

Stellungnahme
des Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. (BIEK)
zum Antrag auf Einrichtung eines Flughafensystems Frankfurt:

I.

Die Einrichtung eines Flughafensystems bestehend aus dem in Hessen gelegenen internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt/Main und dem rheinland-pfälzischen Regionalflughafen Hahn lehnen wir ab.

Aus unserer Sicht – wie aus der unserer Mitglieder – besteht für die Einrichtung eines Flughafensystems kein Anlass. Die von den Flughafengesellschaften beabsichtigte Entwicklung des Flughafens Hahn kann auch ohne dirigistische Mittel erreicht werden. Darüber hinaus kommt die Einrichtung eines Flughafensystems auch rechtlich nicht in Betracht. Gemäß Art. 8 Abs. 5 Satz 2 EG-Streckenzugangsverordnung ist die Einrichtung eines Flughafensystems nur in Bezug auf Flughäfen möglich, die als „zusammenhängendes System dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen“. Diese Bedingungen sind nicht erfüllt.

Im Einzelnen:

1. Die Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn bilden kein „zusammenhängendes System“

Die Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn bilden kein „zusammenhängendes System“ im Sinne des Art. 8 Abs. 5 Satz 2 der EG-Streckenzugangsverordnung. Die EG-Streckenzugangsverordnung enthält keine ausdrückliche Definition dessen, was unter einem

„zusammenhängenden System“ zu verstehen ist. Der Begriffsinhalt ist somit durch Auslegung zu ermitteln.

- a) Den Ausgangspunkt bildet der Wortlaut des Art. 8 Abs. 5 Satz 2 der Verordnung. Der Begriff „zusammenhängend“ deutet darauf hin, dass die Flughäfen nicht nur gesellschaftsrechtlich bzw. vertraglich dergestalt miteinander verbunden sein müssen, dass die Flughäfen als „Einheit“ (Art. 2 lit. m) der Verordnung) funktionieren können. Der Begriff zusammenhängend deutet vielmehr darauf hin, dass die Flughäfen zudem eine gewisse räumliche Nähe zueinander aufweisen und verkehrstechnisch eng verbunden sein müssen. In dieselbe Richtung weist auch der Wortlaut der englischen Fassung der EG-Strecken Zugangsverordnung, die auf „*airports grouped together as serving the same city or conurbation*“ abstellt. Der Begriff „zusammengruppiert“ indiziert, daß es hierbei nicht allein darauf ankommen kann, ob zwischen den Flughafenbetreibern gesellschaftsrechtliche Verflechtungen bestehen, sondern auch geographische Aspekte zu berücksichtigen sind, um das Tatbestandsmerkmal für die Einrichtung von Flughafensystemen nicht uferlos werden zu lassen. Dieser Befund findet seine Bestätigung in der Entstehungsgeschichte (s. u. 3.b) sowie im Sinn und Zweck der Verordnung (s. u. 3.c), die – wie noch zu zeigen sein wird – ebenfalls für eine enge Auslegung des Tatbestandsmerkmals des „zusammenhängenden Systems“ sprechen, so dass eine gewisse räumliche Nähe der Flughäfen zueinander sowie eine enge verkehrstechnische Verbindung (unten c)) unverzichtbar sind.
- b) Eine systematische Auslegung der Verordnung bestätigt dieses Ergebnis. Im Rahmen der systematischen Interpretation wird der Inhalt des Begriffs des „zusammenhängenden Systems“ durch Anhang II konkretisiert, in dem die bisher anerkannten Flughafensysteme aufgeführt sind.

Eine genauere Untersuchung der bestehenden Flughafensysteme zeigt, dass die Entfernung der Flughäfen zueinander in der Regel nicht mehr als 40

Kilometer beträgt (**Anlage 1**). Lediglich zwei der insgesamt 22 Flughäfen in den neun existierenden Flughafensystemen sind mehr als 42 km von dem Flughafen entfernt, der den größten Abstand aufweist. Hierbei handelt es sich um den italienischen Flughafen Malpensa, der 47,3 km von Linate bzw. 75,4 km von Orio al Serio entfernt ist, und den britischen Flughafen Stansted, der 66 km von Heathrow und 87 km von Gatwick entfernt liegt. Alle anderen Systemflughäfen liegen weniger als 42 km voneinander entfernt. Die Mehrzahl der Flughäfen weist sogar eine Distanz von weniger als 30 km zueinander auf. Die Entfernung zwischen den Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn beträgt dagegen etwa 120 km. Die Entfernung der beiden Flughäfen beträgt damit das 4-fache (!) des „Regelabstandes“ der überwiegenden Zahl der Systemflughäfen zueinander. Doch selbst wenn man die beiden „Ausreißer“ Malpensa und Stansted zum Maßstab nehmen würde, würde die danach zulässige „Maximaldistanz“ immer noch um 50 % überschritten. Schon aufgrund der großen Distanz der in verschiedenen Bundesländern gelegenen Flughäfen Frankfurt Main (Hessen) und Hahn (Rheinland-Pfalz) können die beiden Flughäfen selbst bei großzügigster Interpretation nicht mehr als zusammenhängendes System bezeichnet werden.

- b) Auch bei einer funktionalen – auf die verkehrliche Anbindung abstellenden – Auslegung des Tatbestandsmerkmals des „zusammenhängenden Systems“ ergibt sich nichts anderes. Die Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn sind verkehrlich völlig unzureichend verbunden.

Der Flughafen Hahn verfügt derzeit über keine unmittelbare Anbindung an das Schienennetz. Will man gleichwohl per Zug zwischen den Flughäfen reisen, beträgt die Reisezeit zwischen den Flughäfen rund 3 Stunden, teilweise sogar deutlich mehr. Dabei ist nicht nur häufiges Umsteigen erforderlich, sondern die bestehenden Lücken in der Schienenverbindung zwischen den beiden Flughäfen sind zudem durch die Benutzung von Bussen zu schließen. Die Verbindungen sind überdies dadurch gekennzeichnet, dass der Fluggast gewisse Teilstrecken sogar zu Fuß zu bewältigen hat. Möchte ein Fluggast

