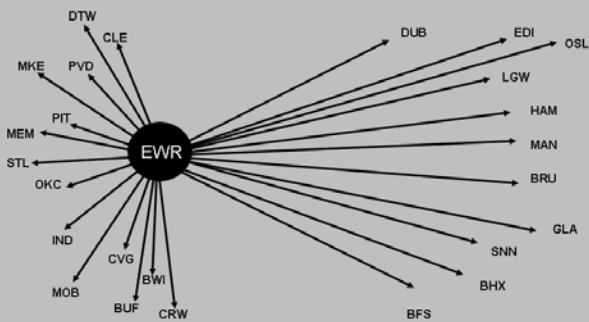
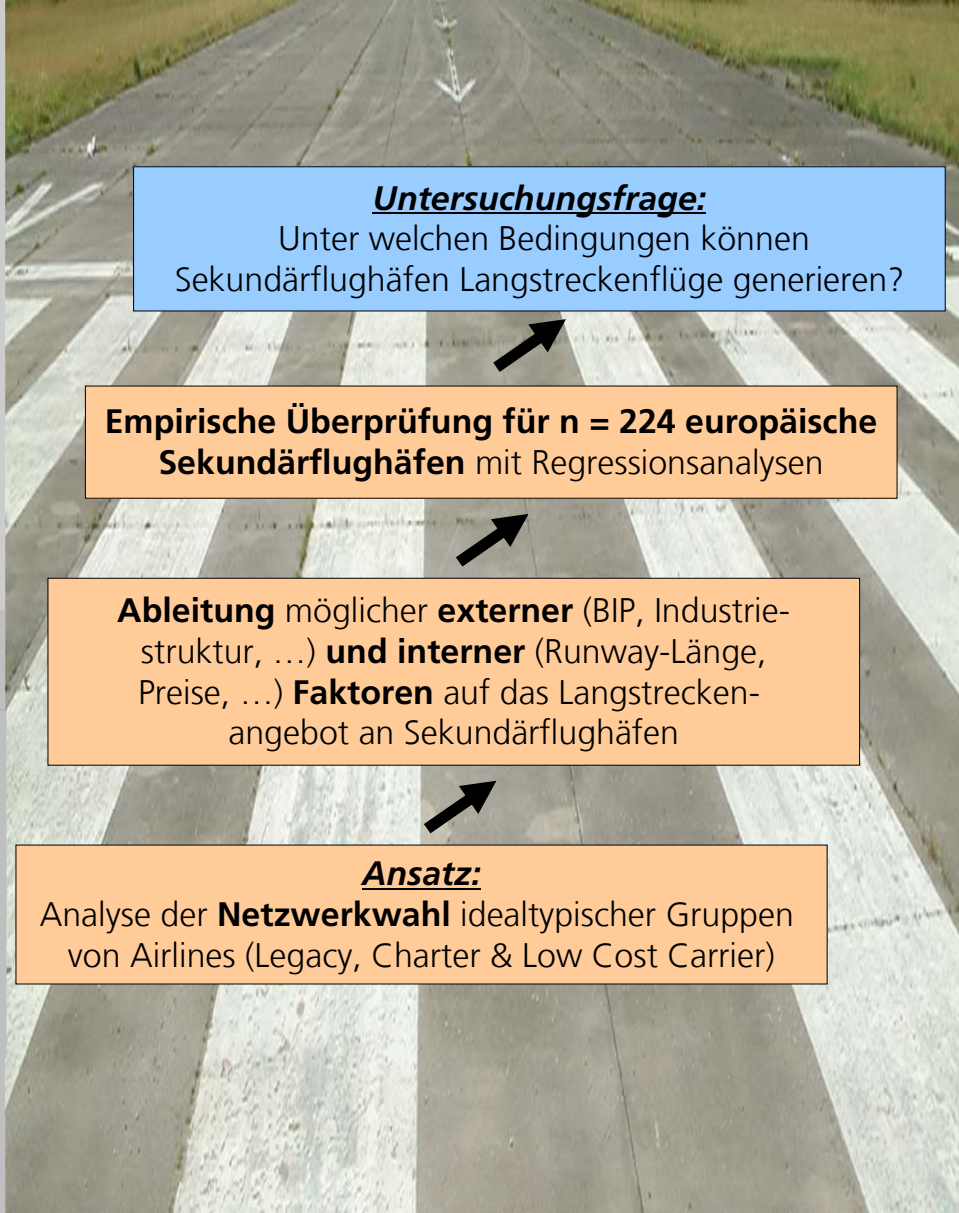


Marktanteile der deutschen Flughäfen im Langstreckenverkehr (Fluggäste in 2007): Dominanz der Hubs. Sekundärflughafen Düsseldorf allerdings bedeutender als alle anderen Sekundärflughäfen zusammen



„Long Haul Feeder Flights“ der Continental Airlines ab Newark (EWR) zu sekundären europäischen Flughäfen (Auszug): Einstiegsmöglichkeit sekundärer Flughäfen in den Langstreckenverkehr?



**Untersuchungsfrage:**  
Unter welchen Bedingungen können Sekundärflughäfen Langstreckenflüge generieren?

**Empirische Überprüfung für n = 224 europäische Sekundärflughäfen** mit Regressionsanalysen

**Ableitung** möglicher **externer** (BIP, Industriestruktur, ...) und **interner** (Runway-Länge, Preise, ...) **Faktoren** auf das Langstreckenangebot an Sekundärflughäfen

**Ansatz:**  
Analyse der **Netzwerkwahl** idealtypischer Gruppen von Airlines (Legacy, Charter & Low Cost Carrier)

## Flughafenwesen und Luftverkehr

## Langstreckenverkehrspotenzial von Sekundärflughäfen

An vielen europäischen Sekundärflughäfen finden trotz ausreichender Infrastrukturen keine oder kaum Langstreckenflüge statt. Eine stärkere Berücksichtigung aller Einflussfaktoren auf das interkontinentale Flugangebot bei der Flughafenplanung könnte solche infrastrukturellen Fehlallokationen in Zukunft reduzieren. Die Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zu 224 europäischen Sekundärflughäfen zeigen allerdings, dass der Gestaltungsspielraum für Flughafenmanager im Hinblick auf die Anwerbung von Langstreckenflügen begrenzt ist. Während bspw. die weitgehend autonom gestaltbare Höhe der Landeentgelte keinen Einfluss auf die Positionierung im Langstreckenverkehr hat, sind verschiedene Charakteristika des Einzugsgebietes, wie etwa die vom BIP abhängige lokale Nachfrage und der Wettbewerb durch umliegende Flughäfen, für die Akquisition von Langstreckenflügen entscheidend, aus Airportsicht aber komplett externer Natur.

