

Kleinstflughäfen: Infrastrukturprojekte ohne Nachfrage

Deutsche Bank Research kritisiert Ausbau von Kleinstflughäfen

„Ausbau von Regionalflughäfen:
Fehlallokation von Ressourcen“

Die Studie der Deutschen Bank Research kann unter www.dbresearch.de heruntergeladen werden.



Die Deutsche Bank kritisiert die außerordentliche Subventionspraxis beim Ausbau von Mini-Flughäfen. Eine von der Bank veröffentlichte Studie kommt zu dem Schluss, dass weitere Investitionen in Kleinstflughäfen dem Luftverkehrsstandort Deutschland mehr schaden als nützen. 33 von 39 Kleinstflughäfen in Deutschland haben weniger als 100 000 Passagiere pro Jahr und sind der Studie zu Folge deshalb nicht wirtschaftlich zu betreiben. Luftverkehr braucht einen ausreichenden Einzugsbereich, um ein selbsttragender Wachstums-

motor zu sein. Die Deutsche Bank fordert eine bessere Koordination der Flughafenpolitik und die Konzentration auf strategisch wichtige Flughäfen. Der Ausbau immer neuer Kleinstflughäfen löst hingegen allenfalls einen Wettlauf um öffentliche Subventionen aus.

Auch die EU-Kommission will die Verschwendung öffentlicher Mittel in diesem Bereich eindämmen und hat deshalb Anfang September ihre Leitlinien zur Förderung von und an Regionalflughäfen verabschiedet. Entsprechend den Regelungen dürfen Beihilfen nur an Flughäfen zum Einsatz kommen, die weniger als 5 Mio. Passagiere haben. Die Zahlungen müssen dabei streng auf die mit der Einrichtung neuer Verbindungen unmittelbar in Zusammenhang stehenden Kosten beschränkt bleiben. Außerdem dürfen sie höchstens für drei Jahre gewährt werden. Nun gilt es auch rückwirkend, fragwürdige Flughafeninfrastrukturprojekte – wie beispielsweise Lübeck oder Hahn – im Lichte dieser Regelungen zu bewerten. Neue Vorhaben müssen konsequent geprüft werden, insbesondere vor dem Hintergrund der öffentlichen Finanzlage und umweltpolitischer Ziele.



Hier werden Steuergelder vergraben:

Niederrhein-Weeze:

Das Oberverwaltungsgericht Münster scheint den vorerst letzten Nagel in den Subventionssarg des Flughafens Niederrhein-Weeze zu schlagen. Nach der Verhandlung am 13. Dezember 2005 entzog das höchste NRW-Verwaltungsgericht die Nutzungsgenehmigung. Begründung: Die Nachteile, die aus dem Betrieb des Flughafens resultieren, stehen in keinem Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen. Damit geht ein trauriges Kapitel widersinniger „Verkehrsinfrastrukturplanung“ zu Ende – in den Flughafen wurden weit über 40 Mio. Euro öffentlicher Mittel investiert. Bis das Urteil Rechtskraft erlangt, wird der defizitäre Flugbetrieb weiter subventioniert. Einziger Profiteur: Ryanair. Die Juristen des Düsseldorfer Airports atmen auf. Über Jahre mussten sie – durchgehend erfolgreich – gegen den Flughafen Weeze prozessieren.

Kiel-Holtenau:

Für über 45 Mio. Euro soll der Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau vorangetrieben werden – eine weitere, absehbare Subventionsruine. Der Betrieb des Kleinflughafens ist schon heute defizitär. Allein im vergangenen Jahr verursachte er bei weniger als 80 000 Passagieren einen Verlust von 1 Mio. Euro. Dies belastet die Haushalte der Gesellschafter Schleswig-Holstein und Kiel. Holtenau hat im Einzugsgebiet des Hamburger Flughafens – dort wurde gerade erst die Autobahnanbindung verbessert – keine Chancen auf einen wirtschaftlichen Betrieb.

