Mittelwerte berechnet, die von 1 („gut“) bis maximal 3 („schlecht“) reichen. Die Erreichbarkeit des Flughafens wurde von 92,3 % aller Fluggäste als gut empfunden, die Unterschiede zu den Billigfluggästen sind wie auch bei den anderen Bewertungskategorien minimal (vgl. Tab. A-4.6.1). Bei dem Anreiseverkehrsmittel der Befragten gibt es dagegen gewisse Differenzen in der Beurteilung. Während Autofahrer, die ihr Auto über einen längeren Zeitraum am Flughafen abgestellt haben, sehr zufrieden waren (Mittelwert, MW, von 1,07), sind mit dem Bus angereiste Fluggäste außerhalb der Sondergruppe „Flugzeug“ am kritischsten (MW 1,20, vgl. Tab. A-4.6.2).

Die Parkmöglichkeiten werden von 85,7 % der Befragten als gut bewertet, wobei hier der schlechteste Mittelwert nach Anreiseverkehrsmittel mit 1,20 auf den Bereich Taxi, Sammeltaxi und Transfer entfällt (vgl. Tab. A-4.6.4). Auch Abfertigungskontrollen (85,8 %) und Sicherheitskontrollen (81,8 %) werden überwiegend als gut eingeschätzt, bei den Restaurants und Geschäften fiel dieser Wert aber auf den allgemeinen Tiefststand von 59 % (vgl. Tab. A-4.5.6-7). Wenig überraschend ist dann auch der Zusammenhang zwischen der Beurteilung der Restaurants und Geschäfte und den tatsächlichen Ausgaben der Fluggäste am Flughafen, abzüglich der Parkgebühren und erhoben im August 2003 (vgl. Tab. A-4.6.8). In der niedrigsten Ausgaben-Kategorie von 0 bis 5 € pro Person wird ein Mittelwert von 1,51 erreicht, der bis zur zweithöchsten Klasse von 21-30 € auf 1,43 fällt. Im Vergleich am besten beurteilt wurde schließlich die Sauberkeit am Flughafen, die 93,6 % der Fluggäste für gut befanden (vgl. Tab. A-4.6.9).

Über die Berechnung der Mittelwerte in den einzelnen Bewertungskategorien wird deutlich, dass Geschäftsreisende (vgl. Tab. 4.6.1) und die damit verbundenen Vielflieger mit einem Mittelwert von 1,27 jeweils die kritischsten Fluggäste waren (vgl. Tab. A-4.6.10). Einen ähnlichen Wert erreicht auch der Zielverkehr (1,26), der neben den Vielfliegern mit einem Mittelwert von 1,64 die schlechteste Bewertung der Restaurants und Geschäfte abgibt (vgl. Tab. A-4.6.11). Die bessere Beurteilung der Befragten im Hinflug (1,20) erklärt sich zum Teil aus dem Heimatbonus, den Fluggäste ihrem Wunschflughafen Hannover geben. Fluggäste, die den Flughafen Hannover als ihren Wunschflughafen angaben, haben einen Mittelwert von 1,17 gegenüber einem Wert von 1,21 bei allen anderen (vgl. Tab. A-4.6.12).

Tabelle 4.6.1: Gesamtbewertung des Flughafens Hannover-Langenhagen (MW) bei unterschiedlichem Reiseanlass

bewertete Funktion	Reiseanlass			
	beruflicher Anlass	Familien-/ Bekanntenbesuch	Urlaub/ Erholung	sonstiger privater Anlass
Erreichbarkeit	1,13	1,10	1,07	1,09
Parkmöglichkeiten	1,19	1,19	1,17	1,22
Abfertigungsservice	1,26	1,18	1,14	1,21
Sicherheitskontrollen	1,28	1,18	1,18	1,24
Restaurants/Geschäfte	1,66	1,43	1,45	1,45
Sauberkeit	1,12	1,09	1,07	1,07
Durchschnitt	1,27	1,20	1,18	1,21

Während der Befragung hatten die Fluggäste die Möglichkeit, Anmerkungen zu ihren Beurteilungen zu machen. Insgesamt 2.782 Passagiere bzw. 22,5 % aller Befragten nutzten diese Möglichkeit, v. a. um Kritik an den Einrichtungen des Flughafens zu äußern. Ein Vergleich der Mittelwerte zwischen den Passagieren mit und ohne Anmerkung (vgl. Tab. 4.6.2) bestätigt, dass Fluggäste, die Anmerkungen hatten, die einzelnen Funktionsbereiche schlechter bewerteten als diejenigen, die keine Anmerkungen gemacht haben.