beispielsweise nachmittags gegen 15:45 Uhr vom Flughafen Hahn zum Flughafen Frankfurt/Main gelangen, muss er zunächst eine 40 Minuten dauernde Busfahrt zum Bahnhof Emmelshausen in Kauf nehmen. Dort angekommen ist ein Fußweg von etwa zwei Minuten erforderlich, um sodann mit einer fast halbstündigen Fahrt mit einer Regionalbahn zum Hauptbahnhof Boppard zu gelangen. Von dort geht die Reise per Interregio weiter, der nach 11 Minuten Koblenz erreicht. Nach nochmaligen Umsteigen geht die Reise per ICE weiter, der dann rund eine Stunde später den Flughafen Frankfurt/Main erreicht. Bei dieser Strecke summiert sich die Gesamtreisezeit auf 3 Stunden 15 Minuten (Abfahrt Flughafen Hahn um 15:45 Uhr, Ankunft Flughafen Frankfurt/Main um 19:00 Uhr). Andere Verbindungen vom Flughafen Hahn zum Flughafen Frankfurt – etwa über Bingen und Mainz bzw. über Idar-Oberstein – sind kaum vorteilhafter. Auch bei diesen (späteren) Verbindungen beträgt die Reisezeit rund 3 Stunden. Die bestehenden Busverbindungen zwischen den beiden Flughäfen sind ebenfalls ungenügend, und zwar sowohl aufgrund der geringen Bedienungsfrequenz als auch im Hinblick auf die Reisezeit. Vom Flughafen Frankfurt/Main existieren derzeit in der Zeit zwischen 4:00 Uhr morgens bis 22:15 Uhr abends lediglich neun Verbindungen zum Flughafen Hahn, die Reisezeit beträgt 1 Stunde 30 Minuten; ähnliches gilt in umgekehrter Richtung. Schließlich ist auch die Straßenverbindung zwischen den beiden Flughäfen keine akzeptable Alternative. Zum einen verfügt nicht jeder Fluggast zwangsläufig über einen PKW. Zum anderen ist die Strecke vom Flughafen Hahn zum Flughafen Frankfurt/Main rund 116 km lang. Allein die Fahrzeit mit einem mittelschnellen PKW beträgt bei freier Strecke etwa 1 Stunde 30 Minuten, zu Stoßzeiten sogar erheblich mehr.

- d) Als Zwischenergebnis ist nach alledem festzuhalten, dass die Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn schon aufgrund ihrer Entfernung und mangelnden verkehrstechnischen Verbindung kein „zusammenhängendes System“ im Sinne des Art. 8 Abs. 5 Satz 2 der EG-Streckenzugangsverordnung darstellen. Die Einrichtung eines Flughafensystems kommt schon aus diesem Grund

rechtlich nicht in Betracht (im Ergebnis ebenso *Hobe/Stoffel/Lenz/Sparwasser/Voßkuhle*, RDF-Gutachten, S. 184; *Geisler*, Rechtliche Stellungnahme zur Rechtmäßigkeit der Festsetzung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/Main, S. 37 ff.; in diesem Sinne auch *Giemulla*, a.a.O., § 6 Rn. 126 – 127).

2. Die Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn bedienen nicht „dasselbe Ballungsgebiet“

Der in Hessen gelegene Flughafen Frankfurt/Main und der rheinland-pfälzische Flughafen Hahn sind zudem nicht „demselben Ballungsgebiet“, sondern verschiedenen Regionen zuzuordnen.

- a) Dies folgt unseres Erachtens bereits aus der Tatsache, dass der Flughafen Hahn außerhalb des Ballungsgebietes Rhein/Main liegt, und zwar auch dann, wenn man mit den Landesministerien das Rhein/Main-Gebiet im Westen bis nach Bingen reichen lässt (s. unten 3.b).

In der Literatur findet sich zwar der (indes nicht näher begründete) Hinweis, der Verordnung könne nicht entnommen werden, dass die betroffenen Flughäfen im Ballungsgebiet oder an dessen Rand liegen müssten (*Giemulla*, a.a.O., Rn. 125). Dabei wird jedoch übersehen, dass die gemeinsame Bedienung eines Ballungsgebietes faktisch nur vorstellbar ist, wenn sich die betreffenden Flughäfen innerhalb des Ballungsgebietes befinden, weil anderenfalls eine gemeinsame Bedienung „desselben“ Ballungsgebietes praktisch ausgeschlossen ist. Es mag zwar vorstellbar sein, daß ein außerhalb (aber am Rand) des Ballungsgebietes befindlicher Flughafen zumindest die nächstgelegenen Teile des Ballungsgebietes bedient. Dies reicht nach dem Wortlaut der Verordnung indes nicht aus. So setzt Artikel 8 Abs. 5 Satz 2 der Verordnung ausdrücklich voraus, dass die Flughäfen eines Flughafensystems „dasselbe“ Ballungsgebiet bedienen müssen. Nach dem klaren Wortlaut der Verordnung müssen mithin die Räume, die von den Flughäfen abgedeckt

werden, in Gänze deckungsgleich sein. Es genügt also nicht, dass ein Flughafen das betreffende Ballungsgebiet nur teilweise bedient. Ansonsten hätten etwa die Worte „ganz oder teilweise“ verwendet werden müssen, so dass Art. 8 Abs. 5 Satz 2 folgenden Wortlaut hätte: „... *dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet ganz oder teilweise bedienen ...*“. Diese Einschränkung hat der Ordnungsgeber jedoch nicht vorgenommen. Demzufolge käme die Einrichtung eines Flughafensystems nur in Betracht, wenn der Flughafen Hahn wie der Flughafen Frankfurt/Main das gesamte Ballungsgebiet Rhein/Main bediente. Dies ist indes schon aufgrund der geographischen Lage des Flughafens Hahn, der etliche Kilometer vom westlichen Rand des Rhein/Main-Gebietes entfernt ist, ausgeschlossen. Für Fluggäste aus dem östlichen Teil stellt der Flughafen Hahn keine ernsthafte Alternative dar.

- b) Doch selbst wenn man mit der Literaturmeinung davon ausginge, die Verordnung verlange nicht, dass jeder Flughafen eines Flughafensystems innerhalb des Ballungsgebietes liegen müsse, ändert sich jedenfalls für den konkreten Fall des Flughafens Hahn am Ergebnis nichts. In allen uns bekannten Gutachten und Untersuchungen wird zutreffend darauf hingewiesen, dass der Flughafen Hahn schon aufgrund seiner großen Entfernung einer anderen Region als dem Ballungsgebiet Rhein/Main zuzuordnen ist.

