

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Caren Lay, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/7860 –**

Notwendigkeit des Ausbaus einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München für die Exportwirtschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

In den seit Jahren laufenden Auseinandersetzungen um den Ausbau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München hebt die Flughafengesellschaft Flughafen München GmbH (FMG) zuletzt verstärkt dessen Bedeutung für die deutsche und bayerische Exportwirtschaft hervor. Auf der FMG-Kampagnenseite „Zukunftsprojekt Dritte Bahn: Gut für Bayern – gut für alle“ (www.gutfuerbayern.de) heißt es unter „Der Flughafen München – Bayerns Ticket in die Zukunft“: „Der Flughafen München ist als Weltflughafen einer der wesentlichen Standortfaktoren für die vielen großen und kleineren Global Player in Bayern. Mehr als die Hälfte ihrer Produkte verkaufen Bayerns Industrieunternehmen im Ausland. Ein leistungsstarker Flughafen sichert ihren Zugang zu den Weltmärkten und stärkt damit den Wohlstand und die Zukunftschancen der ganzen Region.“

Der FMG-Geschäftsführer und Arbeitsdirektor Dr. Michael Kerkloh verweist ebenfalls auf die Exportwirtschaft: Für eine „starke und regionale Wirtschaft Deutschlands“ sei der Bau einer dritten Start- und Landebahn „essentiell“, er schränkt aber ein, dass das Leitbild Ludwig Erhards „Wohlstand für Alle“ nur dann verwirklicht werden könne, wenn „Wirtschaften nicht nur als ein Mehr an materiellen Gütern verstanden wird“; vielmehr seien „wir es der Natur, unseren Mitmenschen und den nachfolgenden Generationen schuldig, schon heute Rücksicht für morgen walten zu lassen“ (Kerkloh, In: Chefsache Nachhaltigkeit: Praxisbeispiele aus Unternehmen, 2016, S. 123).

Kritiker des Flughafenausbaus sehen keine Notwendigkeit des Flughafenausbaus für die Exportwirtschaft und verweisen unter anderem auf gesunkene Flugbewegungen. In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/5879 legt die Bundesregierung dar, dass nur 1 Prozent aller Flugbewegungen am Flughafen München auf den Frachtverkehr falle. Im neuen NGO-Luftverkehrskonzept (NGO: Nichtregierungsorganisation) heißt es außerdem: „Bei höherem Wachstum bieten sich regionale Kooperationen mit unterausgelasteten Flughäfen wie Nürnberg oder Leipzig/Halle an“ (NGO-Luftverkehrskonzept, 2015, www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/150804_bund_mobilitaetngo_luftverkehrskonzept.pdf).

Die Bundesregierung ist stimmberechtigte Anteilseignerin der FMG; neben dem Freistaat Bayern (51 Prozent) und der Landeshauptstadt München (23 Prozent) ist der Bund mit 26 Prozent zweitgrößter Gesellschafter. Im Koalitionsvertrag heißt es: „Die berechtigten Anliegen der an Flughäfen lebenden Menschen nehmen wir ebenso ernst wie die Sorge um die wirtschaftliche Zukunft des Luftverkehrsstandorts und die damit verbundenen Arbeitsplätze“ (In: Deutschlands Zukunft gestalten, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 2013, S. 30). Aktuell wird das im Koalitionsvertrag angekündigte Luftverkehrskonzept für Deutschland unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Zur Diskussion um die Notwendigkeit der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München weist die Bundesregierung daraufhin, dass im Sommer 2015 höchstrichterlich festgestellt wurde, dass für den Bau der dritten Bahn die vom Freistaat Bayern durchgeführte Planfeststellung nicht zu beanstanden ist und Bau-recht besteht. Diese Entscheidung dient der Rechtsklarheit.

