

Regionalflughäfen | 14.01.2016 | Lesezeit 4 Min.

Von Billig-Airlines abhängig

Um ihre Kapazitäten auszulasten, sind die Regionalflughäfen auf die Billigflieger angewiesen. Infolge der hohen Kerosinpreise und der Luftverkehrssteuer hatten die Marktführer aus Irland und Großbritannien ihr Angebot in Deutschland zwischenzeitlich ausgedünnt. Nun sind die Low-Cost-Airlines hierzulande zwar wieder auf Expansionskurs, jedoch profitieren die Regional-Airports davon kaum.

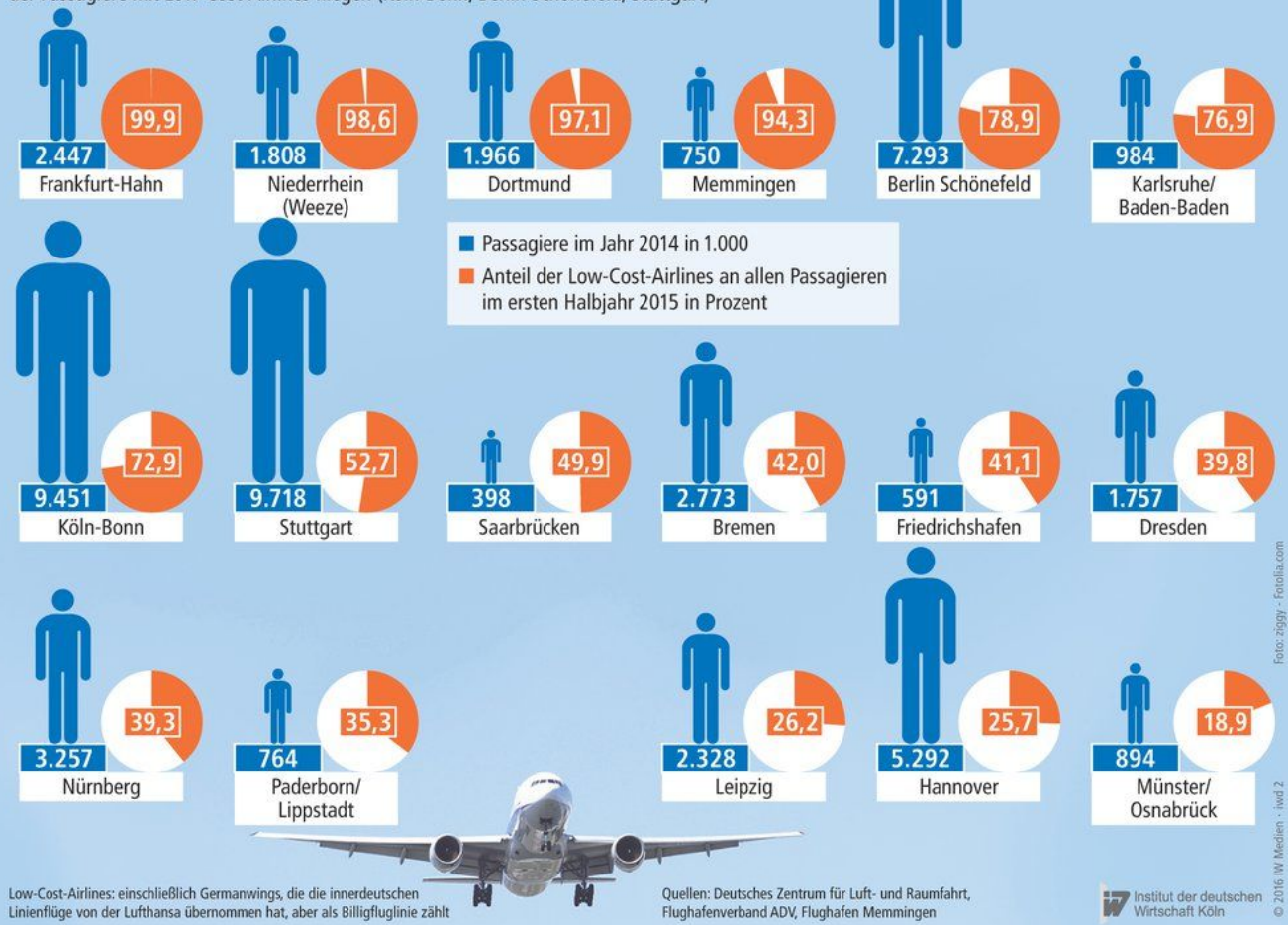
Es begann vor etwa 20 Jahren – der Flug in den Urlaub oder zum nächsten Geschäftstermin, früher ein teurer Luxus, wurde durch die neuen Billig-Airlines zum Schnäppchen, den sich auch Otto Normalverbraucher leisten kann. Damals wurde der europäische Luftverkehr liberalisiert, zugleich konnten die Airlines frühere Militärflughäfen nun zivil nutzen.

