



## Harte Landung in der Provinz

Sie kosten den Steuerzahler viele Millionen, stehen oft leer und sind häufig das Werk von eitlen Lokalpolitikern. Jetzt will die EU Staatshilfen für Regionalflughäfen stoppen. Das werden viele Landeplätze nicht überleben

### Günstig in die Welt

Billigflieger Ryanair landet gern auf Regionalflughäfen wie hier in Memmingen. Dort sind die Gebühren niedrig

**W**ofür ist der kleine Ort Calden in Nordhessen bekannt? Wer die Antwort „leerer Flughafen“ wusste, konnte bei Günter Jauchs Ratesendung „Wer wird Millionär?“ 1000 Euro gewinnen.

Der „Geister-Airport“ in der Nähe von Kassel ist das jüngste Millionengrab in der deutschen Flughafenlandschaft. Vier Maschinen pro Woche fliegen in diesem Sommer ab. Sonst ist nicht viel los in der vor einem Jahr eröffneten Anlage. Am Leben gehalten wird der mit 271 Millionen Euro Steuergeldern errichtete Airport von der öffentlichen Hand – so wie viele andere Regionalflughäfen in Deutschland.

Mit solchen Prestigeobjekten könnte nach den Plänen der EU bald Schluss sein. Neue Vorgaben sollen Dauersubventionen stoppen. Sie werden das Ende für manchen Provinz-Airport bedeuten.

„Die Hälfte der Regionalflughäfen könnte wieder verschwinden“, prophezeit die Frankfurter Wirtschaftsprofessorin und Luftverkehrsexpertin Yvonne Ziegler. Sie schätzt, dass mindestens 15 kleinere Flughäfen ohne staatliche Hilfe nicht überleben werden.

Laage, Memmingen, Weeze – das ist nur eine kleine Auswahl von Kommunen abseits der großen Zentren, die sich einen internationalen Flugplatz leisten. Allerdings stehen die teuren Bauten nicht unbedingt dort, wo die Reisenden auch abheben oder landen wollen.

Die EU will nun endlich die Verschwendung von Steuergeldern stoppen und begrenzt daher staatliche Millionen für überdimensionierte Provinzflughäfen auf zehn Jahre. Die Subventionen dürfen bis 2024 fließen. Arbeiten Airports dann nicht profitabel, müssen sie wohl schließen.

Schon jetzt ermitteln die Brüsseler Wettbewerbshüter wegen möglicherweise unerlaubter Beihilfen gegen die Landeplätze in Zweibrücken, Leipzig, Lübeck,

Dortmund, Altenburg, Saarbrücken und Hahn.

Für viele Flughafenmanager beginnt ein Rennen gegen die Zeit. Die Airport-Betreiber müssen sehr schnell funktionierende Geschäftsmodelle entwickeln.

„Zehn Jahre sind eine gute Zeit, um auf gesunde Beine zu kommen“, gibt sich der Flughafenverband ADV zuversichtlich.

Wer den Landeplatz Hahn im Hunsrück besichtigt, mag bezweifeln, ob so viel Optimismus berechtigt ist: Dort versuchen die Airport-Betreiber schon seit 20 Jahren, profitabel zu arbeiten. Dennoch zeigt der Trend abwärts: 2,6 Millionen Passagiere zählte Hahn 2013 – vier Prozent weniger als im Jahr zuvor. 2007 waren es noch vier Millionen Fluggäste gewesen.