Zur verkehrspolitischen Bedeutung der dritten Bahn am Flughafen München für die Flughafenstruktur Deutschlands ist darauf hinzuweisen, dass die Bundesregierung daran interessiert ist, verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen, um möglichst bedarfsgerechte Kapazitäten für die Abwicklung von Flugbewegungen im Bereich Passage und Luftfracht entwickeln und vorhalten zu können. Hierzu gehört insbesondere die optimierte Nutzung der bereits vorhandenen Infrastrukturen von Flugplätzen in Deutschland sowie deren bedarfsgerechte Weiterentwicklung.

Aufgrund des aktuellen Verkehrsaufkommens sowie der prognostizierten zukünftigen Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen und seiner Aufgabe als Drehkreuz (zweiter deutscher Flughafen mit erheblichen interkontinentalen Verkehren) ist der Flughafen München aus Sicht der Bundesregierung ein zentraler Baustein für das Gesamtsystem der deutschen Luftverkehrswirtschaft und damit für die Gewährleistung der wirtschaftlichen Anbindung Deutschlands an die Weltmärkte und die gesellschaftliche Mobilität. Der Flughafen München muss in der Lage sein, dieser Rolle gerecht zu werden.

Der Ausbau des Verkehrsflughafens München, wie planfestgestellt, liegt daher weiterhin im übergeordneten verkehrlichen Interesse des Bundes.

Zusätzlich weist die Bundesregierung darauf hin, dass die Bedeutung eines Flughafens für die Exportwirtschaft nicht allein an dem reinen Frachtflugverkehr gemessen werden kann. Von erheblicher Bedeutung für die Exportwirtschaft ist vielmehr die Konnektivität eines Flughafens im Passagerebereich, damit der Geschäftsreiseverkehr in alle Welt bzw. aus aller Welt wahrgenommen werden kann. Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass die isolierte Betrachtung des reinen Frachtflugverkehrs und dessen Entwicklung nicht die Bedeutung des Flughafens Münchens für die Exportwirtschaft widerspiegelt.

1. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Güteraufkommen für Luftfracht im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern weltweit in den Jahren 2007 bis 2015, und wie wird dieses sich gemäß Kenntnis der Bundesregierung über vorliegende Prognosen entwickeln (bitte tabellarisch in Millionen Tonnen, monetärem Wert, prozentualen Anteil am Gesamtgüteraufkommen, jährlichem Zuwachs in Prozent, nach den Verkehrsträgern Luftfracht, Eisenbahnen, Straßengüterverkehr, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Pipeline/Rohrfernleitung darstellen)?

In der amtlichen Statistik liegen keine konsistenten weltweiten Zahlen vor, die einen solchen Vergleich über mehrere Jahre und Verkehrsträger hinweg ermöglichen.

2. Wie hoch ist in Deutschland das nationale, europäische und außereuropäische Güteraufkommen für Luftfracht im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in den Jahren 2007 bis 2015, und wie wird dieses sich gemäß Kenntnis der Bundesregierung über vorliegende Prognosen entwickeln (bitte wie in der Antwort zu Frage 1 darstellen)?

Das nationale, europäische und weltweite Frachtaufkommen der deutschen Flughäfen ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

Jahr	Verkehrsaufkommen im Luftfrachtverkehr (Deutschland)					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr
2007	212.242	-	858.160	-	2.454.068	-
2008	259.030	22,04%	1.001.981	16,76%	2.437.067	-0,69%
2009	219.358	-15,32%	1.022.691	2,07%	2.208.852	-9,36%
2010	211.906	-3,40%	1.151.042	12,55%	2.842.077	28,67%
2011	233.714	10,29%	1.208.971	5,03%	2.972.739	4,60%
2012	221.796	-5,10%	1.203.074	-0,49%	2.891.334	-2,74%
2013	216.666	-2,31%	1.212.693	0,80%	2.901.297	0,34%
2014	221.426	2,20%	1.229.514	1,39%	2.989.757	3,05%
2015	226.868	2,46%	1.326.367	7,88%	2.882.709	-3,58%

Der Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ist in Anlage 1 dargestellt. Eine Differenzierung nach nationalem, europäischem und weltweitem Aufkommen sowie die Ausweisung des monetären Werts der Güter ist im Rahmen der amtlichen Statistik nicht möglich.