So heißt es in dem RDF-Gutachten zum Begriff des Ballungsgebietes wörtlich, „*dass es weniger auf die aktuelle Entfernung vom Stadtzentrum einer bestimmten Stadt ankommen kann. Ein Ballungsraum zeichnet sich gerade dadurch aus, dass es keine einheitliche Stadt gibt, sondern eine Ansammlung von Städten, die dann diesen Ballungsraum ausmachen. Beispiele dafür sind das Rhein/Ruhr-Gebiet oder der Großraum Köln/Düsseldorf/Bonn*“. Mit Blick auf die Frankfurter Situation heißt es dann weiter: „*Hinsichtlich des Flughafens Frankfurt/Main ist festzustellen, dass dieser unbestritten zum Großraum Rhein/Main gehört. Dies gilt nicht ohne weiteres für den Flughafen*

Frankfurt/Hahn, der zudem in einem anderen Bundesland liegt. Bis jetzt ist nicht mit hinreichender Deutlichkeit erkennbar, daß die beiden Flughäfen in wirtschaftlicher oder geographisch-politischer Lage zu einem Ballungsgebiet gehören“ (S. 179 – Unterstr. v. Verf.).

Die Richtigkeit dieser Ausführungen bestätigt auch das Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Jünemann, der zu den verkehrlichen Auswirkungen und möglichen Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbotes Stellung genommen hatte. In seinem Gutachten heißt es wortlautgetreu: *„Der Flughafen Frankfurt liegt im Gegensatz zum Flughafen Hahn in einer sehr wirtschaftsstarken Region. Als grober Indikator für die jeweilige Wirtschaftskraft der beiden Standorte wird die Bevölkerungszahl im Umkreis der beiden Flughäfen verwendet. Im Umkreis von 50 km um den Flughafen Hahn wohnen ca. 340.000 Einwohner. Im selben Umkreis um den Flughafen Frankfurt beträgt die Einwohnerzahl mit über 3,5 Mio. mehr als das Zehnfache. Das Verhältnis der Wirtschaftskraft der beiden Regionen ist nach Einschätzung der Gutachter noch größer“* (Jünemann, Verkehrliche Auswirkungen und mögliche Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/Main, S. 115 – Unterstr. v. Verf.).

Schließlich heißt es in dem Rechtsgutachten von Dr. Geisler (a.a.O., S. 38), im Hinblick auf die bereits angesprochene 50 km-Grenze (s. oben 1. b)): *„Mit der Einbeziehung des Flughafens Hahn würde die 50 km-Grenze mithin nicht nur geringfügig (wie bei dem Flughafen Malpensa), sondern deutlich überschritten. Schon im Hinblick auf die große geographische Entfernung des Flughafens Hahn zum Stadtzentrum Frankfurts dürfte die Bildung eines Flughafensystems zwischen den Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn mithin ausscheiden. Überdies liegen die beiden Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn voneinander sogar rund 120 Kilometer entfernt, was ebenfalls gegen die Annahme spricht, die beiden Flughäfen würden dasselbe Ballungsgebiet bedienen“* (Unterstr. v. Verf.).

Angesichts dieser klaren gutachterlichen Aussagen sollte unstrittig sein, dass die Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn nicht demselben Ballungsgebiet zuzuordnen sind.

- c) Nach alledem verbietet sich die Annahme, die Flughäfen würden zum selben Ballungsgebiet gehören; auch aus dieser Sicht kommt die Einrichtung eines Flughafensystems folgerichtig nicht in Betracht (im Ergebnis ebenso *Hobe/Stoffel/Lenz/Sparwasser/Voßkuhle*, RDF-Gutachten, S. 184; *Geisler*, Rechtliche Stellungnahme zur Rechtmäßigkeit der Festsetzung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/Main, S. 38; *Giemulla*, a.a.O., § 6 Rn. 126 – 127).

3. Die Flughäfen „bedienen“ nicht dasselbe Ballungsgebiet

Der Einrichtung eines Flughafensystems steht darüber hinaus der Umstand entgegen, dass die Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn nicht denselben Ballungsraum tatsächlich „bedienen“.

- a) Im Rahmen der systematischen Interpretation wird der Inhalt des Begriffs „bedienen“ durch Anhang II konkretisiert, in dem die bisher anerkannten Flughafensysteme aufgeführt sind.

Mit Blick auf Anhang II ist festzustellen, dass bis auf eine einzige Ausnahme alle 22 Flughäfen der neun anerkannten Flughafensysteme nicht weiter als 50 km vom jeweiligen Stadtzentrum entfernt sind. Dies gilt insbesondere auch für das Flughafensystem Berlin, in dem der Flughafen Tempelhof im Zentrum Berlins liegt und die Flughäfen Tegel ca. 8 km bzw. Schönefeld ca. 18 km vom Stadtzentrum entfernt sind. Die einzige Ausnahme bildet der zum italienischen Flughafensystem Mailand-Linate/Malpensa/Bergamo gehörende Flughafen Malpensa, der 53 km vom Mailänder Stadtzentrum entfernt ist und damit die 50 km-Grenze nur geringfügig überschreitet (*Giemulla*, LuftVG, Stand: Mai 2002, § 6 Rn. 122 ff.; a.a.O.; *Geisler*, Rechtliche Stellungnahme zur

Rechtmäßigkeit der Festsetzung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/Main, S. 38). Diese räumliche Nähe ist mit Blick auf die Frankfurter Situation indes nicht festzustellen. Vielmehr liegt der Regionalflughafen Hahn etwa 124 km vom Frankfurter Stadtzentrum entfernt (s. Schreiben der Fraport AG, S. 2 unten). Der Flughafen Hahn ist damit mehr als zweimal soweit vom Stadtzentrum entfernt wie jeder andere der 22 Flughäfen der neun Flughafensysteme des Anhangs II der EG-Streckenzugangsverordnung.

Bereits aufgrund dieser Entfernungen dürfte ausgeschlossen sein, dass der Flughafen Hahn tatsächlich das gesamte Ballungsgebiet Rhein/Main bedient. In Wahrheit bedient der Flughafen Hahn bestenfalls Teile dieses Ballungsgebietes (und auch dies wäre durch entsprechende empirische Untersuchungen erst noch zu belegen).