„Wir haben in Deutschland das Problem, dass wir eher zu viele als zu wenige Flughäfen haben“, stellt Markus Ferber fest, Chef der CSU-Abgeordneten im Europaparlament. Es sei richtig, dass die EU-Kommission hier ▶

## Optimistisch für die Region

### Ralf Schmid

ist Geschäftsführer beim Allgäu-Airport. Er will Regionalflughäfen „nicht auf ihr betriebswirtschaftliches Ergebnis reduzieren“. Man müsse auch die positiven Effekte auf Wirtschaft und Arbeitsplätze im Umkreis betrachten. „Wir bringen Millionen Euro ein“



Fotos: Daniel Delang für FOCUS-Magazin



**Ganz viel Platz**  
Die Piste in Kassel-Calden ist für Jets ausgelegt. Genutzt wurde sie bislang fast ausschließlich von kleinen Privatmaschinen

kein „Fass ohne Boden“ zulasse. Deutschland verfügt über mehr als 30 große Flughafenanlagen. Dazu zählen Megastandorte wie Frankfurt am Main oder München, aber auch Plätze wie Rostock-Laage. Auf dem Rollfeld dieses ehemaligen Militärflughafens könnte sogar ein Jumbo starten. Die Dimension steht in keinem Verhältnis zur Realität: Acht Linienvflüge fertigt Rostock-Laage ab – pro Woche. Nicht einmal 200 000 Menschen starten oder landen hier pro Jahr.

Die Schuld für Fehlinvestitionen gibt die EU den Behörden vor Ort. Die Errichtung und der Ausbau eines Flughafens sind Ländersache. Dort sei die Genehmigung der kleineren Airports meist „rein aus regionalen oder lokalen Gesichtspunkten“ entschieden worden, so die Brüsseler Kommission. Wirtschaftliche Überlegungen hätten keine Rolle gespielt. Und eine bundesweite Analyse, ob ein Regionalflughafen überhaupt benötigt wird, fehle bislang.

Europapolitiker Ferber wird deutlich: Die EU müsse endlich „manchem Landrat und Oberbürgermeister auf die Finger klopfen“, der von der Anbindung an große Flugnetze träume.

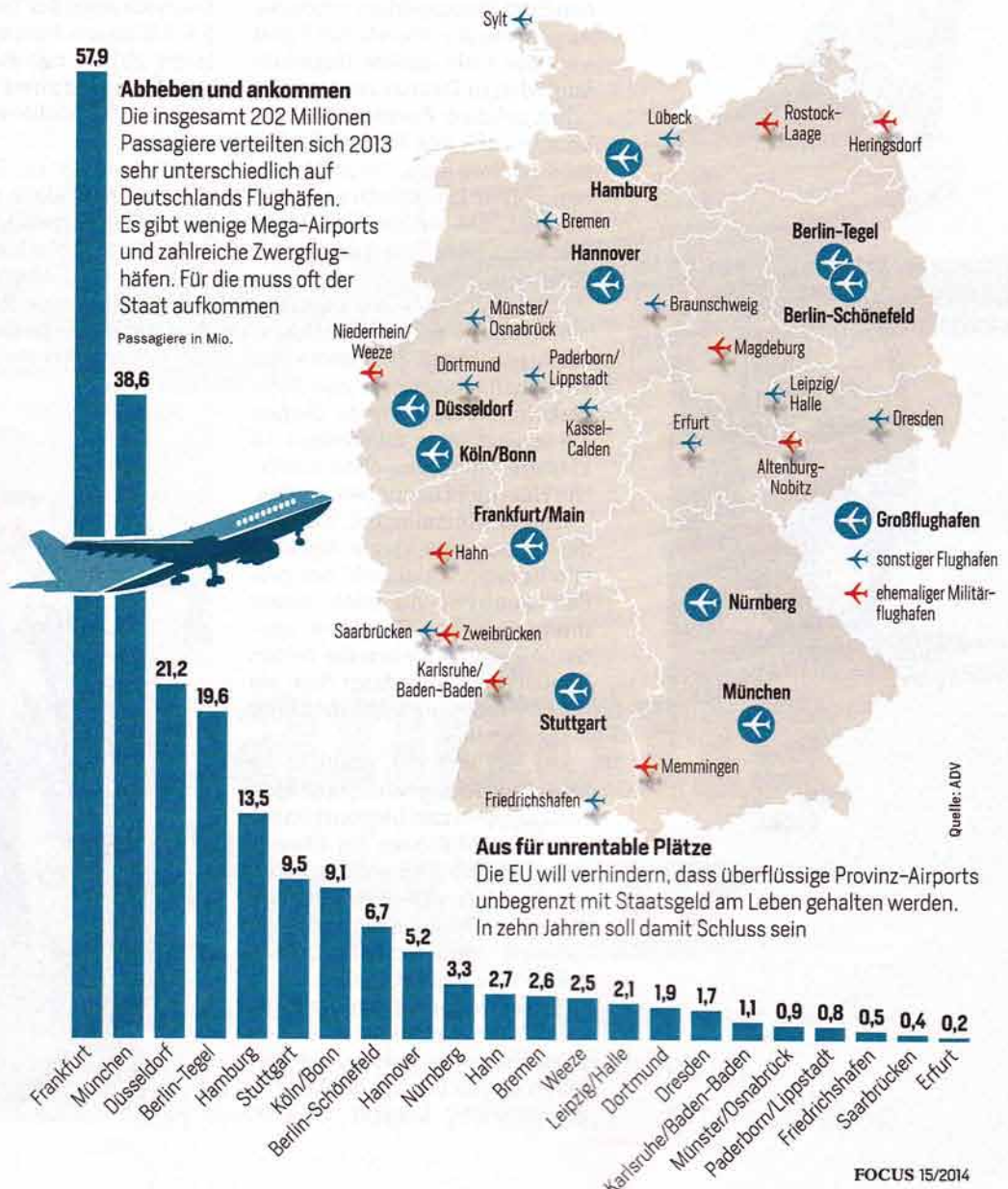
Viele Regional-Airports sind ehemalige Militärflugplätze, von denen sich die Luftwaffe Anfang der 90er-Jahre zurückgezogen hatte. Politiker vor Ort griffen begeistert zu und ließen für viel Geld Abfertigungsgebäude und Kontrolltürme bauen. Der Umbau von Memmingen zum Zivilflughafen zum Beispiel kostete 7,3 Millionen Euro.

