



HESSISCHER LANDTAG

17. 10. 2003

Kleine Anfrage

der Abg. Ursula Hammann, Frank-Peter Kaufmann
und Mathias Wagner (Taunus) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 17.07.2003

betreffend Flugbewegungen vom und zum
Flughafen Frankfurt/Main

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Frage 1. Wie viele Flugbewegungen fanden jeweils in den Jahren 1999, 2000, 2001 und 2002 zwischen den Flughäfen Frankfurt/Main und Köln/Bonn, Stuttgart, Düsseldorf, Hannover, Paderborn, Dortmund, Amsterdam, Brüssel und Zürich statt?

Frage 2. Wie viele der in Frage 1 genannten Flugbewegungen waren planmäßige Flüge?

Die Anzahl der Flugbewegungen (Starts und Landungen am Flughafen Frankfurt) ist nachfolgender Aufstellung zu entnehmen. Es ist darauf hinzuweisen, dass im Inlandverkehr und in der EU keine Unterscheidung zwischen planmäßigem (Linien-) und Charterverkehr vorgenommen wird.

Flugbewegungszahlen (Starts und Landungen)				
	1999	2000	2001	2002
Amsterdam	6.581	7.030	7.129	7.174
Brüssel	7.447	8.070	7.701	6.542
Dortmund	2.411	2.429	2.713	2.743
Düsseldorf	5.278	5.887	5.812	6.108
Hannover	4.952	6.026	5.021	5.025
Köln	4.969	4.855	4.775	4.788
Paderborn	2.452	2.478	2.751	2.841
Stuttgart	4.682	4.985	4.915	5.013
Zürich	7.132	7.217	7.391	8.155

Frage 3. Wie viele der in Frage 1 genannten Flüge erfolgten in Frankfurt zwischen 22 und 6 Uhr bzw. in den Tagesrandzeiten von 6 bis 8 Uhr und von 20 bis 22 Uhr (getrennt nach kombiniertem Personen- und Frachtverkehr und reinem Frachtverkehr)?

Die Angaben sind der anliegenden Auflistung (Anlage 1) zu entnehmen.

Frage 4. Ist hinsichtlich der Flugbewegungen zwischen Frankfurt und den in Frage 1 genannten Flughäfen ein langfristiger Trend
a) zu beobachten,
b) nach Meinung der Landesregierung zu erwarten?

Zu a):

Bis 2001 ist auf den angeführten Relationen allgemein ein leichter Anstieg der Flugzeugbewegungen zu beobachten. Eine Ausnahme bilden lediglich Hannover (Stagnation) und Köln/Bonn (Rückgang). Im Jahr 2002 stagnierten nach den Ereignissen am 11. September 2001 tendenziell die Bewegungszahlen. In 2002 war lediglich im Verkehr mit Düsseldorf und Paderborn noch ein Wachstum zu beobachten. Nach dem Konkurs von Sabena und Swiss Air führte das Engagement von Lufthansa und deren Wettbewerbern einerseits

zu einem Bewegungswachstum mit Zürich und andererseits zu einem Bewegungsrückgang mit Brüssel. Insgesamt ist bis 2001 ein leichtes, im Vergleich zum gesamten Bewegungsaufkommen unterdurchschnittliches Wachstum zu beobachten. Das Jahr 2002 führte zu einer Stagnation.

Zu b):

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln/Rhein-Main und die Optimierung der Flughafenbindung im DB-Fernstreckennetz (seit Dezember 2002) zeigen erste Wirkungen. Die Passagieraufkommen zwischen Frankfurt und Köln/Bonn bzw. Düsseldorf sind stark rückläufig. Die DBAG ist auf diesen Relationen konkurrenzfähig geworden, sodass hier mittelfristig mit Veränderungen zu rechnen sein wird.

Der anhaltende Ausbau der transeuropäischen Netze, weitere Neu- und Ausbaustrecken im DB-Streckennetz und technische Innovationen (Netz und Wagenpark) werden langfristig auf allen genannten Relationen (Ausnahme Paderborn) zu deutlichen Fahrzeitverkürzungen bei der DBAG führen. Dies dürfte zu Abwanderungen vom Flugzeug auf die Bahn und damit zu weiteren Reduzierungen im Flugplanangebot führen.

