

WISO



montags, 19.25 Uhr

WISO

- ▶ [Startseite](#)
- ▶ [Hintergrund](#)
- ▶ [Servicetools](#)
- ▶ [Bücher, Software & mehr](#)
- ▶ [Kontakt mit WISO](#)

Archiv und Vorschau

◀ Februar 2009

| Mo | Di | Mi | Do | Fr | Sa | So |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 1 |

Sendungen von A-Z

SUPERWAHLJAHR 2009



▶ **Wahl im Web: das Wahlblog**
ZDF-Köpfe und ihre Meinungen

DOKUDRAMA



▶ **Sendung Die Wölfe**
Eine Jugendbande erlebt deutsche Geschichte

WISO

Teure Flughäfen aus der Provinz

Erfolgsstory oder Millionengrab?

von *Stefan Hanf*

Die Regionalflughäfen boomen in Deutschland. Passagier- und Frachtzahlen steigen, tausende Jobs sind um die Airports entstanden. Doch einen Schönheitsfehler haben fast alle Erfolgsstorys um die Regionalflughäfen: Fast alle arbeiten defizitär, kaum einer schreibt schwarze Zahlen, auch nicht der Flughafen in Hahn.

Drucken Versenden

02.02.2009



Abflughalle des Flughafens Frankfurt-Hahn. imago

Das waren noch Zeiten: Am 22. Mai 1993 startete der erste Passagierflieger vom ehemaligen amerikanischen Militärflughafen Hahn im Hunsrück - nach Mallorca.

Der Flug der Condor-Maschine stand am Anfang einer rasanten Entwicklung des Flughafens: Knapp vier Millionen Passagiere nutzten im Jahr 2008 "den Hahn", wie der Flughafen in der Region heißt. Und auch das Geschäft mit der Fracht brummt - Frankfurt-Hahn ist inzwischen der fünftgrößte deutsche Frachtflughafen. Das alles bringt Jobs in den strukturschwachen Hunsrück. Fast 3.000 Arbeitsplätze sind in der Umgebung der ehemaligen Airbase neu entstanden. Der Flughafen Hahn ein Erfolgsmodell also?

LINKS



▶ **Höhenflug von Ryanair und Co. vorbei?**

"Fass ohne Boden"

Heiner Monheim bezweifelt das. Der Professor für Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier glaubt nicht, dass der Hahn auf Dauer erfolgreich ist. Er nennt den Boom am Hahn eine Scheinblüte: "Der Erfolg des Hahn ist nicht nachhaltig. Der Flughafen ist von einer Gesellschaft abhängig, Ryanair nämlich. Und der Boom der Billigfliegerei wird zu Ende gehen, wegen der künftigen Besteuerung des Flugbenzins, wegen des Verbotes von staatlichen Beihilfen. Der Hahn wird meiner Meinung nach nie in die schwarzen Zahlen kommen, das ist ein Fass ohne Boden."

Starke Worte. Tatsache ist, dass der Hahn seit Beginn der zivilen Nutzung im Jahr 1993 Minus macht. Millionen Euro Jahr für Jahr. Deshalb sollte nach dem Willen der Eigentümer - die Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz sowie die Fraport AG - Anfang 2009 der "Hahntaler" kommen - eine Abfluggebühr in Höhe von 3 Euro, die jeder Passagier hätte zahlen müssen.

LINKS



▶ **Air Berlin klagt gegen Ryanair-Subventionen**

Ryanair verhindert Gebühr

Doch der Hauptkunde des Flughafens, Ryanair, spielte da nicht mit, drohte offen damit, das Drehkreuz Hahn ausbluten zu lassen. Und die Drohung wirkte. Denn ohne die Iren sieht's zappenduster aus am Hunsrück-Flughafen. Die Landesregierung Rheinland-Pfalz knickte Mitte Januar 2009 ein, der "Hahntaler" wird nicht kommen. Begründung: der drohende Verlust von Arbeitsplätzen.