Bis zum Jahr 2030 wird auf Grundlage der Verkehrsprognose für den BVWP gegenüber 2010 eine Zunahme des gesamten Luftfrachtverkehrs von und nach Deutschland um rd. 92 Prozent auf dann rd. 8,66 Millionen Tonnen angenommen. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der übrigen Verkehrsträger wird wie folgt prognostiziert:

Schiene	443,7 Mio. t	+23,6 Prozent
Straße	3 639,1 Mio. t	+16,8 Prozent
Binnenschiff	275,6 Mio. t	+20,0 Prozent.

3. Wie hoch ist in Bayern das nationale, europäische und außereuropäische Güteraufkommen für Luftfracht im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in den Jahren 2007 bis 2015, und wie wird dieses sich gemäß Kenntnis der Bundesregierung über vorliegende Prognosen entwickeln (bitte wie in der Antwort zu Frage 1 darstellen)?

Das Güteraufkommen für Luftfracht (einschl. Post) der bayerischen Flughäfen (München, Nürnberg und Memmingen) ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

Verkehrsaufkommen im Luftfrachtverkehr (Bayern)						
Jahr	national		europäisch		außereuropäisch	
	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr
2007	47.258	-	37.453	-	192.336	-
2008	49.555	4,86%	32.350	-13,63%	193.319	0,51%
2009	39.941	-19,40%	28.986	-10,40%	173.901	-10,04%
2010	37.381	-6,41%	33.625	16,00%	228.019	31,12%
2011	39.411	5,43%	38.340	14,02%	238.537	4,61%
2012	36.542	-7,28%	36.232	-5,50%	228.131	-4,36%
2013	37.052	1,40%	38.291	5,68%	223.645	-1,97%
2014	37.130	0,21%	41.578	8,58%	241.028	7,77%
2015	38.476	3,63%	46.009	10,66%	261.466	8,48%

Für einen intermodalen Vergleich mit Beschränkung auf ein einzelnes Bundesland enthält die amtliche Statistik keine Daten.

Die Verkehrsprognose 2030 enthält keine Einzeldaten zum Frachtaufkommen spezifischer Flughäfen.

4. Wie hoch ist die Zahl von reinen Frachtflügen in den Jahren 2007 bis 2015 vom und zum Flughafen München, wie viele Flüge waren dies in Prozent aller Flüge vom und zum Flughafen München (bitte Gesamtzahl der Flüge angeben, differenziert nach Inlandsflügen, grenzüberschreitenden Flügen innerhalb Europas, grenzüberschreitenden Flügen außerhalb Europas), und wie werden sich diese gemäß Kenntnis der Bundesregierung über vorliegende Prognosen entwickeln?

Die Anzahl der reinen Frachtflüge wird in der amtlichen Statistik nicht ausgewiesen. Hierfür wäre eine zeit- und kostenintensive Sonderauswertung durch das Statistische Bundesamt erforderlich. Das Güteraufkommen ergibt sich aus der entsprechenden Tabelle in Anlage 2.

5. Wie viele Inlandsflüge im reinen Frachtverkehr und wie viel Fracht in Tonnen gingen in den Jahren 2007 bis 2015 vom und zum Flughafen München zu Zielen ab, die mit der Bahn ab München schon jetzt in höchstens fünf Stunden Reisezeit erreichbar sind, und wie viele waren es, die in höchstens zehn Stunden Reisezeit erreichbar sind?

6. Wie viele grenzüberschreitende Flüge und wie viel Fracht in Tonnen im reinen Frachtverkehr gingen in den Jahren 2007 bis 2015 vom und zum Flughafen München zu Zielen ab, die mit der Bahn ab München in höchstens zehn Stunden Reisezeit erreichbar sind, und wie viele waren es, die in 20 Stunden erreichbar sind?
7. Wie viele grenzüberschreitende Flüge im reinen Frachtverkehr und wie viel Fracht in Tonnen gingen in den Jahren 2007 bis 2013 vom und zum Flughafen München zu Zielen ab, die nur mit dem Flugzeug erreicht bzw. realisiert werden können, um welche Güter handelt es sich hierbei, und warum bestehen für diese keine alternativen Transportmöglichkeiten?
8. Wie viele grenzüberschreitende Flüge im reinen Frachtverkehr und wie viel Fracht in Tonnen gingen in den Jahren 2007 bis 2013 vom und zum Flughafen München zu Zielen ab, die nicht in Europa liegen (bitte nach den fünf wichtigsten Weltregionen der Streckenzielflughäfen, Jahren, Flügen, Fracht in Tonnen und dem Rest auflisten)?