Viele Deutsche können heute im Umkreis von 200 Kilometern gleich ein halbes Dutzend Abflugmöglichkeiten wählen (s. Karte rechts). Dazu kommen attraktive ausländische Airports direkt hinter der Grenze, etwa in Salzburg, Bern oder Straßburg.

Ein drastisches Beispiel solcher Fehlplanung ist Zweibrücken: Der frühere Militärflughafen liegt nur 35 Kilometer vom Airport Saarbrücken

## Subventionen statt Militärjets

Viele Regionalflughäfen wurden früher militärisch genutzt. Nach dem Ende des Kalten Krieges sollte ihr ziviler Umbau **Aufschwung in abgelegene Gegenden** bringen





cken entfernt. Der eine in Rheinland-Pfalz, der andere im Saarland. Die Doppelplanung störte in den 1990er-Jahren niemanden, als Politiker zu beiden Seiten der Ländergrenze auf einen Wirtschaftsboom durch den eigenen Airport hofften.

Heute muss allein das Land Rheinland-Pfalz pro Jahr 2,6 Millionen Euro für Zweibrücken zuschießen – vergangenes Jahr starteten dort lediglich 115 000 Passagiere in den Urlaub. Wie der Flughafen in zehn Jahren wirtschaftlich erfolgreich sein soll, weiß niemand. „Da ist jetzt die Politik gefordert“, erklärt etwas ratlos Franz-Rudolf Ubach von der Betreiberfirma.

Ohne neue Einnahmequellen wäre wohl selbst ein Mega-Airport wie der in München auf Hilfe angewiesen. Die Fliegerei ist heute nur noch einer von mehreren Geschäftsbereichen der Flughafen München GmbH. Sie nimmt mit Einkaufszentren, Eislaufarena, Events und Kongressen bereits genauso viel ein wie mit der eigentlichen Luftfahrt.