- b) Diese Schlussfolgerung findet ihre Bestätigung in der Entstehungsgeschichte der Verordnung. So ist der ursprüngliche Vorschlag der Kommission, auf die „Bedienung desselben Großraums“ abzustellen, nicht übernommen worden. Dies zeigt, dass der Verordnungsgeber das Instrument der Flughafensysteme eher maßvoll eingesetzt wissen wollte. Denn während der Großraum eine bestimmte Fläche unabhängig vom Urbanisierungsgrad erfasst hätte, ist der Begriff des Ballungsgebietes insofern enger, als hierunter lediglich eine Ansammlung von mittleren und großen Städten verstanden werden kann (s. dazu auch RDF-Gutachten, S. 179). Nach der zutreffenden Darstellung der Flughafengesellschaften erstreckt sich das Ballungsgebiet Rhein/Main schwerpunktmäßig auf die Städte Frankfurt am Main, Wiesbaden, Offenbach und Hanau. Bei großzügiger Auslegung kann auch Mainz als Teil dieses Ballungsgebietes bezeichnet werden. Dagegen begegnet die von den Landesministerien in der Anhörung vom 29.08.2002 geäußerte Ansicht, das Ballungsgebiet erstrecke sich im Westen bis nach Bingen, durchaus erheblichen Bedenken, weil mit dieser Sichtweise auch solche Gebiete mit einbezogen würden, die relativ dünn besiedelt und deshalb eher dem „Großraum“ Rhein/Main als dem „Ballungsgebiet“ zuzurechnen sind. Geht

man gleichwohl mit den Landesministerien davon aus, dass das Ballungsgebiet Rhein/Main im Westen bis nach Bingen reichen soll, dann liegt der Flughafen Hahn dennoch eindeutig außerhalb des Rhein/Main-Gebietes. Der Flughafen liegt auch nicht etwa in unmittelbarer Nähe des Ballungsgebietes. Vielmehr ist er rund 45 km Luftlinie vom westlichen Rand des Ballungsgebietes als dem nächstgelegenen Punkt entfernt. Legt man die Straßenentfernung zugrunde, so beträgt die Entfernung gar ca. 60 km (die nach Internet-Routenplaner selbst mit einem schnellen PKW kaum unter einer Stunde Fahrtzeit bewältigt werden können). Die Entfernungen – Luftlinie und Straßenkilometer – zum östlichen Rand des Rhein/Main Gebietes betragen ein Vielfaches davon. So sind es nach Hanau rund 140 Straßenkilometer, die selbst mit einem schnellen PKW nicht in weniger als 1,5 Stunden bewältigt werden können.

- c) Schließlich wird das gefundene Ergebnis auch unter Berücksichtigung des Sinns und Zwecks des Art. 8 Abs. 1 EG-Streckenzugangsverordnung bestätigt. Die dort verankerte Beschränkung der Möglichkeit der Verkehrslenkung auf solche Flughäfen, die dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen, verdeutlicht das Ziel des Verordnungsgebers, eine Verkehrslenkung nur dort zuzulassen, wo dies für den Fluggast bzw. Frachtkunden aufgrund der räumlichen Anbindung zu einer bestimmten Stadt oder zu einem bestimmten Ballungsgebiet zumutbar erscheint. Diese Überlegung spricht ebenfalls für die von uns vertretene Interpretation des Art. 8 Abs. 5 Satz 2 der EG-Streckenzugangsverordnung. Denn je weiter ein Flughafen von der Stadt oder dem Ballungsgebiet entfernt ist, desto weniger zumutbar ist die Umleitung des Fluggastes bzw. Frachtkunden zu einem anderen als dem eigentlichen Zielflughafen. Dies gilt in besonderem Maße für den Flughafen Hahn, der bislang verkehrlich nur unzureichend an die Rhein/Main-Region angebunden ist.

Der Flughafen Hahn verfügt derzeit über keine unmittelbare Anbindung an das Schienennetz. Vom Frankfurter Hauptbahnhof zum Flughafen Hahn beträgt

die Reisezeit mit der Bahn bei einer Abreise um 14:08 Uhr beispielsweise 2 Stunden 36 Minuten. Der Fahrgast muss zunächst mit einer Regionalbahn vom Frankfurter zum Mainzer Hauptbahnhof fahren, dort in einen Interregio nach Bingen umsteigen, dann einen Fußweg von etwa acht Minuten zum Bingerbrücker Busbahnhof auf sich nehmen, um schließlich per Bus zum Flughafen zu fahren. Es ist leicht vorstellbar, dass eine solche Anreise insbesondere älteren oder behinderten Mitmenschen nicht zugemutet werden kann, zumal der achtminütige Fußweg mit Gepäck selbst für junge und gesunde Menschen durchaus eine erhebliche körperliche Anstrengung darstellen dürfte. Dabei ist die geschilderte Verbindung mitnichten die ungünstigste Anreisemöglichkeit. Eine Stunde später (Abreise 15:09 Uhr) dauert die Reise vom Hauptbahnhof Frankfurt zum Flughafen Hahn sogar 3 Stunden 12 Minuten und erfordert neben dem achtminütigen Fußweg sogar dreimaliges Umsteigen. Die Busverbindungen sind ebenfalls unzureichend. Vom Frankfurter Hauptbahnhof existieren derzeit in der Zeit zwischen 3:35 Uhr morgens bis 22:00 Uhr abends lediglich neun Verbindungen zum Flughafen Hahn, die Reisezeit beträgt 1 Stunde 45 Minuten. Auch vom näher gelegenen Mainzer Hauptbahnhof aus bestehen lediglich zehn Busverbindungen zum Flughafen Hahn, die Reisezeit beträgt selbst von hier noch 1 Stunde 15 Minuten. Schließlich ist auch die Straßenanbindung ungenügend. Die Strecke vom Flughafen Hahn zur Frankfurter Innenstadt ist rund 120 km lang, allein die Fahrzeit mit einem mittelschnellen PKW beträgt bei freier Strecke rund 1 Stunde 30 Minuten, zu Stoßzeiten sogar erheblich mehr. Überdies darf nicht verkannt werden, dass das endgültige Reiseziel von Frankfurter Fluggästen nicht zwangsläufig Frankfurt am Main sein muss, sondern durchaus auch im östlichen Teil des Ballungsgebietes (etwa in Hanau oder Seligenstadt) liegen kann, d.h. zahlreiche Fluggäste hätten sogar noch erheblich längere Reisezeiten in Kauf zu nehmen.

Überdies darf nicht verkannt werden, dass das endgültige Reiseziel von Frankfurter Fluggästen nicht zwangsläufig Frankfurt am Main sein muss, sondern durchaus auch im östlichen Teil des Ballungsgebietes (etwa in Hanau

oder Seligenstadt) liegen kann. Von diesen Städten ist der Flughafen Hahn indes rund 150 km entfernt. Damit wäre selbst nach Schaffung einer Schienenverbindung ausgeschlossen, dass der Flughafen Hahn für diese Fluggäste zu einer ernsthaften Alternative werden könnte. Im übrigen gibt es unseres Wissens ungeachtet der vorliegenden Machbarkeitsstudie derzeit keine konkreten Pläne für eine Schienenanbindung des Flughafens Hahn.

