

[creditreform-braunschweig.de](https://www.creditreform-braunschweig.de)

Regionalflughäfen vor harter Landung | Creditreform

internetagentur köln frankfurt sunzinet typo3 und redden programmierung

6-7 Minuten

Der Regionalflughafen Lübeck schafft es nicht: Jetzt ist er zum zweiten Mal in die Insolvenz gegangen. Das geht seit Jahren so. Nachdem Anfang 2013 der deutsch-ägyptische Geschäftsmann Mohamad Amar den Airport zum symbolischen Preis von einem Euro von der Stadt Lübeck kaufte, dauerte es nur ein Jahr, da stellte seine Yasmina Flughafenbetriebsgesellschaft den Insolvenzantrag Nummer Eins. Dann übernahm der chinesische Geschäftsmann Yong Giang Chen. Er plante Lübeck zu einem Ziel für Medizintouristen aus China zu machen. Und jetzt folgt der nächste Insolvenzantrag und damit wohl das endgültige Aus.

Lübeck ist ein Beispiel für die prekäre Lage, in der sich viele Regionalflughäfen befinden. Um ihre Kapazitäten auszulasten, sind

die Regionalflughäfen auf Billigflieger angewiesen. Infolge der hohen Kerosinpreise und der Luftverkehrssteuer hatten die bekannten Marktführer aus Irland und Großbritannien ihr Angebot in Deutschland inzwischen dann aber verringert. Jetzt sind sie zwar wieder auf Expansionskurs, aber die Regional-Airports profitieren davon kaum. Woran liegt das?

Ryanair und Frankfurt Hahn

Das IW, Institut der deutschen Wirtschaft in Köln, hat die Lage analysiert. Am Beispiel des Größten, des Flughafens „Frankfurt-Hahn“, der 1993 in die zivile Nutzung ging, zeigt sich, was in den letzten zwanzig Jahren zwischen Boom und Bust passierte. Im Jahr 1999 ging im Hunsrück die irische Low-Cost-Linie „Ryanair“ an den Start – mit ihr schnellte die Zahl der Passagiere bis 2007 auf knapp 4 Millionen in die Höhe, für die Jahre danach war der Ausbau des Hunsrück-Flughafens zum Billig-Drehkreuz mit 10 Millionen Fluggästen jährlich vorgesehen. Doch im Jahr 2014 starteten und landeten lediglich noch knapp 2,5 Millionen Passagiere am Flughafen Frankfurt-Hahn.

Für diesen Sinkflug, der auch an anderen Regionalflughäfen zu beobachten war, gibt es mehrere Gründe. So stiegen die Rohöl- und damit auch die Kerosinpreise insbesondere zwischen 2009 und

2012 kräftig an. Zudem hat Deutschland Anfang 2011 die Luftverkehrssteuer auf Abflüge von inländischen Airports eingeführt. Infolgedessen haben die größten europäischen Billig-Airlines, Ryanair und Easyjet, die Zahl der Abflüge von deutschen Flughäfen reduziert – vor allem zulasten der Regionalflughäfen. Zudem musste die zweitgrößte deutsche Gesellschaft, Air Berlin, in den vergangenen Jahren kräftig sparen, sodass sie ihre Flotte verkleinert und ihr Angebot an regionalen Airports ebenfalls eingeschränkt hat.

Mittlerweile ist der Flugzeugtreibstoff zwar wieder billiger geworden, Ryanair und Easyjet sind in Deutschland erneut auf Expansionskurs und auch die spanische Vueling fliegt hierzulande mehr Ziele an. Ryanair hat mit zuletzt 309 Maschinen sogar die Flottengröße des Marktführers unter den klassischen Airlines, der Lufthansa, erreicht und 2014 auch erstmals mehr Passagiere als die Kranich-Fluglinie befördert. Dennoch konnte Frankfurt-Hahn selbst mit seinen fast 4 Millionen Passagieren im Jahr 2007 nicht die Gewinnschwelle überschreiten. Denn die Low-Cost-Carrier erledigen zahlreiche Arbeiten wie die Passagierabfertigung weitgehend selbst und zahlen nur geringe Gebühren an die Airports.

Politik kann nicht mehr einstehen

Das eigentliche Problem für die Flughäfen liegt aber in einer Änderung im Geschäftsmodell der Billig-Carrier. Sie gehen mittlerweile auch zu günstigen Bedingungen in die zentralen Großflughäfen in Köln oder Berlin. Ein Nachteil der dezentralen Airports war und ist ja ihre Randlage. Memmingen, Weeze oder Frankfurt-Hahn liegen weit entfernt von den Zentren. Und wenn die Airline nun den Ort verlässt, wird es ganz schwierig, die Kosten zu decken. Entsprechend ist es meist um die Wirtschaftlichkeit der Regionalflughäfen bestellt. Die hohen Fixkosten des Flugbetriebs – vom Tower über die Sicherheitskontrollen bis hin zur Feuerwehr – sowie der enorme Wettbewerbsdruck führen dazu, dass sich selbst regionale Airports mit 1 bis 2 Millionen Passagieren pro Jahr kaum kostendeckend betreiben lassen. Laut IW wies der Flughafen Dortmund mit knapp 2 Millionen Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr ein Defizit von 18 Millionen Euro aus.

Länder, Städte und Kreise sind Miteigentümer des Flughafens und machen trotz der Unwirtschaftlichkeit weiter, stehen doch Arbeitsplätze und nicht zuletzt das Image einer Region auf dem Spiel. Für Flughäfen, die nahezu ausschließlich von Billig-Airlines genutzt werden, ist die Wirtschaftlichkeitsgrenze sogar noch höher.

Dass die die (Mit-)Eigentümer der Flughäfen sind, an diesen trotz der Verluste festhalten, liegt an der Bedeutung für die regionale Wirtschaft. Denn die Airports verbessern die Erreichbarkeit der oft abseits gelegenen Regionen, was die Ansiedlung von Unternehmen fördert. Die Flughäfen spielen aber auch selbst eine wichtige Rolle als Arbeitgeber: Jetzt aber droht ein Ende dieser Politik Die Schuldenbremse, die die Bundesländer ab 2020 einhalten müssen, stellt die Existenz defizitärer Airports im Landesbesitz infrage. Und die EU-Kommission hat 2014 entschieden, dass die Subvention von Regionalflughäfen nur noch zehn Jahre lang gestattet sein soll.

Quelle: IW Köln, eigene Recherchen