Eine Ausnahme bildet Paderborn aufgrund seiner peripheren Lage. Hier werden die Fahrzeitverkürzungen der DBAG nicht so einschneidend sein, dass mit nennenswerten Entlastungseffekten durch die Bahn zu rechnen ist.

Frage 5. Wie viele Passagiere und welche Frachtmengen wurden auf den in Frage 1 genannten Strecken in den Jahren 1999 bis 2002 jeweils befördert?

Passagiere (an + ab)				
	1999	2000	2001	2002
Amsterdam	587.685	666.323	651.642	595.830
Brüssel	522.560	529.125	520.408	478.489
Dortmund	51.897	60.883	71.285	74.270
Düsseldorf	597.293	641.746	614.138	618.174
Hannover	488.653	566.703	478.608	446.766
Köln	320.939	325.046	297.506	257.218
Paderborn	64.101	77.366	91.986	85.834
Stuttgart	425.326	458.948	410.243	380.904
Zürich	541.898	568.351	550.889	487.750

Fracht in Tonnen (an + ab)				
	1999	2000	2001	2002
Amsterdam	3.103	2.193	2.681	4.333
Brüssel	11.728	12.438	10.613	7.839
Dortmund	2	1	0	0
Düsseldorf	4.275	3.006	2.495	1.492
Hannover	1.059	957	383	388
Köln	3.100	2.046	1.301	768
Paderborn	0	0	0	1
Stuttgart	2.347	1.979	997	708
Zürich	8.567	9.628	4.481	2.248

Frage 6. Welche Auswirkungen hatte der 11. September 2001 auf den innerdeutschen Flugverkehr, der den Frankfurter Flughafen als Ausgangs- oder als Zielflughafen hatte?

Die Folgen des 11. September führten in Frankfurt zu einem Aufkommensrückgang im Inlandverkehr. Die Fluggesellschaften reagierten auf den allgemeinen Nachfrageeinbruch, der zu einer sinkenden Auslastung auch auf Inlandflügen führte, mit einer in nachfrageschwachen Zeiten üblichen Angebotskonzentration auf die Drehscheibe Frankfurt. Das Flugplanangebot musste deshalb auf anderen deutschen Flughäfen verstärkt ausgedünnt werden. Dies hatte ein vermehrtes Umsteigeraufkommen von deutschen Flughäfen über die Drehscheibe Frankfurt zur Folge.

Dadurch werden hohe Rückgänge im innerdeutschen Punkt-Punkt-Verkehr zumindest teilweise kompensiert.

Die unmittelbare Auswirkung der Ereignisse am 11. September 2001 war zunächst Angst vor terroristischen Anschlägen auf den Luftverkehr. Die Folgen für die Weltwirtschaft waren indes gravierend. Die vor dem 11. Septem-

ber einsetzende wirtschaftliche Schwäche verschärfte sich. Eingeschränkte Geschäftsreisebudgets trafen besonders den Inlandverkehr mit seinem hohen Geschäftsreiseanteil. Eine allgemeine Verunsicherung der Verbraucher hinsichtlich der wirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Lage und höhere Kosten für Flugreisen (insbesondere durch höhere Sicherheitsaufschläge) wirkten sich ebenfalls negativ auf die Nachfrage als Folge des 11. Septembers aus.

Frage 7. Welche Flugzeuggrößen (maximales Sitzplatzangebot) wurden von den Fluggesellschaften auf den in Frage 1 genannten Strecken jeweils eingesetzt (bitte für jede Strecke und Gesellschaft einzeln angeben)?

Die Antwort ist der anliegenden Auflistung (Anlage 2) zu entnehmen. Aus datenschutzrechtlichen Gründen in Bezug auf die einzelnen Luftverkehrsgesellschaften sind weitere Informationen nicht möglich.

Frage 8. Wie viele Flugbewegungen in Frankfurt erfolgten in den Jahren 1999, 2000, 2001 und 2002 von bzw. nach Frankfurt über Entfernungen von

- bis zu 400 km,
- 400 bis 800 km,
- 800 bis 1.000 km und
- über 1.000 km

(getrennt nach kombinierten Personen- und Frachtverkehr bzw. reinem Frachtverkehr)?