Tabelle 4.6.2: Beurteilungen des Flughafens (MW) differenziert nach Anmerkungen

bewertete Funktion	Keine Anmerkungen	Anmerkungen
	(n=12.395)	(n=2.782)
Erreichbarkeit	1,08	1,14
Parkmöglichkeiten	1,13	1,37
Abfertigungsservice	1,16	1,30
Sicherheitskontrollen	1,18	1,32
Restaurants/Geschäfte	1,43	1,77
Sauberkeit	1,08	1,13
Durchschnitt	1,18	1,34

Die offene Frage nach den Anmerkungen kann für den Flughafen wichtige Informationen über Probleme aus Sicht der Passagiere und potenzielle Verbesserungsvorschläge liefern, um seine Kunden in Zukunft besser zufrieden zu stellen. Anmerkungen der Passagiere liefern wichtige Ansatzpunkte, um die Kundenbindung an den Flughafen zu verstärken und die regionale Wettbewerbssituation verbessern. Aus diesem Grund wurden die Anmerkungen aus der Befragungswelle im August kodiert und ausgewertet. Es handelt sich um insgesamt 758 Anmerkungen von 701 Passagieren (vgl. Tab. A-4.6.13).

Die Anmerkungen betreffen grundsätzlich alle Bereiche, wobei insbesondere an den Restaurants und Geschäften Kritik geübt wurde - nicht verwunderlich bei den

schlechtesten Mittelwerten in dieser Kategorie. In 25,2% der Fälle wurde von den Fluggästen bemängelt, dass die Restaurants und Geschäfte zu teuer seien. Außerdem wären die Öffnungszeiten und Angebote an bzw. der Geschäfte und Restaurants verbesserungswürdig (17,5 % der Fälle). Dies kann darin begründet sein, dass es auf dem Flughafengelände hauptsächlich Restaurants der Mövenpick-Kette gibt, deren Angebot sich ähnelt und deren Preisniveau generell hoch liegt.

Der zweitgrößte Kritikpunkt liegt bei den Parkmöglichkeiten (21,6 %), die von den Passagieren als zu teuer empfunden wurden. Außerdem ärgerten sich die Fluggäste über volle Parkhäuser bzw. Parkplätze und über die schlechte Anbindung der weiter von den Abflugterminals entfernt liegenden Parkplätze.

Zu dem Problem der schlechten Anbindung wurde außerdem Kritik an der Übersichtlichkeit der Flughafeninfrastruktur geübt (6,8 % der Fälle), die eine unzureichende Beschilderung und Informationsmöglichkeiten betreffen.

Anmerkungen hinsichtlich der Sicherheitskontrollen und des Abfertigungsservices sind mit langen Wartezeiten verbunden (8,8 % der Fälle), was auf der einen Seite mit einer umständlichen Situation mit den zum 1. Januar 2003 eingeführten zusätzlichen Gepäckkontrollen in den Terminals A und B zusammenhängt und auf der anderen Seite mit überfüllten Abfertigungsschaltern und Personenkontrollen zu Stoßzeiten begründet ist. Der Aufwand der Sicherheitskontrollen wird jedoch von den Passagieren unterschiedlich bewertet. Zum einen wurde in 7,7 % der Fälle angegeben, dass die Sicherheitskontrollen nicht gründlich genug durchgeführt wurden, zum anderen bezeichneten 2,0 % die Sicherheitskontrollen als zu streng.

Des Weiteren gaben 4,6 % der Passagiere an, mit dem Personal in Bereich der Sicherheitskontrollen, Check-ins und in den Restaurants und Geschäften unzufrieden zu sein.

Kritikpunkte in den beiden Kategorien, die am positivsten von den Passagieren bewertet wurden (Sauberkeit und Erreichbarkeit), betreffen zum einen die mangelhafte Sauberkeit der sanitären Anlagen (5,1 % der Fälle) und zum anderen die Anbindung an den ÖPNV (3,6 % der Fälle). Es wurde bemängelt, dass die Frequenzen der S-Bahn zu niedrig seien und Passagiere lange Wartezeiten in Kauf nehmen müssten. Insbesondere zu Nachtzeiten, wo Charterflüge zu Urlaubsdestinationen starten, fahren keine S-Bahnen, so dass Fluggäste auf andere Verkehrsmittel ausweichen müssen.