Zu den Fragen 5 bis 8 wird auf die Tabelle zum Flughafen München in Anlage 2 sowie auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5879 verwiesen.

9. Wie oft kam es zwischen 2007 und 2015 am Flughafen München zu Verspätungen aufgrund von Nutzungskonkurrenzen der bestehenden Landebahnen zwischen Personen- und Frachtverkehr (bitte tabellarisch darstellen mit der Angabe der Verspätungsminuten)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse zu Verspätungen aufgrund von „Nutzungskonkurrenzen“ zwischen Passagier- und Frachtverkehr am Flughafen München vor.

10. Wie hoch war zwischen 2007 und 2015 der gesamte Ausnutzungsgrad im gewerblichen Luftverkehr an den Flughäfen München, Nürnberg, Leipzig/Halle, Memmingen, Stuttgart (bitte nach Verkehr innerhalb Deutschlands, außerhalb Deutschlands und außerhalb der EU auf Basis der Nutzlast und auf Basis der verfügbaren Sitzplätze darstellen)?
11. Wie hoch war zwischen 2007 und 2015 der Ausnutzungsgrad beim Personenverkehr an den Flughäfen München, Nürnberg, Leipzig/Halle, Memmingen, Stuttgart (bitte nach Verkehr innerhalb Deutschlands, außerhalb Deutschlands und außerhalb der EU und auf Basis der Nutzlast und auf Basis der verfügbaren Sitzplätze darstellen)?
12. Wie hoch war zwischen 2007 und 2015 der Ausnutzungsgrad beim Frachtverkehr an den Flughäfen München, Nürnberg, Leipzig/Halle, Memmingen, Stuttgart (bitte nach Verkehr innerhalb Deutschlands, außerhalb Deutschlands und außerhalb der EU auf Basis der Nutzlast darstellen)?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die amtliche Statistik enthält keine Daten zum Ausnutzungsgrad von Flughäfen. Zahlen zum jeweiligen Aufkommen im Personen- und Güterverkehr für die genannten Flughäfen in den Jahren 2007 bis 2015 sind in Anlage 2 dargestellt.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Notwendigkeit einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München vor dem Hintergrund der in den Fragen 10 bis 12 dargestellten Ausnutzungsgrade?

Die Bundesregierung verweist auf ihre Vorbemerkung.

14. Wie hoch waren die von der FMG an Airlines im Frachtgewerbe gewährten Marketingzuschüsse, Investitionsbeihilfen und Betriebsbeihilfen zwischen 2007 und 2015 (bitte tabellarisch nach Jahren, Betrag, Förderart, Förderziel, Nennung der Airlines darstellen)?

Die Gewährung von Marketingzuschüssen, Investitionsbeihilfen und Betriebsbeihilfen an Airlines obliegt als operatives Geschäft der Verantwortung des Unternehmens. Insofern wird auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Auslegung der §§ 105 und 108 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksachen 13/6149 und 16/8467) verwiesen.

15. Wie hoch waren die von der FMG an Airlines allgemein gewährten Marketingzuschüsse, Investitionsbeihilfen und Betriebsbeihilfen zwischen 2007 und 2015 (bitte tabellarisch nach Jahren, Betrag, Förderart, Förderziel, Nennung der Airlines darstellen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

16. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, inwiefern die Entwicklung künftiger Auslastung für Luftfracht an den deutschen Drehkreuzflughäfen im europäischen Trend liegen, und inwiefern ist die Entwicklung mit stark wachsenden Luftverkehrsmärkten im Nahen Osten, in Asien und Südamerika vergleichbar?