Flugbewegungen (an+ab)				
	1999	2000	2001	2002
km-Stufen	Anteil in v.H.	Anteil in v.H.	Anteil in v.H.	Anteil in v.H.
0-400km	23,0	22,3	21,9	21,7
401-800km	29,5	29,0	29,6	30,4
801-1000km	7,1	8,0	8,0	7,3
> 1000km	40,4	40,8	40,4	40,6
Alle km-Stufen	100,0	100,0	100,0	100,0

Frage 9. Wie viele dieser Flugbewegungen lassen sich in den nächsten fünf Jahren nach Ansicht der Landesregierung durch andere Verkehrsmittel ersetzen?
Durch welche?

Frage 10. Wie viele dieser Flugbewegungen lassen sich in den nächsten zehn Jahren nach Ansicht der Landesregierung durch andere Verkehrsmittel ersetzen?
Durch welche?

Als Verkehrsmittel, das dem Luftverkehr gegenüber auf mittlere Entfernungen hin konkurrenzfähig ist und wo eine Verlagerung vom Luftverkehr möglich ist, kommt nur der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene (HGV) infrage.

Im Rahmen der Bahn-Flug-Kooperation "AIRail Partners" (DLH-Fraport-DB) ist die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene wesentlich von strategischen Entscheidungen der Deutschen Lufthansa abhängig. In einem Memorandum of Understanding von 1998 sind als konkurrenzfähige Bahnverbindungen Stuttgart, Köln/Bonn, Nürnberg und Düsseldorf genannt. Bei der Verbindung Nürnberg ist dies von Fahrzeitverbesserungen auf der Schiene abhängig zu machen, wobei die Realisierung der Neubaustreckenvariante Hanau-Fulda/Würzburg eine besondere Bedeutung hat.

Die DLH macht das Einstellen von Flügen auf den genannten Verbindungen von wettbewerbsstrategischen (gegenüber europäischen Hubflughafen und Airline-Allianzen), vom Aufbau eines hochwertigen Bahn-Flug-Produktes und dessen logistisch-betriebswirtschaftlichen Bedingungen sowie von der Akzeptanz beim Kunden abhängig.

Das möglicherweise verlagerbare Slotpotenzial für den Flughafen Frankfurt beträgt voraussichtlich rund 20.000 pro Jahr und ist primär abhängig von der Entwicklung des Intermodalproduktes sowie wesentlich von strategischen Entscheidungen der DLH. Mit Inbetriebnahme des AIRail Service Köln hat die DLH zwei Flüge pro Tag auf dieser Relation eingestellt. Sowohl die Produktentwicklung als auch das Einstellen von Flügen erfolgt somit schrittweise. Eine Prognose auf fünf oder zehn Jahre kann aus den genannten Gründen nicht abgegeben werden.

- Frage 11. Welche der in Frage 1 genannten Destinationen haben nach Auffassung der Landesregierung
- für den Frankfurter Flughafen und
 - für die Wirtschaftskraft des Rhein-Main-Gebiets besondere Bedeutung?
- Wie begründet die Landesregierung ihre Auffassung?

Zu a):

Grundsätzlich ist jede Destination für den Flughafen Frankfurt von Bedeutung. Jede einzelne Verbindung stärkt die Hub-Funktion des Flughafens mit entsprechenden Auswirkungen auf Beschäftigung und Einkommen. Gemessen am Passagieraufkommen haben die Verbindungen mit Düsseldorf, Amsterdam, Zürich, Brüssel und Hannover große Bedeutung. Naturgemäß ist das Aufkommen mit regionalen Flughäfen (Paderborn, Dortmund) im Vergleich geringer. Köln/Bonn ist aufgrund der Entlastung durch die Bahn ein eher schrumpfender Markt.

Auf den angeführten Relationen liegt der Anteil der Umsteiger zwischen 60 und 90 v.H. Die Zubringerfunktion garantiert neben anderen Relationen das notwendige Aufkommen für ein hinreichendes Interkontinentalangebot ab der Bundesrepublik Deutschland.

Zu b):

Auch für das Rhein-Main-Gebiet ist grundsätzlich jede Destination von Bedeutung. Jede Verbindung sichert das Mobilitätsbedürfnis der Menschen, die das Rhein-Main-Gebiet als Quelle oder Ziel haben. Die Vielfalt des Flugplanangebotes fördert die Standortqualität der Region und damit die Neuan siedlung von Unternehmen. Aufgrund der zunehmenden Internationalisierung der Wirtschaft und des zunehmenden Wettbewerbs der Regionen in Europa wird ein vielfältiges Flugplanangebot zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor.