Cochstedt:

Der Finanzausschuss des Landtages von Sachsen-Anhalt hat am 17. November 2005 für den landeseigenen Flughafen Cochstedt 700 000 Euro für 2005 und weitere 900 000 Euro für das laufende Jahr bewilligt. Schon unter der Vorgängerregierung hat der Flughafen 45 Mio. Euro verschlungen, um dann in der Pleite zu enden. Die aktuell freigegebenen Mittel dienen dem Unterhalt der derzeit stillgelegten Infrastruktur. Ein privater Investor ist nicht in Sicht.

Kassel-Calden:

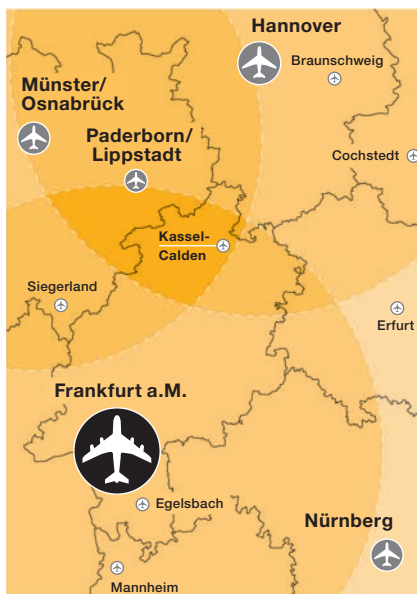
Über die Landesgrenzen hinweg stößt das Vorhaben, in Kassel-Calden einen neuen Regionalflughafen zu bauen, auf geballte Ablehnung. Aus Sorge um bestehende Arbeitsplätze in Westfalen hat die Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold gegen den Neubau eine dringende Resolution verabschiedet. Der Regionalrat des Regierungsbezirkes Detmold erwägt, beim Bund einen interfraktionellen Vorstoß gegen das Projekt zu starten. Politische und wirtschaftliche Gremien in den Anrainerkreisen Soest und Lippe stemmen sich ebenso wie Teile der NRW-Landesregierung gegen einen weiteren Regionalairport. Die Kritiker sorgen sich um den wirtschaftlich stabilen und nur rund 60 Kilometer entfernten Flughafen Paderborn-Lippstadt. Dessen Rentabilität und Existenz wird durch den geplanten Flughafenbau im benachbarten Nordhessen bedroht, da sich die Einzugsgebiete beider Flughäfen in weiten Teilen überschneiden. Die für das Bauvorhaben veranschlagten 151 Mio. Euro stellen nur den Beginn eines Subventionskreislaufes dar. Als Alternative zum Ausbau bietet sich eine engere Kooperation zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen bzw. eine Nutzung der bereits existierenden Flughäfen an. Vorbild einer solchen Zusammenarbeit ist etwa der Flughafen Münster/Osnabrück, an dem Gesellschafter aus Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen beteiligt sind.

Erfurt:

Gegen die Geschäftsführung des Flughafens Erfurt wird wegen des Verdachts auf Untreue ermittelt. Ein Vorwurf lautet, dass Passagierzahlen über Jahre hin geschönt wurden. Im thüringischen Landtag wurde kürzlich ein Untersuchungsausschuss zum Thema eingesetzt. Im Zuge des Verfahrens muss die thüringische Landesregierung die Fluggastzahlen überprüfen.

Altenburg-Nobitz:

Der Verlust des Flughafens Altenburg-Nobitz stieg in 2004 im Vergleich zum Vorjahr erneut. Wirtschaftsprüfer der „Mittelrheinischen Treuhand“ gehen davon aus, dass der Flughafen auch in den kommenden Jahren auf Zuschüsse angewiesen sein wird. Im Frühjahr 2006 soll trotzdem die Start- und Landebahn für 2 Mio. Euro saniert werden. Ob sich die Investitionen jemals rechnen werden, ist mehr als fraglich.



Kassel-Calden liegt im Einzugsgebiet mehrerer Flughäfen.