5 Fazit

Das vorliegende Gutachten basiert auf einem höchst aussagekräftigen Datenbestand. Im Text finden sich daher zahlreiche Rückschlüsse auf die derzeitige Situation des Flughafen Hannover-Langenhagen, die hier nicht im Einzelnen aufgegriffen werden sollen. Wichtig ist allerdings, dass aus den Ergebnissen Handlungsempfehlungen für den Hannover Airport entwickelt werden können. Letztlich sind hierzu aber immer auch die Befragungsergebnisse der anderen Flughäfen heranzuziehen.

Der Flughafen Hannover-Langenhagen ist als internationaler Flughafen etabliert. Er fungiert als Zubringerflughafen für interkontinentale und europäische Verbindungen der großen Flughäfen Frankfurt und München und hat überdies eine starke Position auf einigen Kontinentalstrecken und im Reiseverkehr mit der GUS. Eine weitere Stärke des Flughafens liegt im Touristikgeschäft. Über den Anbieter Hapag Lloyd Express besitzt der Flughafen Hannover-Langenhagen eine starke Stellung im Geschäftsfeld der Billigflieger.

In der derzeitigen Situation größerer Verunsicherung in der gesamten Luftverkehrsbranche ist es dem Flughafen Hannover-Langenhagen mittlerweile gelungen, zu wachsenden Passagierzahlen zurückzukehren. Dabei ergibt sich allerdings ein deutliches relatives Anwachsen des Anteils von Fluggästen, die Angebote der HLX nutzen. Die Fluggäste der Billigflieger zeichnen sich durch leicht abweichende Merkmale aus. Unter anderem nehmen sie weitere Anfahrtswege in Kauf und tragen somit zu einer Ausdehnung des Einzugsgebiets des Flughafen Hannover-Langenhagen bei.

Die Interpretation der Ergebnisse dieses Gutachtens lässt sich ohne ergänzende Informationen – die im Rahmen der Befragung nicht erfasst werden konnte – nicht direkt in Handlungsempfehlungen überführen. So lässt sich aus dem Anwachsen der Fluggastzahlen, die Billigflieger nutzen, nicht direkt ein positiver wirtschaftlicher Effekt für den Flughafen ableiten. In ähnlicher Weise wäre es verfrüht, die Ausweitung des Einzugsgebiets des Flughafens Hannover-Langenhagen durch HLX-Fluggäste als Indikator gesteigerter Wettbewerbsfähigkeit zu interpretieren. Ebenso ist denkbar, dass die Einzugsgebiete deutscher Flughäfen im Segment der Billigflieger stärker überlappen.

Eindeutig belegt ist dagegen die positive Grundtendenz einer stärkeren Ausstrahlung des Flughafens Hannover-Langenhagen auf neue Kundengruppen und neue Einzugsgebiete. Dieser Trend alleine lässt neben der direkten Wirkung einer besseren Auslastung dynamische Folgeeffekte erwarten. Dazu gehören steigender Bekanntheitsgrad des Flughafens und weiträumigere Wahrnehmung seines Angebots. Unbeschadet möglicher Einschränkungen, die sich aus anderen Untersuchungen ergeben könnten, sind auf Basis der vorliegenden Untersuchung vielversprechende Tendenzen in der Entwicklung der Fluggastzahlen festzustellen.