Damit könnte der Großstadt-Airport ein Vorbild für Provinzplätze sein. Der Flughafen Franz-Josef-Strauß steht mehr als 35 Kilometer vor den Toren der Stadt München und hat sich zur Jobmaschine nicht nur für Stewardessen und Fluglotsen entwickelt. Arztpraxen, Restaurants und Boutiquen locken Tagesbesucher von weither an. 32 000 Menschen arbeiten heute am Airport, 8000 davon bei der Bergesellschaft.

„Airport-Manager haben sich in den vergangenen Jahren umorientiert in Richtung Non-

Aviation“, sagt der Wiener Unternehmensberater Stefan Höffinger. Auch andere Flughäfen suchen neue Kunden, die nicht unbedingt verreisen wollen. Der Airport in Düsseldorf zum Beispiel spricht bewusst Kunden an, die eine lange Ladenöffnung suchen. Sie können dort selbst nach 20 Uhr in einem der mehr als 60 Geschäfte einkaufen.

Einnahmen aus Lande- und Abfertigungsgebühren verlieren an Bedeutung – auch das liegt an den vielen Airports. Die Betreiber unterbieten sich bei den Konditionen für die Airlines. „Die Flughäfen jagen sich gegenseitig Kunden ab“, sagt Peter Oncken, Geschäftsführer der Regionalfluglinie Intersky.

Ohne Zusatzgeschäfte geraten Gewinne in immer weitere Ferne. Die einseitige Ausrichtung auf die Fliegerei kann zudem gefährlich werden: Altenburg-Nobitz hatte einst erfolgreich um die Billiglinie Ryanair gebuhlt. Acht Jahre lang hoben die Flieger von dem thüringischen Airport nach London oder Girona ab.

Irgendwann aber war das Interesse in der Region nach Städ-

#### Ganz schön leer

Kassel-Calden ist der jüngste deutsche Linienflughafen. Seit der Eröffnung vor einem Jahr startete kaum jemand in Nordhessen. Die teuren Gebäude veröden

tetouren abgeflaut, und das Geschäft rentierte sich nicht mehr für Ryanair. 2011 zog die Airline ab. Die teuer ausgebaute Abfertigungshalle in Altenburg steht seitdem leer.

Auch hier funktionierte es nicht, mit einem Airport der örtlichen Wirtschaft Auftrieb zu verschaffen. Die Existenz eines Flughafens allein lockt noch keine Unternehmen an. Und Passagiere strömen nicht automatisch an die Schalter. „Die Nachfrage ist ja nicht größer geworden, weil mehr Flughäfen da sind. Die Flughäfen schöpfen sich gegenseitig den Markt ab“, kritisiert Intersky-Manager Oncken.

Ralf Schmid, Geschäftsführer des Flughafens Memmingen, sieht das naturgemäß anders. Seit der Eröffnung des früheren Militär-Airports für zivile Maschinen 2007 habe der Allgäu-Airport fast jedes Jahr mehr Passagiere angezogen. 840 000 waren es 2013. In einer Studie der Universität Augsburg heißt es, pro Jahr ließen die am Allgäu-Airport gelandeten Urlauber über 50 Millionen Euro Kaufkraft in der Region.

Mit ähnlichen Argumenten hatten in Brüssel auch Kommunalpolitiker versucht, die neuen Leitlinien der EU-Kommission zu verhindern. „Regionalflughäfen sind lebenswichtig für die Wiedererlangung von Wettbewerbsfähigkeit und die Sicherung des territorialen Zusammenhalts“, beschwor etwa Catuscia Marini, Präsidentin der italienischen Region Umbrien, den Wettbewerbskommissar Joaquin Almunia. Vergeblich.

Den Landräten und Oberbürgermeistern bleibt noch eine Hoffnung: Die Situation von Zwergflughäfen mit weniger als 700 000 Passagieren jährlich will die Kommission in fünf Jahren erneut überprüfen. Möglicherweise gibt es dann eine Sonderregelung für den einen oder anderen Mini-Airport. ■

## Die EU darf bei den Subventionen kein Fass ohne Boden zulassen“

#### Markus Ferber

Chef der CSU-Abgeordneten im Europaparlament