Wenn nein, warum nicht?

Auswertungen hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

17. Welche Schlüsse bezüglich der Notwendigkeit eines Start- und Landebahnausbaus am Flughafen München zieht die Bundesregierung aus den für den Flughafen München zurückgehenden Flugbewegungen von 419 977 im Jahr 2007 auf 376 678 im Jahr 2014 (Flughafenverband ADV, 2015)?

Die Bundesregierung verweist auf ihre Vorbemerkung.

18. Welche Schlüsse bezüglich der Notwendigkeit eines Start- und Landebahnausbaus am Flughafen München zieht die Bundesregierung aus der Studie „Fehlprognosen im Luftverkehr“ (Hergert/Thießen, 2014), der zufolge die Prognosen für Flughafenausbauten die Wachstumsraten der Flugbewegungen im Mittel um 100 Prozent überschätzen?

Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, die Belastbarkeit der hier angesprochenen Prognose für den Flughafenausbau München zu bewerten.

19. Wie hoch sind laut Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtkosten für Öffentlichkeitsarbeit der Flughafen München GmbH (aufgeschlüsselt nach Jahren, Personalkosten, Materialkosten, Webseiten, Publikationen)?

Die Öffentlichkeitsarbeit der Flughafen München GmbH obliegt als operatives Geschäft der Verantwortung des Unternehmens. Es wird entsprechend auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

20. Wie hoch sind laut Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtkosten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit der Flughafen München GmbH für externe Auftragnehmer (bitte Auftragnehmer, Auftrag, Jahr nennen)?

Die Öffentlichkeitsarbeit der Flughafen München GmbH obliegt als operatives Geschäft der Verantwortung des Unternehmens. Es wird entsprechend auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

Anlage 1 zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 18/7860

Vergleich Verkehrsträger (Güterverkehr)																		
Jahr	Luftverkehr			Eisenbahn			Binnenschiff			Straße			Seeschiff			Rohrfernleitungen		
	1.000 t	ggü. Vorjahr	Anteil	1.000 t	ggü. Vorjahr	Anteil	1.000 t	ggü. Vorjahr	Anteil	1.000 t	ggü. Vorjahr	Anteil	1.000 t	ggü. Vorjahr	Anteil	1.000 t	ggü. Vorjahr	Anteil
2007	3.469	-	0,08%	361.116	-	8,20%	248.974	-	5,66%	3.383.504	-	76,86%	310.949	-	7,06%	94.219	-	2,14%
2008	3.621	4,39%	0,08%	371.298	2,82%	8,31%	245.674	-1,33%	5,50%	3.438.031	1,61%	76,98%	316.651	1,83%	7,09%	90.896	-3,53%	2,04%
2009	3.398	-6,16%	0,09%	312.087	-15,95%	7,83%	203.868	-17,02%	5,12%	3.113.646	-9,44%	78,16%	259.445	-18,07%	6,51%	91.069	0,19%	2,29%
2010	4.164	22,53%	0,10%	355.715	13,98%	8,73%	229.607	12,63%	5,63%	3.125.161	0,37%	76,67%	272.868	5,17%	6,69%	88.405	-2,93%	2,17%
2011	4.436	6,54%	0,10%	374.737	5,35%	8,57%	221.966	-3,33%	5,07%	3.391.023	8,51%	77,53%	292.788	7,30%	6,69%	88.842	0,49%	2,03%
2012	4.317	-2,69%	0,10%	366.140	-2,29%	8,54%	223.170	0,54%	5,21%	3.310.722	-2,37%	77,24%	295.100	0,79%	6,89%	86.572	-2,56%	2,02%
2013	4.315	-0,05%	0,10%	373.738	2,08%	8,57%	226.864	1,66%	5,20%	3.373.114	1,88%	77,37%	293.999	-0,37%	6,74%	87.898	1,53%	2,02%
2014	4.396	1,88%	0,10%	365.003	-2,34%	8,13%	228.489	0,72%	5,09%	3.506.469	3,95%	78,06%	300.120	2,08%	6,68%	87.332	-0,64%	1,94%