ZDFmediathek

▶ **Video Subventionsfall Regionalflughafen**



zur ZDFmediathek

MEHR ZU SUBVENTIONEN

▶ **Höhenflug von Ryanair und Co. vorbei?**
Experten sehen Zukunft der Billigflieger skeptisch



▶ **Air Berlin klagt gegen Ryanair-Subventionen**
Musterprozess am Bundesgerichtshof



▶ **Weniger EU-Hilfen für Bauern**
Einigung im Streit um Agrar-Subventionen

▶ **Atomstrom: Milliarden-Kosten für Steuerzahler**
Frontal21 nennt besonders teure Standorte

▶ **Milchindustrie will neue EU-Subventionen**
Verband: Zu wenig Konsum für geforderte Preise der Bauern

▶ **Investitionszulage Ost wird verlängert**
Streit über Höhe der Hilfen

▶ **EU versüßt Werkschließung**
Nordzucker erhält erneut Subventionen

▶ **Verheugen stellt Subventionen an Privatfirmen in Frage**
Verband Bitkom: Weiterer Abbau in der Branche droht

Seither laufen Verhandlungen zwischen den Flughafeneignern. Fraport und Hessen wollen den Dauerverlustbringer Frankfurt-Hahn loswerden - wahrscheinlich mit Erfolg. Rheinland-Pfalz wird die Flughafengesellschaft wohl komplett übernehmen - alle zukünftigen Verluste gehen dann voll zulasten des rheinland-pfälzischen Steuerzahlers.

Frankfurt-Hahn ist überall

Auch an vielen anderen der 39 Verkehrsflughäfen in Deutschland sieht es wirtschaftlich nicht viel besser aus. Die meisten werden das Geschäftsjahr 2008 mit roten Zahlen abschließen.

- Beispiel Rostock-Laage: Seit der Freigabe zur zivilen Nutzung ist viel Geld in den größten Flughafen Mecklenburg-Vorpommerns geflossen. Der Erfolg ist mäßig. Gerade mal 200.000 Passagiere nutzten im vergangenen Jahr den Airport. Das Minus beläuft sich im Jahr 2008 nach Medienberichten wohl auf rund 2 Millionen Euro.
- Beispiel Flughafen Dortmund: Für den Besitzer, die Stadt Dortmund, ist der Airport seit Jahren ein Verlustbringer. Lag das Minus im Jahr 2000 noch bei rund 9 Millionen Euro rechnet man in Dortmund mit 20 Millionen Euro im abgelaufenen Jahr. Beschäftigt sind am Flughafen Dortmund knapp 1.700 Menschen.
- Beispiel Kassel-Calden. In Hessen liegt mit dem Rhein-Main-Airport Frankfurt der mit Abstand größte deutsche Flughafen. Gleichzeitig hält das Land immer noch die Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn, die jetzt immerhin wegen der ständigen Verluste abgestoßen werden soll. Doch damit ist es immer noch nicht genug. Laut neuem Koalitionsvertrag der schwarz-gelben Landesregierung soll jetzt der Regionalflyghafen Kassel-Calden ausgebaut werden. Kostenpunkt: Rund 150 Millionen Euro. Begründung: Der Flughafen sei für die wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen von enormer Bedeutung. Der jährliche Verlust in Millionenhöhe scheint auch hier programmiert.

Unkoordinierter Ausbau

Der Bund der Steuerzahler in Berlin hält die dauerhafte Subventionierung von unrentablen Flughäfen hingegen für wenig sinnvoll. Bundesgeschäftsführer Reiner Holznagel mahnt im WISO-Interview stattdessen endlich eine bundesweite Flughafenplanung an. Die gibt es nämlich immer noch nicht.

Die Bundesländer entscheiden vielmehr nach eigenem Gutdünken, wo und wie viel sie in "ihre" Flughäfen investieren. Da passiert es dann schon mal, dass gleich zwei Verkehrsflughäfen nahe beieinander liegen und sich gegenseitig die Kunden abjagen: Kassel-Calden (Hessen) ist weniger als 100 Kilometer vom Flughafen Paderborn (NRW) entfernt, die Airports Saarbrücken (Saarland) und Zweibrücken (Rheinland-Pfalz) trennen sogar nur 30 Kilometer. Ein Ende dieser steuerfressenden Kleinstaaterei ist nicht in Sicht, ein Ende der betonierten Subventionsgräber namens Regionalflyghäfen deshalb auch nicht.