Quelle: Lufthansa



Lübeck:

Am 7. November 2005 forderte die EU-Kommission Lübeck schriftlich dazu auf, zum Verhältnis zu Ryanair Stellung zu nehmen. Am selben Tag stimmte die Bürgerschaft der Hansestadt der Übernahme des Flughafens durch den neuseeländischen Investor Infratil zu. Allerdings verbleibt das wirtschaftliche Risiko vollständig bei der Stadt. Im Sommer 2005 scheiterte der geplante Ausbau vor dem Oberverwaltungsgericht Schleswig. Sollte bis 2013 kein neues Planfeststellungsverfahren zu einem erfolgreichen Ende gebracht werden, kann die Gesellschaft den Flughafen samt seiner Verbindlichkeiten wieder an die Stadt Lübeck zurückgeben. Das Risiko trägt der Steuerzahler. Von 1999 bis 2004 erzeugte der Flughafen bereits 16 Mio. Euro Verlust.

Lahr:

Entgegen des 2002 verabschiedeten Landesentwicklungsplans wollen die Betreiber den ehemaligen kanadischen Militärflugplatz Lahr zum Passagierflughafen ausbauen. In den Planungen spielt der Europa-Park in Rust eine entscheidende Rolle. Hierdurch sollen alleine 800 000 Fluggäste pro Jahr angelockt werden und die Rentabilität gewährleisten – aus Sicht der Deutschen Bank Research eine unhaltbare Prognose. Auch die Landesregierung kritisiert die Ausbaupläne mit Blick auf die nahe liegenden Flughäfen in Karlsruhe/Baden-Baden, Straßburg und Basel. Jedoch will sie sich in der Auseinandersetzung ausdrücklich auf eine Moderatorenrolle zurückziehen. Politische Führungsqualität erfordert mehr Mut und Entschlossenheit.

Dortmund:

Die Kunden der Dortmunder Stadtwerke zahlen auch 2005 wieder den Hauptanteil des hochdefizitären Flughafens im Ruhrgebiet. Über 26 Mio. Euro beträgt der Jahresverlust der im Besitz der Stadt und der Stadtwerke befindlichen Flughafengesellschaft, nachdem diese 2004 bereits 29 Mio. Euro verschlungen hatte. Obwohl die Passagierzahl deutlich gesteigert wurde, konnten dadurch keine neuen Erlöse erzielt werden. Besonders absurd: Während die öffentlichen Haushalte im Ruhrgebiet kaum ihre eigentlichen Aufgaben meistern können, spielen die Verluste des Flughafens offenbar keine Rolle – sehr zum Vorteil von Easyjet.

Verkehrsleistung deutscher Flughäfen

Unter Berücksichtigung von einer Tonne Fracht als 10 Passagiere

- ⊕ unter 1 Mio. Passagiere
- ⊕ 1 – 7,5 Mio. Passagiere
- ⊕ 7,5 – 25 Mio. Passagiere
- ⊕ über 25 Mio. Passagiere

Quelle: Lufthansa, www.adv-net.org



Braunschweig:

Vom 19. bis zum 21. Dezember 2005 ging in Braunschweig das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Erweiterung des Forschungsflughafens in seine nächste Runde. Im Rahmen des 34,8 Mio. Euro teuren Ausbaus soll die Landebahn um 700 auf 2 300 Meter erweitert werden. Die Flughäfen Hannover, Hamburg und Berlin sind nicht weit von Braunschweig entfernt.

Hahn:

Mit British Airways World Cargo und Air New Zealand Cargo haben zwei weitere Frachtfluggesellschaften den im Hunsrück gelegenen Flughafen Hahn verlassen. Unverdrossen hält die Geschäftsführung des Flughafens an ihren 40 Mio. Euro Ausbauprojekt – Verlängerung der Bahn für größere Frachtmaschinen – fest.

Münster/Osnabrück:

Die Start- und Landebahn des an sich sehr wichtigen Regionalflughafens soll laut Planfeststellungsantrag für den Interkontinentalverkehr verlängert werden. Dabei nimmt die Dichte internationaler Flughäfen in Nordrhein-Westfalen bereits heute eine Spitzenstellung in Europa ein. Ein weiterer Flughafen ausbau führt unweigerlich zu einem ruinösen Wettbewerb. Das 60 Mio. Euro teure Projekt muss über Privatisierungserlöse von der öffentlichen Hand getragen werden – privaten Investoren ist das unternehmerische Risiko offenbar zu groß. Durch überzogene Erwartungen wird der Standort unnötig in Bedrängnis gebracht.