Anlage 2 zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 18/7860

Jahr	Verkehrsaufkommen im Luftfrachtverkehr am Flughafen München					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr
2007	43.865	-	31.850	-	189.587	-
2008	48.252	10,00%	24.479	-23,14%	192.201	1,38%
2009	39.381	-18,38%	21.943	-10,36%	173.016	-9,98%
2010	37.025	-5,98%	26.524	20,88%	227.511	31,50%
2011	34.321	-7,30%	31.290	17,97%	238.056	4,63%
2012	33.221	-3,21%	29.435	-5,93%	227.624	-4,38%
2013	33.075	-0,44%	31.630	7,46%	223.027	-2,02%
2014	33.021	-0,16%	35.825	13,26%	240.373	7,78%
2015	34.172	3,49%	40.912	14,20%	261.042	8,60%

Jahr	Verkehrsaufkommen im Luftfrachtverkehr am Flughafen Nürnberg					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr
2007	3.393	-	7.688	-	664	-
2008	1.288	-62,04%	7.871	2,38%	1.118	68,37%
2009	560	-56,52%	7.043	-10,52%	885	-20,84%
2010	356	-36,43%	7.100	0,81%	508	-42,60%
2011	382	7,30%	7.050	-0,70%	481	-5,31%
2012	251	-34,29%	6.797	-3,59%	507	5,41%
2013	70	-72,11%	6.661	-2,00%	618	21,89%
2014	60	-14,29%	5.753	-13,63%	655	5,99%
2015	22	-63,33%	5.097	-11,40%	424	-35,27%

Jahr	Verkehrsaufkommen im Luftfrachtverkehr am Flughafen Leipzig/Halle					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr
2007	13.770	-	54.824	-	17.491	-
2008	52.414	280,64%	285.981	421,63%	91.800	424,84%
2009	54.007	3,04%	333.956	16,78%	120.824	31,62%
2010	55.933	3,57%	400.966	20,07%	181.730	50,41%
2011	59.856	7,01%	437.082	9,01%	247.091	35,97%
2012	59.295	-0,94%	465.469	6,49%	321.144	29,97%
2013	60.837	2,60%	487.650	4,77%	328.771	2,37%
2014	64.754	6,44%	496.308	1,78%	343.042	4,34%
2015	68.500	5,78%	546.999	10,21%	367.045	7,00%

Jahr	Verkehrsaufkommen im Personenverkehr am Flughafen München					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr
2007	9.890.119	-	18.721.697	-	5.203.698	-
2008	9.841.832	-0,49%	19.164.283	2,36%	5.396.016	3,70%
2009	9.196.046	-6,56%	18.030.756	-5,91%	5.334.394	-1,14%
2010	9.259.615	0,69%	19.120.982	6,05%	6.138.099	15,07%
2011	9.738.307	5,17%	21.416.336	12,00%	6.439.186	4,91%
2012	9.576.909	-1,66%	22.043.838	2,93%	6.566.707	1,98%
2013	9.318.044	-2,70%	22.617.764	2,60%	6.582.006	0,23%
2014	9.310.111	-0,09%	23.233.996	2,72%	7.027.017	6,76%
2015	9.549.705	2,57%	23.955.215	3,10%	7.355.897	4,68%

Jahr	Verkehrsaufkommen im Personenverkehr am Flughafen Nürnberg					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr
2007	1.494.476	-	2.451.879	-	283.801	-
2008	1.541.404	3,14%	2.352.511	-4,05%	335.667	18,28%
2009	1.463.528	-5,05%	2.112.554	-10,20%	352.800	5,10%
2010	1.526.105	4,28%	2.143.409	1,46%	350.847	-0,55%
2011	1.500.194	-1,70%	2.208.388	3,03%	225.044	-35,86%
2012	1.324.527	-11,71%	2.009.557	-9,00%	235.508	4,65%
2013	1.139.587	-13,96%	1.998.472	-0,55%	155.989	-33,76%
2014	1.076.600	-5,53%	2.022.777	1,22%	137.613	-11,78%
2015	1.060.633	-1,48%	2.141.609	5,87%	149.660	8,75%