Sowohl für die Bewohner des Rhein-Main-Gebietes als auch für die Bewohner in den Quellregionen garantieren alle angeführten Verbindungen die zeitnahe Erledigung geschäftlicher und auch privater Kontakte.

Weit mehr als die Hälfte aller Umsteiger auf den aufgeführten Regionen sind dem Einzugsgebiet des jeweiligen Herkunftsflughafens zuzurechnen. Auch die Fluggäste aus diesen Regionen erbringen ein Nachfragevolumen, das dem Rhein-Main-Gebiet Flugverbindungen in alle Welt ermöglicht. Bei dieser Betrachtung kommt jedem der Flughäfen eine gleichgroße Bedeutung zu.

Im Punkt-Punkt-Verkehr dominiert hingegen das Quellaufkommen. Insbesondere Geschäftsreisenden aus dem Rhein-Main-Gebiet werden die notwendigen Tagesreisen zu den aufgeführten Zielflughäfen ermöglicht. Auch hier lässt sich keine Verbindung in den Vordergrund stellen.

- Frage 12. Wie hat sich die Zahl der Beschäftigten der Fraport AG am Standort Frankfurt in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Jahr	Anzahl der Beschäftigten
1998	12.601
1999	12.573
2000	13.004
2001	13.292
2002	13.173

- Frage 13. Wie hat sich die Zahl der Beschäftigten der Tochterunternehmen der Fraport AG in Frankfurt und an weiteren Standorten in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?

- Frage 14. Welche Firmen mit einer Fraport-Beteiligung von mindestens 50 v.H. mit wie vielen Beschäftigten gehören heute weltweit zum Fraport-Konzern?

Die Angaben in der anliegenden Tabelle (Anlage 3) beziehen sich auf Tochterunternehmen, deren Mitarbeiter sowohl in Frankfurt als auch an anderen Orten tätig sind, jedoch nicht zu der Mitarbeiterzahl der Fraport AG zählen (vgl. Antwort zu Frage 12).

Wiesbaden, 22. September 2003

Dr. Alois Rhiel

Anlagen

Anlage 1

	NUR-Frachterflüge				Passagier- und Kombiflüge				Nachtpostflüge				alle Flüge			
	23:00-04:59h	22:00-05:59h	06:00-07:59h	20:00-21:59h	23:00-04:59h	22:00-05:59h	06:00-07:59h	20:00-21:59h	23:00-04:59h	22:00-05:59h	06:00-07:59h	20:00-21:59h	23:00-04:59h	22:00-05:59h	06:00-07:59h	20:00-21:59h
1999																
Amsterdam	1	1	0	0	13	189	289	1.021	0	0	0	0	14	190	289	1.021
Brüssel	219	458	37	4	66	334	445	1.001	0	0	0	0	285	792	482	1.005
Dortmund	0	0	0	0	2	2	344	358	0	0	0	0	2	2	344	358
Düsseldorf	0	0	0	1	7	247	401	788	0	0	0	0	7	247	401	789
Hannover	1	0	0	0	27	223	591	433	2	500	0	0	30	723	591	433
Köln	28	231	11	5	16	203	611	501	1	503	0	0	45	937	622	506
Paderborn	0	0	0	0	3	22	355	348	0	0	0	0	3	22	355	348
Stuttgart	0	0	0	0	15	238	589	552	117	501	1	0	132	739	590	552
Zürich	0	0	0	0	9	95	586	993	0	0	0	0	9	95	586	993
2000																
Amsterdam	0	0	0	0	11	172	656	1.280	0	0	0	0	11	172	656	1.280
Brüssel	217	462	49	3	93	316	518	1.151	0	0	0	0	310	778	567	1.154
Dortmund	0	0	0	0	0	0	349	364	0	0	0	0	0	0	349	364
Düsseldorf	0	0	0	0	12	328	706	793	0	0	0	0	12	328	706	793
Hannover	0	0	0	0	33	152	752	786	1	500	0	0	34	652	752	786
Köln	3	56	2	0	14	280	681	429	2	499	0	0	19	835	683	429
Paderborn	0	0	0	0	3	6	364	373	0	0	0	0	3	6	364	373
Stuttgart	0	0	0	0	6	157	648	652	128	499	0	0	134	656	648	652
Zürich	0	0	0	0	3	25	684	1.065	0	0	0	0	3	25	684	1.065
2001																
Amsterdam	0	0	0	0	26	278	769	1.151	0	0	0	0	26	278	769	1.151
Brüssel	221	429	36	1	82	277	538	1.099	0	0	0	0	303	706	574	1.100
Dortmund	0	0	0	0	0	1	372	355	0	0	0	0	0	1	372	355
Düsseldorf	1	0	0	0	20	405	714	730	0	0	0	0	21	405	714	730
Hannover	0	0	0	0	30	237	510	685	0	496	0	0	30	733	510	685
Köln	2	139	1	0	21	365	678	320	4	491	0	0	27	995	679	320
Paderborn	0	0	0	0	4	8	420	367	0	0	0	0	4	8	420	367
Stuttgart	0	1	0	5	16	155	717	700	133	489	0	0	149	645	717	705
Zürich	0	0	0	0	9	51	703	1.097	0	0	0	0	9	51	703	1.097
2002																
Amsterdam	0	0	2	0	21	226	778	1.095	0	0	0	0	21	226	780	1.095
Brüssel	216	397	78	1	3	42	466	838	0	0	0	0	219	439	544	839
Dortmund	0	0	0	0	0	0	348	373	0	0	0	0	0	0	348	373
Düsseldorf	0	0	0	0	8	386	766	760	0	0	0	0	8	386	766	760
Hannover	0	0	0	0	20	387	649	554	4	494	0	0	24	881	649	554
Köln	4	84	2	4	14	374	700	321	2	494	0	0	20	952	702	325
Paderborn	0	0	0	0	1	10	399	360	0	0	0	0	1	10	399	360
Stuttgart	0	1	0	7	8	214	759	657	171	492	0	0	179	707	759	664
Zürich	0	0	0	0	2	54	796	1.438	0	0	0	0	2	54	796	1.438