- d) Die Fraport AG und die Flughafen Hahn GmbH stellen in ihren Schreiben bezüglich der Einrichtung eines Flughafensystems maßgeblich auf die tatsächliche Verkehrssituation ab, die der einzelne Flughafen für das betreffende Ballungsgebiet übernimmt (S. 3 der Anträge vom 18. bzw. 30.07.2002).

Sodann wird vorgetragen, dass der Flughafen Hahn bereits heute verkehrlich an die Rhein/Main-Region in einem Maß angebunden sei, das in jedem Fall den Grundbedürfnissen einer Erschließung entspräche. Dieser Einschätzung ist zu widersprechen. Insbesondere im Hinblick auf die völlig unzureichende Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr und die fehlende Schienenanbindung stellt der Flughafen Hahn derzeit keine ernsthafte Alternative für Passagiere mit dem Ziel Frankfurt dar. Dies scheinen auch die Flughafengesellschaften letztlich nicht anders zu sehen, was daran ersichtlich ist, dass sie in ihren Schreiben auch auf künftige Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Flughafens Hahn hinweisen (S. 3 f. des Schreibens der Fraport AG). Schließlich wird unsere Einschätzung ausdrücklich auch von dem RDF-Gutachten geteilt, in dem es hierzu wörtlich heißt: *„Im jetzigen Zustand erfüllen die Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn weder das Tatbestandsmerkmal `Bedienung derselben Stadt`, noch das Tatbestandsmerkmal `Bedienung desselben Ballungsgebietes`. Dazu fehlt es in jeder Hinsicht an einer akzeptablen Infrastruktur, die den Flughafen Hahn zu einer ernsthaften Alternative für den Passagier oder Frachtkunden machen würde“* (S. 184).

Doch selbst nach Verwirklichung sämtlicher Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Flughafens Hahn würde sich an diesem Befund nichts ändern. Für Passagiere, deren Endziel im östlichen Teil des Ballungsgebietes Rhein/Main liegt, wird der Flughafen Hahn schon aufgrund seiner erheblichen Entfernung zum Ballungsgebiet als solchem (ca. 45 km Luftlinie) und erst recht zu den im Osten des Ballungsgebietes gelegenen Städten (ca. 150 km Luftlinie) nie zu einer ernsthaften Alternative werden.

- e) Soweit die Flughafengesellschaften auf Fluggastbefragungen aus dem Jahr 1999 abstellen, denen zufolge 70 % der Charter- und Linienfluggäste des Flughafens Hahn aus der Region Rhein/Main kämen (S. 4 des Schreibens der Fraport AG), ist dem in Übereinstimmung mit dem RDF-Gutachten entgegenzuhalten, dass es auf die Sicht der Fluggäste nicht ankommt.

Zutreffend heißt es dort: *„Abzustellen ist auf die Sicht des betroffenen Luftfahrtunternehmens und nicht etwa auf die Sicht eines Passagiers, der beispielsweise längere Anfahrtswege in Kauf nimmt, weil an dem betreffenden Flughafen besonders günstige Tarife gelten“* (S. 18). Denn anderenfalls – so die Gutachter weiter – *„würde man Ursache und Wirkung miteinander vermischen. Günstigere Flugtarife kommen unter anderem deswegen zustande, weil der Flughafenbetreiber Flugverkehr über besonders günstige Start- und Landetarife anlockt, die dann an die Passagiere weiter gegeben werden können. Aus der Tatsache, dass in einem solchen Fall der Passagier weitere Anfahrtswege in Kauf nimmt, kann nicht der Schluss gezogen werden, dass der Flughafen ein Ballungsgebiet bedient“* (S. 180).

Die Richtigkeit dieser Ausführungen folgt zudem aus der Tatsache, dass Verkehrsaufteilungsregeln in die Berufsfreiheit der betroffenen Luftfahrtunternehmen eingreifen würden (*Giemulla*, a.a.O. Rn. 128; *Geisler*, a.a.O, S. 36 a. E.). Und für die Beantwortung der Frage, ob ein solcher Eingriff verfassungsrechtlich zu rechtfertigen ist, kann es im Hinblick auf die Stellung der betroffenen Luftfahrtunternehmen als Grundrechtsträger allein auf deren

Betroffenheiten ankommen, die mit den mit einer Verkehrsaufteilung bezweckten Zielen abzuwägen sind. Auf die Sichtweise der Fluggäste kommt es dagegen für die Beurteilung der Verfassungsmäßigkeit eines Eingriffs in die Berufsfreiheit der Luftfahrtunternehmen nicht an.

- f) Schließlich gibt auch der von den Flughafengesellschaften angeführte Umstand, dass die IATA seit 1988 den Flughafen Frankfurt-Hahn in den Reservierungssystemen weltweit unter der Metropolitan Area Frankfurt (FRA) listet (S. 5 des Schreibens der Fraport AG vom 18.07.2002), nichts für die Annahme her, die beiden Flughäfen würden dasselbe Ballungsgebiet im Sinne des Art. 8 Abs. 5 der EG-Streckenzugangsverordnung bedienen. Denn zum einen ist die IATA nicht für die Auslegung und Anwendung der EG-Streckenzugangsverordnung zuständig. Zum anderen ist festzuhalten, daß auch die Flughäfen der bereits anerkannten Flughafensysteme nicht in allen Fällen denselben IATA Code haben. Ein identischer IATA Code ist damit weder ein Hinweis noch eine Voraussetzung für die Zugehörigkeit eines Flughafens zu einem Flughafensystem.

4. Bloße Absicht des tatsächlichen „Bedienens“ desselben Ballungsgebietes reicht nicht aus

Die Einrichtung eines Flughafensystems muss zudem auch deshalb scheitern, weil die bloße Absicht, dasselbe Ballungsgebiet zu bedienen, zur Einrichtung eines Flughafensystems nicht ausreicht.

- a) Schon nach dem klaren Wortlaut des Art. 8 Abs. 5 Satz 2 der EG-Streckenzugangsverordnung setzt die Einrichtung eines Flughafensystems voraus, dass die betreffenden Flughäfen dasselbe Ballungsgebiet bereits „bedienen“, d. h. nicht lediglich zu bedienen beabsichtigen. Sie müssen die gemeinsame Bedienung des Ballungsgebietes also bereits tatsächlich vornehmen, bevor sie zum Flughafensystem erklärt werden können (ebenso *Giemulla*, a.a.O., § 6 Rn. 126). Dies gilt selbst dann, wenn durch die mit dem

Flughafensystem beabsichtigte Verkehrsaufteilung radikale Maßnahmen wie ein Rollenwechsel oder eine Neudefinition der Rollen der betroffenen Flughäfen bewirkt werden soll.