Jahr	Verkehrsaufkommen im Personenverkehr am Flughafen Leipzig/Halle					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr
2007	874.894	-	1.249.044	-	235.481	-
2008	749.359	-14,35%	1.008.287	-19,28%	222.714	-5,42%
2009	700.760	-6,49%	937.960	-6,97%	196.216	-11,90%
2010	684.349	-2,34%	952.074	1,50%	174.038	-11,30%
2011	691.596	1,06%	1.023.773	7,53%	119.037	-31,60%
2012	683.556	-1,16%	1.218.343	19,01%	187.191	57,25%
2013	673.505	-1,47%	1.273.562	4,53%	181.957	-2,80%
2014	661.082	-1,84%	1.390.183	9,16%	244.521	34,38%
2015	674.627	2,05%	1.413.452	1,67%	216.031	-11,65%

Anlage 2 zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 18/7860

Jahr	Verkehrsaufkommen im Luftfrachtverkehr am Flughafen Memmingen					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr
2007	-	-	-	-	-	-
2008	15	-	-	-	-	-
2009	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	1	-	-	-
2011	-	-	-	-	-	-
2012	-	-	-	-	-	-
2013	-	-	-	-	-	-
2014	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-

Jahr	Verkehrsaufkommen im Personenverkehr am Flughafen Memmingen					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr
2007	-	-	-	-	-	-
2008	308.514	-	151.520	-	47	-
2009	312.182	1,19%	486.492	221,07%	7.439	15727,66%
2010	244.304	-21,74%	658.037	35,26%	222	-97,02%
2011	24.280	-90,06%	731.174	11,11%	4	-98,20%
2012	13.571	-44,11%	853.761	16,77%	43	975,00%
2013	2.275	-83,24%	815.300	-4,50%	19.538	45337,21%
2014	26.022	1043,82%	714.007	-12,42%	7.414	-62,05%
2015	20.392	-21,64%	848.511	18,84%	28	-99,62%

Jahr	Verkehrsaufkommen im Luftfrachtverkehr am Flughafen Stuttgart					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr	Tonnen	ggü. Vorjahr
2007	13.922	-	10.272	-	3.710	-
2008	20.079	44,22%	5.378	-47,64%	3.434	-7,44%
2009	17.024	-15,21%	3.389	-36,98%	3.052	-11,12%
2010	20.885	22,68%	3.717	9,68%	4.930	61,53%
2011	21.285	1,92%	4.166	12,08%	3.098	-37,16%
2012	21.691	1,91%	3.998	-4,03%	5.927	91,32%
2013	21.113	-2,66%	4.328	8,25%	4.283	-27,74%
2014	21.280	0,79%	5.070	17,14%	4.737	10,60%
2015	20.071	-5,68%	5.040	-0,59%	4.220	-10,91%

Jahr	Verkehrsaufkommen im Personenverkehr am Flughafen Stuttgart					
	national		europäisch		außereuropäisch	
	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr	Personen	ggü. Vorjahr
2007	3.199.561	-	6.577.756	-	493.568	-
2008	3.230.967	0,98%	6.189.825	-5,90%	455.912	-7,63%
2009	2.868.316	-11,22%	5.572.607	-9,97%	437.792	-3,97%
2010	2.908.369	1,40%	5.794.388	3,98%	435.308	-0,57%
2011	2.965.799	1,97%	6.197.916	6,96%	372.285	-14,48%
2012	2.954.811	-0,37%	6.254.902	0,92%	468.399	25,82%
2013	2.865.488	-3,02%	6.245.136	-0,16%	435.303	-7,07%
2014	2.934.838	2,42%	6.349.019	1,66%	407.301	-6,43%
2015	2.950.779	0,54%	7.087.352	11,63%	449.980	10,48%

