

Träume für Landesfürsten

Für überflüssige Regionalflughäfen sind bereits Millionensummen an Steuergeld verbrannt worden. Doch die Länder planen fleißig weiter.

Von diesem Flughafen wegzukommen ist gar nicht so einfach: Der Taxistand vor der „Abflughalle“ ist verwaist, bis zum nächsten Bus ins gut zehn Kilometer entfernte Kassel können drei Stunden Wartezeit vergehen. Noch schwieriger gestaltet sich nur eine Abreise durch die Luft, wie ein Blick auf den „Flugplan“ zeigt: „Zurzeit“, heißt es dort, „finden keine Linien- oder Touristikflüge am Flughafen Kassel-Calden statt.“

Geht es nach Ministerpräsident Roland Koch (CDU), wird aus dem verschlafenen Provinzflugplatz im Nordhessischen bald ein „Leuchtturm“ der Landespolitik. Mehr als 150 Millionen Euro Steuergelder wollen das Land Hessen und Anliegerkommunen investieren, um den „Verkehrslandeplatz“ zu einem „Regionalflughafen“ mit neuer Landebahn aufzumotzen – sehr zum Verdross von Kochs Amtskollegen Christian Wulff und Jürgen Rüttgers, die mit Sorge auf die mögliche Konkurrenz für die Kleinflughäfen in den Nachbarländern Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen blicken.

Flughafenplanung ist in Deutschland Ländersache – mit teuren Folgen. Landesfürsten und Kommunalpolitiker träumen vom Jet-Anschluss abgelegener Regionen an die Metropolen der Welt und vom Aufschwung durch Billigflugverkehr in ihrem Revier. Ein gewaltiger Ausbau-Boom führte zu „Fehlentwicklungen“, die „den Steuerzahler viele Millionen Euro gekostet haben“, hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) erkannt (SPIEGEL 30/2006). Doch ein Ende des Wahns ist nicht abzusehen.

Kaum genutzte ausbaufähige Pisten gibt es, vor allem seit dem Abzug der Militärs nach Ende des Kalten Krieges, jede Menge in der Republik. Mehr als hundert regionale Flughäfen hat die Deutsche Bank Research gezählt. Doch von den 39 größeren, die in der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen“ organisiert sind, konnten 31 im vergangenen Jahr nicht einmal 100 000 Passagiere vorweisen – ein Bruchteil dessen, was für einen halbwegs kostendeckenden Betrieb nötig wäre, meinen die Banker. Sie sehen in den Regionalairports überwiegend „Prestigeobjekte der Regionalfürsten“ und „Kapitalvernichtung“.

Investitionen von mehr als 40 Millionen Euro konnten zum Beispiel nicht verhin-



Flughafen Kassel-Calden in Nordhessen: „Prestigeobjekte und Kapitalvernichtung“

dern, dass der Flughafen Weeze am Niederrhein 2005 mehr als vier Millionen Euro Verlust machte – der Airport steht nun beim Kreis Kleve mit über 20 Millionen Euro in der Kreide. Die Flughafen-gesellschaft im nahen Mönchengladbach häufte von 2000 bis 2005 rund 30 Millionen Euro Miese an – die Schulden übernahm die Flughafen Düsseldorf GmbH, an der zur Hälfte die Stadt Düsseldorf beteiligt ist.

In Dortmund müssen sogar Strom- und Wasserverbraucher für einen Teil der etwa hundert Millionen Euro Verluste gerade- stehen, die seit 2000 aufgelaufen sind: Der Flughafen gehört neben der Stadt auch den Stadtwerken Dortmund, die das Minus

über die Strom-, Wasser- und Gasrechnung an ihre Kunden weiterreichen.

Tiefensee knobelt zwar an einem Luftverkehrs-konzept, das „unbequeme Wahrheiten“ für die Länder enthalten soll. Im Blick hat der Minister dabei auch Sachsen-Anhalt, wo für den Flughafen Cochstedt am Harz bereits mehr als 45 Millionen Euro versenkt wurden – obwohl schon der Airport im nahen Magdeburg mit weniger als 38 000 Fluggästen pro Jahr herumkrebst.