Ein Musterbeispiel für diese Entwicklung ist in Deutschland der Flughafen „Frankfurt-Hahn“, der 1993 in die zivile Nutzung überführt wurde. Im Jahr 1999 ging dort 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 daraus wurde nichts (Grafik):

Im Jahr 2014 starteten und landeten lediglich noch knapp 2,5 Millionen Passagiere am Flughafen Frankfurt-Hahn.

Wo die Billigflieger starten

Alle Regionalflughäfen sowie jene kleineren Verkehrsflughäfen, an denen mehr als 50 Prozent der Passagiere mit Low-Cost-Airlines fliegen (Köln-Bonn, Berlin Schönefeld, Stuttgart)



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.

Die Billig-Airlines verfolgen jedoch inzwischen ein anderes Geschäftsmodell und bedienen verstärkt Flughäfen in zentraler Lage, die freie Kapazitäten haben. Hierzu gehören zum Beispiel Berlin Schönefeld oder Köln-Bonn. Zwischen beiden bietet Ryanair seit Herbst 2015 eine direkte Verbindung an. Die Regionalflughäfen haben bei dieser Strategie das Nachsehen, sodass dort das Passagieraufkommen zum Teil noch immer deutlich unter dem vor der Wirtschaftskrise erreichten Niveau liegt:

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt zum Beispiel büßte von 2007 bis 2014 rund 40 Prozent seiner Passagiere ein, während am Drehkreuz München die Zahl der Fluggäste im selben Zeitraum um 17 Prozent auf fast 40 Millionen zulegen.

Diese gegenläufigen Trends dürften auch mit dem eigentlichen Dilemma der kleinen Regionalflughäfen zusammenhängen: der oft beträchtlichen Entfernung zum nächsten großen Wirtschaftszentrum. So beträgt die Distanz vom Flughafen Frankfurt-Hahn zur namensgebenden Main-Metropole immerhin 120 Kilometer. Aber auch Weeze am Niederrhein oder der Allgäu Airport in Memmingen – gerne als „München Ost“ betitelt – liegen ziemlich „ab vom Schuss“. Es gibt also nur wenige Passagiere, die aus der unmittelbaren Umgebung des Flughafens kommen oder dorthin wollen, und kaum zahlungskräftige Geschäftsreisende.

Stattdessen bringen allein die niedrigen Preise der Billigfluglinien die Kunden dazu, zunächst 100 oder 200 Kilometer mit dem Auto in die „Provinz“ zu reisen, um von dort in die europäischen Urlaubsregionen zu fliegen. Das Problem an dieser Konstellation: Sobald die vor Ort dominierende Billigfluggesellschaft ihre Maschinen abzieht, weil andere Strecken mehr Gewinn versprechen, wird die Flughafen-Infrastruktur kaum noch genutzt.

Entsprechend schlecht 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.

Der Flughafen Dortmund etwa wies mit seinen zuletzt knapp 2 Millionen Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr ein Defizit von 18 Millionen Euro aus.

Für Flughäfen, die nahezu ausschließlich von Billig-Airlines genutzt werden, ist die Wirtschaftlichkeitsgrenze sogar noch höher. So 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.

Dass die Länder, Städte und Kreise, 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:

Eine Faustregel geht von etwa 1.000 Arbeitsplätzen je eine Million Passagiere an einem Flughafen aus.

Das Job-Spektrum reicht dabei von der Passagierabfertigung über Stellen bei Polizei und Zoll, in Geschäften und Restaurants am Airport bis hin zur Flugzeugwartung.

Dem politischen Willen, aus regionalökonomischen Gründen Verluste hinzunehmen, sind aber finanzielle und rechtliche Grenzen gesetzt. Die Schuldenbremse, die die Bundesländer ab 2020 strikt 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.

Kernaussagen in Kürze:

- Von der jüngsten Expansion der Billig-Airlines profitieren die Regionalflughäfen in Deutschland kaum.
- Um die Wirtschaftlichkeit der regionalen Airports ist es meist schlecht bestellt.
- Trotzdem halten die Länder, Städte und Kreise, die an den Flughäfen beteiligt sind, an diesen fest, weil die Airports für den regionalen Arbeitsmarkt von großer Bedeutung sind.