Dem kann auch nicht das Beispiel des Flughafensystems Mailand entgegengehalten werden. Zwar hatten sich die italienischen Behörden entschieden, Flugverkehr von Linate nach Malpensa umzuleiten. Insofern war die Situation in Italien mit der von Frankfurt vergleichbar. Die drei Mailänder Flughäfen haben allerdings den Großraum Mailand tatsächlich bereits gemeinsam bedient, bevor sie zum Flughafensystem erklärt wurden. Hierzu heißt es in Literatur zutreffend: *„Hieraus ergibt sich ein entscheidender Unterschied zu Situationen, in denen ein Flughafen ein Ballungsgebiet gerade nicht (mit)bedient hat, jetzt zur Entlastung eines anderen Flughafens herangezogen werden soll, und zwar erst mit Hilfe von Verkehrsaufteilungsmaßnahmen“* (Giemulla, a.a.O., § 6 Rn. 126). Bei jeder anderen Sichtweise – so der Kommentator – *„würden Voraussetzungen und Rechtsfolge des Art. 8 Abs. 1 der EG-Streckenzugangs-VO umgekehrt werden. Das Konzept der Verordnung ist nämlich nicht: `Durch Verkehrslenkung zum Flughafensystem`, sondern: `Durch Flughafensystem zur Verkehrsaufteilung`“* (Giemulla, a.a.O.).

Diesen Ausführungen schließen wir uns an.

- b) Aus dem Postulat einer aktiven Flughafen-Planungspolitik, auf das die Kommission insbesondere bei einer Entscheidung über die Verkehrsaufteilungsregeln für das Pariser Flughafensystem abgestellt hat, ergibt sich nichts anderes.

Insbesondere ergibt sich aus ihm nicht, dass die Einrichtung eines Flughafensystems zur Disposition der Flughafenpolitik steht (ebenso Giemulla, a.a.O., § 6 Rn. 127). Vielmehr kommt die Einrichtung eines Flughafensystems nur unter den Voraussetzungen des Art. 8 Abs. 5 Satz 2 der EG-

Streckenzugangsverordnung in Betracht. Diese Vorschrift stellt nach ihrem klaren und keiner Erweiterung zugänglichen Wortlaut ausdrücklich darauf ab, dass zwei oder mehr Flughäfen dasselbe Ballungsgebiet „bedienen“.

Die bloße Absicht einer gemeinsamen Bedienung desselben Ballungsgebietes reicht demnach nicht aus. Im übrigen ist zweifelhaft, ob der Flughafen Hahn jemals in der Lage sein wird, dasselbe Ballungsgebiet wie der Flughafen Frankfurt/Main tatsächlich zu bedienen. Die Bedienung eines bloßen Teils des von dem Flughafen Frankfurt/Main bedienten Ballungsgebietes reicht hierfür – wie bereits gezeigt (oben 2 b) – nicht aus.

5. Fehlende gesetzliche Grundlage für Verkehrsaufteilung

Darüber hinaus kommt die Einrichtung eines Flughafensystems auch deshalb nicht in Betracht, weil es keine nationale Rechtsgrundlage gibt, nach der die von den Flughafengesellschaften beabsichtigte Verkehrslenkung möglich wäre, so dass ein rechtlich anzuerkennendes Bedürfnis für die Einrichtung eines Flughafensystems nicht festzustellen ist.

Der alleinige Zweck von Flughafensystemen besteht darin, den Flugverkehr unter den zu dem jeweiligen System gehörenden Flughäfen aufzuteilen. Dies ergibt sich bereits aus Art. 8 Abs. 1 der EG-Streckenzugangsverordnung. Dort heißt es ausdrücklich, dass die Verordnung nicht das Recht eines Mitgliedstaates berührt, die Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Flughäfen eines Flughafensystems zu regeln. Für eine derartige Aufteilung bedarf es jedoch einer gesetzlichen Grundlage des betreffenden Mitgliedsstaates (*Giemulla*, a.a.O., § 6 Rn. 128; *Geisler*, a.a.O., S. 36 f.). Insoweit ist die Aufteilung von Flugverkehr innerhalb von Flughafensystemen mit der Verteilung von Start- und Landezeiten vergleichbar, für die das BVerwG bereits entschieden hat, dass die damit verbundene Verteilung knapper Kapazitäten angesichts „*der inzwischen eingetretenen Engpässe sowie der hohen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung des*

Luftverkehrs eine allgemein-politische Grundentscheidung des parlamentarischen Gesetzgebers“ bedarf (BVerwGE 82, 246 = NVwZ 1990, 262 = ZLW 1990, 118/125; ebenso BVerwG, unveröffentlichter Beschluss vom 11.06.1992, 4 ER 302.92, S. 17). Für die Aufteilung von Flugverkehr innerhalb von Flughafensystemen kann nichts anderes gelten, da es auch hier um die Verteilung knapper Kapazitäten geht.

Die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung folgt zudem aus dem Grundsatz vom Vorbehalt des Gesetzes (Art. 20 Abs. 3 GG), nach dem alle wesentlichen staatlichen Maßnahmen einer gesetzlichen Grundlage bedürfen. Die Notwendigkeit einer gesetzlichen Grundlage für die Aufteilung von Flugverkehr ergibt sich des weiteren auch daraus, dass verkehrslenkende Maßnahmen in die Berufsfreiheit (Art. 12 Abs. 1) der betroffenen Luftfahrtunternehmen eingreifen würden und Eingriffe in dieses Grundrecht nur durch oder aufgrund eines Gesetzes zulässig sind (Art. 12 Abs. 1 S. 2 GG). Schließlich ergibt sich die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung zur Verkehrslenkung auch daraus, dass Flughäfen einer (in § 45 LuftVZO ansatzweise zum Ausdruck gebrachten) Betriebspflicht unterliegen, d. h. die Benutzung des Flughafens im Rahmen ihrer Kapazitäten zu gestatten haben, und zwar auch zur Nachtzeit. Da die Betriebspflicht Folge des gesetzlich angeordneten Flugplatzzwanges (§ 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG) ist, bedürfen Ausnahmen hiervon, hier die faktische Aufhebung der nächtlichen Betriebspflicht durch Umlenkung des Nachtflugverkehrs nach Hahn, ihrerseits einer gesetzlichen Grundlage.