Doch die Hoffnung der Landesfürsten ruht weiter auf Billigfluggesellschaften wie Easyjet oder Ryanair, die meist mit günstigen, nicht kostendeckenden Landegebühren gelockt werden. Zudem zahlen viele Flughäfen den Fluglinien „Marketing-Supports“, etwa für die Einführung neuer Strecken. Viele großflächige Zeitungsanzeigen mit Billigflugangeboten werden Insidern zufolge via Marketingzuschuss letztlich vom Steuerzahler finanziert.

Für die Flughafenbetreiber lohnt sich das Geschäft selten. Selbst der oft als Vorbild genannte Airport Hahn im Hunsrück hat bisher nur Verluste produziert. Ein „Nettogewinn“ soll erstmals 2008 rausspringen – sofern Hauptkunde Ryanair bis dahin nicht zu einem Flughafen mit günstigeren Konditionen weitergezogen ist. Denn das Angebot ist groß: Die bayerische Landesregierung will mehr als 30 Millionen Euro in den Provinzflughafen Hof-Plauen stecken, Rheinland-Pfalz pusht den Ex-Militärflugplatz Zweibrücken, in Braunschweig steht für fast 35 Millionen Euro unter anderem eine Verlängerung der Landebahn an.

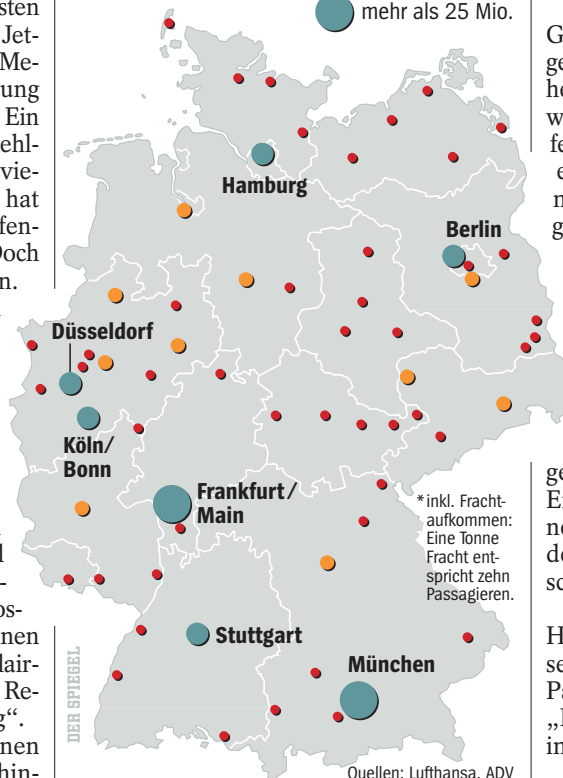
Auch Hessens Landeschef Koch will sich nicht vom Calden-Ausbau abbringen lassen – obwohl in nur 60 Kilometer Entfernung mit Paderborn/Lippstadt einer der wenigen Regionalflughäfen liegt, der nach eigenen Angaben die Gewinnschwelle erreicht hat.

Doch damit, meint Flughafenchef Fritz Henze, sei es sofort vorbei, wenn die Hessen ihm mit Billigangeboten einen Teil der Pauschaltouristen wegnehmen würden: „Dann wären wir auf einen Schlag wieder in den tiefroten Zahlen.“

Verkehrsflughäfen

in Deutschland, Passagiere pro Jahr*

- unter 1 Mio.
- 1–7,5 Mio.
- 7,5–25 Mio.
- mehr als 25 Mio.



*inkl. Frachtaufkommen: Eine Tonne Fracht entspricht zehn Passagieren.

Quellen: Lufthansa, ADV