6 Literaturverzeichnis

- ACI (Airports Council International); York Aviation 2004: The Social and economic impact of airports in Europe.*
- ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) 2004: Deutsche Flughäfen in 2003 mit Verkehrswachstum. Pressemitteilung Nr. 1/2004, 30.01.2004.*
- ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) div. Jahrgänge: ADV Monatsstatistiken, www.adv-net.org.de, 30.01.2004.*
- Airline Business 2003: „Budget options“. 02/2003, S. 56-58.*
- Bahrenberg, G., Giese, E., Nipper, J. 1990: Statistische Methoden in der Geographie 1. Univariate und bivariate Statistik. Stuttgart.*
- Barrett, S.D., 1999: Peripheral market entry, product differentiation, supplier rents and sustainability in the deregulated European Aviation market – a case study. In: Journal of Air Transport Management. 5 (1). S. 21-30.*
- Beer, T., Paesler, R., 1997: Der Flughafen München II. Abgrenzung des Passagiereinzugsgebiets in Abhängigkeit von luftverkehrsspezifischen Rahmenbedingungen. In: Haas, H.D. (Hrsg.): Zur Raumwirksamkeit von Großflughäfen. Wirtschaftsgeographische Studien zum Flughafen München II.= Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 39. Kallmünz. S. 21-96.*
- Behnen, T., 2000: Nachtflugverkehr in Deutschland zwischen ökonomischen und umweltmedizinischen Erfordernissen. = Manuskript zum Vortrag auf dem Arbeitskreis Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie, 2000. Hannover. www.giub.uni-bonn.de/vgdh/verkehr/behnen.pdf, 06.03.03.*
- Brandt, O. 2003: Der Hannover Airport im regionalen Wettbewerb. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Abteilung Wirtschaftsgeographie, Uni Hannover.*
- Button, K., 2001: Deregulation and liberalization of European air transport markets. In: Innovation. 14 (3). S. 255-276.*
- Costas-Centivany, C.M., 1999: Spain's airport infrastructure: adaptations to liberalization and privatisation. In: Journal of Transport Geography. 7 (3). S. 215-223.*
- Debbage, K.G.; Delk, D., 2001: The geography of air passenger volume and local employment patterns by US metropolitan core area: 1973-1996. In: Journal of Air Transport Management. 7 (3). S. 159-167.*
- Dresner, M.; Lin, J.S.C.; Windle, R., 1996: The impact of low-cost carriers on airport and route competition. In: Journal of Transport Economics and Policy. 30 (3). S. 309-328.*
- Ehmer, H.; Berster, P., 2002: Globale Allianzen von Fluggesellschaften und ihre Auswirkungen auf die Bundesrepublik Deutschland. = DLR-Forschungsbericht 2002-12. Köln.*
- Ehmer, H.; Berster, P.; Basendorf, J.; Jung, C., 2000: Liberalisierung im Luftverkehr Deutschlands. Analyse und wettbewerbspolitische Empfehlungen. = DLR-Forschungsbericht 2000-17. Köln.*
- Fichert, F., 1999: Flughafenmärkte in Europa: Potentiale wettbewerblicher Selbststeuerung und Anforderungen an einen geeigneten staatlichen Ordnungsrahmen. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. 70 (4). S. 233-256.*

- Francis, G.; Fidato, A.; Humphreys, I.*, 2003: Airport-airline interaction: the impact of low-cost carriers on two European airports. In: *Journal of Air Transport Management*. 9 (3). S. 267-273.
- Franke, M.* 2004: Competition between network carriers and low-cost carriers – retreat battle or breakthrough to a new level of efficiency? In: *Journal of Air Transport Management* 9. S. 15-21.
- Friedrichs, J.*, 1990: *Methoden empirischer Sozialforschung*. 14. Auflage. Opladen.
- Gerstlberger, W., Sack, D.*, 2003: Public-Private Partnerships an bundesdeutschen Flughäfen. In: *Internationales Verkehrswesen*. 55 (4). S.132-137.
- Gillen, D.; Morrison, W.*, 2003: Bundling, integration and the delivered price of air travel: are low cost carriers full service competitors. In: *Journal of Air Transport Management*. 9 (1). S. 15-23.
- Gillen, D.W.; Hinsch, H.; Mandel, B; Wolf, H.*, 2001: *The Impact of Liberalizing International Aviation Bilaterals. The case of the Northern German region*. Aldershot.
- Goh, J.*, 2000: *Law and policy on airport competition in Europe : procuring a new paradigm of choice.* = International series, Bd. 7. Bath.
- Goetz, A.R.*, 2002: Deregulation, competition, and antitrust implications in the US airline industry. In: *Journal of Transport Geography*. 10 (1). S. 1-19.
- Graham, A.*, 2001: *Managing airports: an international perspective*. Oxford.
- Graham, B.*, 1995: *Geography and Air Transport*. Chichester.
- Hakfoort, J.R.*, 1999: The deregulation of European air transport: A dream come true? In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. 90 (2). S. 226-233.
- Hoffmann, U.*, 2001: *Grundlegende Netzentwicklungen im weltweiten Linienluftverkehr und deren Auswirkungen auf den Luftverkehrsstandort Berlin*. In: *Die Erde*. 132 (2). S. 187-204.
- Holzschneider, T.*, 2000: *Flughäfen im Personenluftverkehrsmarkt. Ein Modellansatz zur Beschreibung der Verkehrsmittel- und Flughafenwahl von Reisenden zur Vorausschätzung des Passagieraufkommens von Flughäfen*. Dissertation. Aachen.
- Hübl, L.; Hohls-Hübl, U.; Wegener, B.*, 2001: *Hannover Airport – Ein Impulsgeber für die Region.* = *Kommunalverband Großraum Hannover* (Hrsg.): *Beiträge zur regionalen Entwicklung*, Bd.84. Hannover.
- Humphreys, I.; Francis, G.*, 2002: Policy issues and planning of UK regional airports. In: *Journal of Transport Geography*. 10 (4). S. 249-258
- Ioannides, D.*, 1998: Tour operators: the gatekeepers of tourism. In: *Ioannides, D.; Debbage, K. G.* (Hrsg.): *The economic geography of the tourist industry : a supply-side analysis*. London. S. 139-158.
- Jäckel, K.*, 1998: Wettbewerbsorientiertes Management von Streckennetzen als Erfolgsfaktor im Linienluftverkehr. In: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*. 69 (4). S. 271-285.
- Lawton, T.C.*, 2002: *Cleared for Take-Off - Structure and Strategy in the Low Fare Airline Business*. Schriftenreihe: Ashgate studies in aviation economics and management. Aldershot.