Anlage 2

Lfz.-Typ	Amster- dam	Brüssel	Dort- mund	Düssel- dorf	Hanno- ver	Köln	Pader- born	Stutt- gart	Zürich
Airbus A300-600	264	268		267	267	261		261	267
Airbus A300B4	298			310	314			315	
Airbus A310	196	221		214	217	220		215	186
Airbus A319	126	125		126	126	126		126	123
Airbus A320	149	149		150	149	149	174	149	146
Airbus A321	182	180		183	182	182		182	181
Airbus A330				357		266			222
Airbus A332				330					220
Airbus A333				387				387	
Airbus A340				238	217	212			271
Airbus A340-200				256					
Airbus A340-300	280	301		242		244		253	267
ATP					99				
ATR 42-300			46			46	46		
ATR 42-500		48	44			46	44		
ATR 72		67	68		68		68		68
BAe 146	110	84	80	89	80	85	80	85	92
BAe 146-200		88			92	94		92	84
BAe 146-300			98	110				98	
BAe Avro RJ 100		97		110	110				97
BAe Avro RJ 85	80	81		80	80	80		80	81
BAe BAC1-11		114		104	101				
Beech B190				41	60				
Boeing 727-200						164			
Boeing 737-200	109	109		112	137			129	
Boeing 737-300	116	124	123	123	123	123	148	123	123
Boeing 737-400	129	146	167	167	169	168	168	168	
Boeing 737-500	103	106	103	104	103	103	103	103	103
Boeing 737-600				127	126	126		126	
Boeing 737-700	139			147	145	146		148	135
Boeing 737-800	166	180	184	186	185	185	185	186	165
Boeing 737-900	173								
Boeing 747-100						475			
Boeing 747-200	355					373			291
Boeing 747-300	345			450		420			337
Boeing 747-400	405	368			373	371			355
Boeing 747S	260								260
Boeing 757-200	159	193		214	217	215	220	215	216
Boeing 757-300				252	253	253	252	253	
Boeing 767-200	197			197		198			169
Boeing 767-300	233	210		270	262	273	269	267	267
Boeing 777-200	291			303		268			248
Boenig MD-11		307		292		283			255
Boenig MD-80		161		168	168	171	167	166	153
Boenig MD-81								164	
Boenig MD-82						159		169	
Boenig MD-83				166	167	167		167	145
Boenig MD-87	102			111		129		109	
Boenig MD-88	172				172	172		172	