Gegenwärtig gibt es in Deutschland keine rechtliche Grundlage für die Aufteilung von Flugverkehr innerhalb von Flughafensystemen, und zwar weder in gesetzlicher noch in verordnungsrechtlicher Form (*Giemulla*, a.a.O., § 6 Rn. 128 a. E.; *Geisler*, a.a.O., S. 36 f.). Damit entfällt jegliches Bedürfnis für die Einrichtung eines Flughafensystems. Die Existenz des Flughafensystems Berlin steht dem nicht entgegen. Das Flughafensystem Berlin war von dem Europäischen Rat von Anfang an als Flughafensystem anerkannt, während es

hier um eine nachträgliche nationale Entscheidung der Bundesrepublik sowie der Kommission geht. Diese nachträglichen Entscheidungen haben nicht den Charakter einer originären Rechtsetzungsentscheidung, für die es selbstverständlich keines besonderen „Rechtsetzungsinteresses“ bedarf. Mit der Entscheidung über die Einrichtung eines Flughafensystems wird vielmehr bestehendes Recht angewandt. Die anstehenden Entscheidungen haben damit eher den Charakter von Verwaltungsentscheidungen, für die ein Sachbescheidungsinteresse unabdingbar ist. Ein solches Sachbescheidungsinteresse fehlt, solange in der Bundesrepublik eine gesetzliche Grundlage für die Verkehrsaufteilung innerhalb von Flughafensystemen nicht existiert.

Ein Bedarf für die Einrichtung eines Flughafensystems ist damit auch aus diesem Grund nicht zu erkennen.

6. Mangelndes Bedürfnis für die Einrichtung eines Flughafensystems wegen europarechtswidriger Zielrichtung

Darüber hinaus muss den Anträgen auf Einrichtung eines Flughafensystems auch deshalb der Erfolg versagt bleiben, weil die Flughafengesellschaften mit der beabsichtigten Umlenkung der sog. *low cost carrier* nach Hahn ein europarechtswidriges Ziel verfolgen, das auch im Rahmen eines Flughafensystems nicht zu verwirklichen wäre.

Art. 8 Abs. 1 der EG-Streckenzugangsverordnung lässt nämlich nicht etwa jede beliebige Art von Verkehrsverlagerungen zu, sondern – vorbehaltlich der Zugehörigkeit dieser Flughäfen zu einem Flughafensystem – nur die „Aufteilung“ des Verkehrs auf die einzelnen Flughäfen (*Giemulla*, a.a.O., § 6 Rn. 129). Die Verordnung enthält keine Hinweise darauf, nach welchen Kriterien die Aufteilung zu erfolgen hat bzw. erfolgen darf. Indes unterliegt jede Aufteilung den Beschränkungen, die die Kommission in den einschlägigen Entscheidungen festgelegt hat. Danach müssen die Aufteilungsregeln die

Gesamtheit der einschlägigen europarechtlichen Regeln beachten (so auch RDF-Gutachten S. 182 m.w.N.). Die beabsichtigte Umleitung der *low cost carrier* nach Hahn wäre jedoch schon deshalb europarechtswidrig, weil diese Maßnahme zu ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrungen führen würde.

So weisen die Flughafengesellschaften zu recht darauf hin, dass nach Maßgabe der Slot-Verordnung (Verordnung EWG Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft) auch den *low cost carriern* Start- und Landezeiten zugewiesen werden müssen, was zu Lasten der etablierten Luftfahrtunternehmen ginge. Die Slot-Verordnung ist ein Instrument, dessen Ziel darin besteht, einen fairen Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen sicherzustellen. Durch die Einrichtung eines Flughafensystems würde dieses Ziel indes zugunsten der etablierten Luftfahrtunternehmen umgangen. Dem lässt sich – entgegen den Ausführungen in den Schreiben der Flughafengesellschaften – auch nicht entgegenhalten, dass es sich bei dem Flughafen Hahn um eine gleichwertige – und damit wettbewerbsneutrale – Alternative handele. Denn wäre dies tatsächlich der Fall, hätten angesichts der im Vergleich zum Flughafen Frankfurt/Main niedrigen Flughafenentgelte wohl schon viele Luftfahrtunternehmen ihre betriebliche Tätigkeit nach Hahn verlegt. Tatsächlich ist dies jedoch nicht geschehen.

Im Ergebnis läuft die Einrichtung eines Flughafensystems damit auf eine wettbewerbswidrige Bevorzugung der etablierten Luftfahrtunternehmen gegenüber den *low cost carriern* und damit auf eine europarechtswidrige Diskriminierung dieser Unternehmen hinaus. Für die Schaffung eines Flughafensystems gibt es damit auch aus diesem Blickwinkel kein rechtlich anzuerkennendes Bedürfnis (ähnlich *Geisler*, a.a.O., S. 39, der zutreffend darauf hinweist, dass Verkehrsaufteilungsregeln unter Geltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes ohnehin nur als *ultima ratio* in Betracht kommen).

7. Zum Nachtflugverbot

Die Flughafengesellschaften begründen ihre Anträge auf Einrichtung eines Flughafensystems mit dem Ziel, *low cost carrier* nach Hahn umleiten zu wollen (s. oben 6.).

Diversen Gutachten und Presseberichten lässt sich indes die wahre Intention der Flughafengesellschaften entnehmen, nämlich nach Einrichtung eines Flughafensystems und Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Verkehrsverteilung nächtlichen Flugverkehr nach Hahn umzuleiten, um auf diese Weise den politischen Kompromiss zu verwirklichen, die Erweiterung des Flughafens um eine vierte Landebahn mit einem Nachtflugverbot zu verknüpfen. Dies begegnet erheblichen rechtlichen Bedenken. Eine derartige Regelung wäre insbesondere unverhältnismäßig, und zwar deshalb, weil – mit den Worten des RDF-Gutachtens – *„die Frachtunternehmer mit Start- und Landezeiten am Tag wenig anfangen können, da sie in ein Netz globaler Betriebsabläufe eingebunden sind, aus dem sie nicht ausscheren können, ohne dieses Netz in seiner Existenz zu gefährden. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein so bedeutendes Drehkreuz wie Frankfurt“* betroffen ist (RDF-Gutachten S. 194).