- McKinsey* (Hrsg.), 2003: Billigflieger in Europa. Kurzfassung. www.mckinsey.de/_downloads/Presse/bb_airlines_080708.pdf, 15.07.03.
- Mason, K.J.*, 2000: The propensity of business travellers to use low cost airlines. In: *Journal of Transport Geography*. 8 (2). S. 107-119.
- Mason, K.; Whelan, C.; Williams, G.*, 2000: Europe's low cost airlines : an analysis of the economics and operating characteristics of Europe's charter and low cost scheduled carriers. = Air Transport Group research report, Bd. 7. Cranfield.
- Papatheodorou, A.*, 2001: Tourism, Transport Geography and Industrial Economics: A Synthesis in the Context of Mediterranean Islands. In: *Anatolia*. 12 (1).S. 23-34.
- Pels, A.J.C.*, 2000: Airport economics and policy : efficiency, competition, and interaction with airlines. = Tinbergen institute research series, Bd. 222. Amsterdam.
- Pompl, W.*, 2002: Luftverkehr. Eine ökonomische und politische Einführung. 4. Auflage. Berlin.
- Reynolds-Feighan, A.*, 2001: Traffic distribution in low-cost and full-service carrier networks in the US air transportation market. In: *Journal of Air Transport Management*, 7 (5). S. 265-275.
- Sachs, L.*, 1997: Angewandte Statistik. Anwendung statistischer Methoden. 8. Auflage. Berlin, Heidelberg, New York.
- Schmitt, S.*, 2001: No-frills-Anbieter im europäischen Luftverkehrsmarkt - Potentielle oder tatsächliche Konkurrenz. = Dortmunder Diskussionsbeiträge zur Wirtschaftspolitik, Bd. 110. Dortmund.
- Starkie, D.*, 2002: Airport regulation and competition. In: *Journal of Air Transport Management*. 8 (1). S. 63-72.
- Swan, W.M.*, 2002: Airline route developments: a review of history. In: *Journal of Air Transport Management*. 8 (5). S. 349–353.
- Touristik Management* 2002: „Gesucht: Ein Erfolgsrezept“. 09/2002, S. 28f.
- von Wrangell, N.*, 1999: Globalisierungstendenzen im internationalen Luftverkehr: Entwicklung der Regulierung und Liberalisierung unter Berücksichtigung strategischer Allianzen und des Code-Sharing. = Schriften zum internationalen und zum öffentlichen Recht, Bd. 28. Frankfurt am Main.
- Vorläufer, K.*, 2000: Auslandsreisen der Deutschen. In: *IfL* (Hrsg.): Nationalatlas der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 10. Freizeit und Tourismus. Heidelberg, S. 100-103.
- Vowles, T.M.*, 2001: The „Southwest Effect“ in multi-airport regions. In: *Journal of Air Transport Management*. 7 (4). S. 251-258.
- Weitbrecht, A.*, 1999: Rechtsfragen der Flughafenprivatisierung in Deutschland – Ein erster Überblick. In: *Immenga, U.; Schwintowski, H.P.; Weitbrecht, A.* (Hrsg.): Airlines und Flughäfen: Liberalisierung und Privatisierung im Luftverkehr. = Internationale Berliner Wirtschaftsrechtsgespräche, Bd. 2. Baden-Baden, S. 79-92.
- Wiezorek, B.*, 1998: Strategien europäischer Fluggesellschaften in einem liberalisierten Weltluftverkehr. = Europäische Hochschulschriften: Reihe 5, Volks- und Betriebswirtschaft, Bd. 2366. Frankfurt am Main.
- Williams, G.*, 2001: Will Europe's charter carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines? In: *Journal of Air Transport-Management*. 7 (5). S. 277-286.

Zeike, O., 2003: Nachfrageänderungen im Rahmen von Flughafenkooperationen. = Innovative Betriebswirtschaftliche Forschung und Praxis, Bd. 140. Hamburg.