Bombardier Regional Jet CRJ 100		49	50	50	48	48	50	49	48
Bombardier Regional Jet CRJ 200		50	50		48	49	50		
Bombardier Regional Jet CRJ 700		68		70		68			68
Cessna C650	10								
Challenger 601	18								
Dash 8							50		
Dash 8A		36	38				39		
Dash 8B			37				37		
Dash 8C		46	50			50	50		
Dornier 328	32					31			31
Dornier 328Jet	25								30
Douglas DC-10	281	263		321		292			242
Embraer EMB-120 Brasilia		30							
Embraer ERJ-145				49				49	49
Fokker 100				100					
Fokker 27	50				50			50	
Fokker 50	50	50	50		50	50	50	50	50
Fokker 70	80								
Ilyushin IL-62					191				
Junkers JU52		16				16			
Lockheed L-1011 TriStar									251
Saab 2000					50				50
Short 360				35					
Tupolew TU-134				75					
Tupolew TU-154				160	162	159	159	159	157
Yakovlev YAK-42	96				121			120	

Anlage 3

Unternehmen	1999		2000		2001		2002	
	Besch. Ø	Anteil v.H.	Besch. Ø	Anteil v.H.	Besch. Ø	Anteil v.H.	Besch. Ø	Anteil v.H.
Media Frankfurt GmbH	14	51,00	19	51,00	21	51,00	22	51,00
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	4	100,00	4	100,00	6	100,00	7	100,00
Airport Cater Service GmbH	155	100,00	142	100,00	144	100,00	134,3	100,00
Flughafen Saarbrücken Betriebsges.	112	51,00	115	51,00	134	51,00	156,8	51,00
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service GmbH	0	100,00	0	100,00	1	100,00	1	100,00
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. KG	480	40,00	522	40,00	579	40,00	588,8	40,00
Flughafen Frankfurt Hahn GmbH					248	73,07	240,3	73,07
Flughafen Hahn GmbH	144	64,90	185	64,90				
Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs-GmbH	0	74,90	0	74,90				
Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG	16	73,37	33	73,37				
Energy Air GmbH	0	100,00	0	100,00	0	100,00	0	100,00
Deutsche Aero Consult GmbH	6	100,00	24	100,00	20	100,00	13,5	100,00
ProceedAir Aviation GmbH	4	100,00	24	100,00	1	100,00	0	100,00
AirTis Airport IT Services Hahn GmbH	0	100,00	1	100,00				
Flughafen Frankfurt Main Hellas Monoporposi EPE	0	100,00	1	100,00	1	100,00	0,5	100,00
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH	0	100,00	19	100,00	101	100,00	145,3	100,00
Airport Carts LLC	0	40,00	0	33,33	44	33,33	41,5	66,67
CIVAS GmbH	65	50,00	146,00	100,00	5	100,00		
AirIT Hahn GmbH					9	100,00	8,5	100,00
Airport Retail Solutions GmbH					7	51	8,8	51,00
Fraport Peru S.A.C.					5	100,00	5	100,00
Fraport (Philippines) Services, Inc.					0	100,00	12	100,00
Tradeport Frankfurt GmbH	301	50,00	283	50,00	233	50,00	451,8	50,00
Medical Airport Service GmbH	1	50,00	1,5	50,00	4,5	50,00	28,8	50,00
AirIT International GmbH					0	50,00	1,0	50,00
Debis-FRA IT Services GmbH	0	50,00	0	50,00	0	50,00		
Nice Aircraft Service & Support GmbH	0	52,00	0	52,00	2,08	52,00	11,5	52,00
FSG Flughafen Service GmbH					0	33,33	0	33,33
AirIT Hannover GmbH					17	50,00	41,8	50,00
Antalya Airport Int. Terminal Investment & Management Inc.	0	50,00	101,5	50,00	103,5	50,00	366,8	50,00
TCR International N.V.	65	50,00	103,5	50,00	87	50,00	188	50,00
Pantares Tradeport Asia Ltd.					0	50,00	0	50,00
Air-Transport IT Services, Inc.							8,8	100,00
ICTS Europe Holdings B.V.							6.833,8	100,00
Gesamt:	1.367		1.724,5		1.773,08		9.317,6	