In diesem Zusammenhang darf keinesfalls übersehen werden, dass verkehrslenkende Maßnahmen im Rahmen eines Flughafensystems ohnehin nur solche Flüge betreffen können, die innerhalb der Gemeinschaft von EU-Carriern durchgeführt werden (*Giemulla*, a.a.O., § 6 Rn. 116). Dagegen fallen Flugdienste von Nicht-EU-Carriern und Flugdienste von EU-Carriern auf Strecken, deren Gegenpunkte (Start- bzw. Zielflughafen) nicht in der Gemeinschaft liegen, nicht unter den Anwendungsbereich der Verordnung (*Giemulla*, a.a.O.). Eine vollständige Umleitung des Nachtflugverkehrs nach Hahn wäre damit ohnehin nicht möglich. Und eine teilweise Umleitung nach Hahn würde zu den beschriebenen schwerwiegenden Störungen in den globalen Betriebsabläufen der Frachtunternehmen führen. Damit wären die

betroffenen Frachtexpressunternehmen über Gebühr und mithin unverhältnismäßig betroffen. Auch aus diesem Grund kommt eine Umleitung des nächtlichen Flugverkehrs nach Hahn nicht in Betracht.

Schließlich gilt es zu bedenken, dass verkehrslenkende Maßnahmen einen Eingriff in die Berufsfreiheit (Art. 12 Abs. 1 GG) der betroffenen Luftfahrtunternehmen darstellen. Ein solcher Eingriff wäre verfassungsrechtlich als letztes Mittel (*ultima ratio*) allenfalls insoweit zulässig, als eine Lenkung des nächtlichen Flugverkehrs notwendig ist, um das damit verbundene Ziel eines angemessenen Gesundheitsschutzes der Anwohner des Flughafens Frankfurt/Main bei gleichzeitiger Berücksichtigung der identischen Interessen der Anwohner des Flughafens Hahn zu erreichen (ebenso RDF-Gutachten S. 183).

8. Ergebnis

Die Begründung eines Flughafensystems zwischen dem hessischen Verkehrsflughafen Frankfurt/Main und dem rheinland-pfälzischen Regionalflughafen Hahn kommt nach alledem aus einer Vielzahl von Gründen nicht in Betracht.

Dieses Ergebnis wird – wenn auch mit teilweise unterschiedlichen Begründungen – übrigens von allen Gutachtern vertreten, die sich in öffentlich zugänglicher Weise zu der speziellen Frankfurter Problematik geäußert haben, nämlich (i) den Autoren *Hobe/Stoffel/Sparwasser/Voßkuhle* in dem RDF-Gutachten, (ii) dem Luftverkehrsrechtler *Giemulla* in seiner Kommentierung zum LuftVG, (iii) *Prof. Jünemann* in seinem Gutachten zu den verkehrlichen Auswirkungen eines Nachtflugverbotes sowie (iv) Rechtsanwalt *Dr. Markus Geisler* in seiner rechtlichen Stellungnahme über die Zulässigkeit eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/Main (veröffentlicht im Internet unter „www.biek.de“).

Dieser einhelligen Meinung schließen wir uns an.

II.

Schließlich bestand auch im Rahmen der am 29.08.2002 durchgeführten Anhörung unter allen Vertretern der Luftfahrtunternehmen und –verbände Einigkeit darüber, dass mit der Einrichtung eines Flughafensystems keinerlei konkrete Vorteile verbunden sind und das von der Fraport AG verfolgte Ziel, die sog. *low cost carrier* nach Hahn umzuleiten, auch ohne Flughafensystem erreicht werden kann, sofern nur die Attraktivität des Flughafens Hahn gesteigert wird, was ohnehin beabsichtigt ist. Dagegen werden Zwangsmaßnahmen, wie eine staatlich initiierte Verkehrslenkung, von der betroffenen Luftfahrtindustrie abgelehnt.

Berlin, den 20.09.2002

Im Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) sind die führenden Express-, Kurier- und Paketunternehmen in Deutschland organisiert.

- DHL Worldwide Express GmbH
- DPD Deutscher Paket Dienst GmbH & Co. KG
- Federal Express Europe, Inc.
- GO! General Overnight Service (Deutschland) GmbH
- German Parcel Paket-Logistik GmbH & Co. OHG
- Hermes Versand Service GmbH & Co.KG
- DER KURIER GmbH & Co. KG
- TNT Holdings (Deutschland) GmbH
- trans-o-flex Schnell-Lieferdienst GmbH
- United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG

Anlage 1

Germany	Schoenefeld(SXF)	Tegel(TXL)	Tempelhof(THF)
Schoenefeld (SXF)	X	29.0 km	15.0 km
Tegel (TXL)	29.0 km	X	12.3 km
Tempelhof (THF)	15.0 km	12.3 km	X

Denmark	Copenhagen(CPH)	Roskilde(RKE)
Copenhagen(CPH)	X	33.1 km
Roskilde(RKE)	33.1 km	X

France	P. de Gaulle(CDG)	P. le Bourget(LBG)	P. Orly(ORY)
Paris de Gaulle(CDG)	X	9.0 km	34.1 km
Paris le Bourget(LBG)	9.0 km	X	27.7 km
Paris Orly(ORY)	34.1 km	27.7 km	X
	Lyon Bron(LYN)	Lyon Satolas(LYS)	
Lyon Bron(LYN)	X	11.0 km	
Lyon Satolas(LYS)	11.0 km	X	

Sweden	Stockholm Arlanda(ARN)	Stockholm Bromma(BMA)
Stockholm Arlanda(ARN)	X	33.1 km
Stockholm Bromma(BMA)	33.1 km	X

Great Britain	L. Gatwick(LGW)	L. Heathrow(LHR)	L. Stansted(STN)
L. Gatwick(LGW)	X	41.2 km	87.0 km
L. Heathrow(LHR)	41.2 km	X	66.0 km
L. Stansted(STN)	87.0 km	66.0 km	X

Italy	Milan Linate(LIN)	M. Malpensa(MXP)	M. Orio Serio(BGY)
Milan Linate(LIN)	X	47.3 km	40.8 km
M. Malpensa(MXP)	47.3 km	X	75.4 km
M. Orio Serio(BGY)	40.8 km	75.4 km	X
	Roma Ciampino(CIA)	Roma Da Vinci(FCO)	
Roma Ciampino(CIA)	X	28.4 km	
Roma Da Vinci(FCO)	28.4 km	X	
	Venice Marco Polo(VCE)	Venice Treviso(TSF)	
Venice Marco Polo(VCE)	X	28.8 km	
Venice Treviso(TSF)	28.8 km	X	