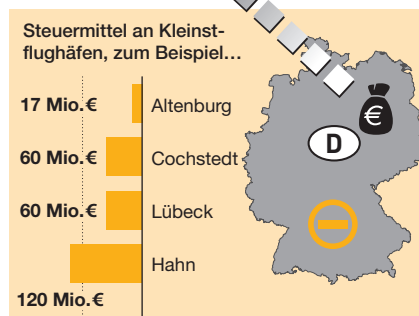
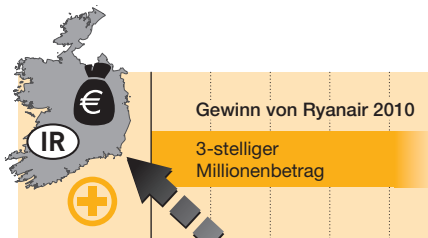


Spielball von Ryanair: Kleinstflughäfen unter Druck

Auf Kosten der öffentlichen Hand

Während Deutschland Millionen in defizitäre Kleinstflughäfen fehlinvestiert, sprudeln bei Ryanair in Irland die Millionengewinne.



Kleinstflughäfen setzen oftmals ausschließlich auf Ryanair & Co. Die „At-Others-Cost-Airlines“ haben dabei leichtes Spiel, Standorte gegeneinander auszuspielen, öffentliche Gelder abzukassieren und Millionengewinne in die eigenen Unternehmenskassen umzuleiten. Seit Jahren werden diese Praktiken von der EU-Wettbewerbsbehörde untersucht. Verwunderlich, dass Kleinstflughäfen trotz der wiederkehrenden Problematik daran festhalten. Doch das Kartenhaus beginnt massiv zu wackeln: Ryanair strich im Winterflugplan alle innerdeutschen Strecken. Und das soll noch lange nicht alles gewesen sei – glaubt man Aussagen von Firmenchef O’Leary. Alarmzustand statt Aufbruchstimmung an deutschen Kleinstflughäfen.

Hahn: Abhängigkeit wird zum Verhängnis

Prominentes Opfer ist der Flughafen auf dem Hunsrück. Ryanair hat jeden dritten Flug eingestellt, neun Strecken werden nicht mehr bedient. Die Abhängigkeit von den Iren, die den Airport nahezu exklusiv nutzen und rund 95 Prozent der dortigen Passagiere befördern, droht Hahn damit zum Verhängnis zu werden. Laut Aussage der Airline sind von dem Abzug rund 1 000 Jobs indirekt bedroht. Hartes und illoyales Geschäftsgebaren von Ryanair ist den Flughafenmanagern nicht neu. Anfang 2009 brachte Ryanair ein gänzlich neues Flughafenentgeltssystem zu Fall. Danach sah der Flughafenbetreiber Fraport keine Chance mehr, den Airport jemals wirtschaftlich betreiben zu können und gab seinen 65-Prozent-Anteil für einen Euro an das Land Rheinland-Pfalz ab. Die Steuerzahler des hoch verschuldeten Bundeslandes werden weiterhin pro Jahr ein zweistelliges Millionendefizit des Airports ausgleichen.

Lübeck: Ryanair bricht Wort

Auch in Lübeck zieht sich Ryanair zurück. Drei Strecken im Sommerflugplan und fünf weitere Verbindungen im Winterflugplan sind passé. Aus Aufsichtsratskreisen des Airports heißt es, dass die Kürzungen hätten verhindert werden können. Einzige Bedingung der Iren: Der Flughafenbetreiber möge doch einfach die deutsche Luftverkehrsabgabe übernehmen. Gezahlt hätte dies der Steuerzahler, da der Airport 2009 rückverstaatlicht wurde.

Ein Possenspiel besonderer Qualität ist die Ausbaudebatte. Der Airport-Aufsichtsrat will diese 67-Millionen-Investition wegen der hohen Verluste auf Eis legen. Anders Bürgermeister Saxe, der am Ausbau festhält. Ryanair hatte seinerzeit in Aussicht gestellt, an der Ostsee eine Basis aufzubauen – ein leeres Versprechen, an das sich die Iren heute nicht mehr gebunden fühlen. Übrigens: Der Flughafen hat bereits über 60 Millionen Euro öffentliche Gelder verschlungen.

Auf Kosten der Arbeitnehmer

Ryanair wird ihre einzige Basis in Frankreich Anfang 2011 schließen, um die dort geltenden Arbeitnehmerrechte umgehen zu können. Hintergrund ist ein Verfahren französischer Gewerkschaften gegen die Airline. Bislang beschäftigt Ryanair die rund 200 Mitarbeiter am Standort Marseille nach irischen Bedingungen. Sie beziehen ihre Gehälter von der Insel und zahlen irische Steuern und Sozialabgaben. Die Lohnkosten sollen gegenüber Frankreich rund 30 Prozent geringer sein. Der Fall zeigt: Das Geschäftsmodell der „At-Others-Cost-Airlines“ basiert auch auf Lohn- und Sozialdumping.



Auf Kosten der Reisenden

Französische Urlauber wollten zurück in die Heimat – Ryanair flog stattdessen ins belgische Lüttich, 300 km am Ziel vorbei! Aus Protest blieben mehr als 100 Passagiere einfach im Flugzeug sitzen. Erst nach vierstündigen Verhandlungen mit der Polizei und der Feuerwehr verließen die Fluggäste die Maschine. Die Crew hatte das Flugzeug schon verlassen, zuvor aber die Toiletten verschlossen, die Getränke weggesperrt und das Licht im Innenraum gelöscht. Der Flug war mit dreistündiger Verspätung in Marokko gestartet und konnte den Kleinstflughafen in Beauvais nicht mehr ansteuern – er hatte bereits geschlossen. Die Passagiere erfuhren erst in Belgien, dass man die Maschine umgeleitet hatte. Als Reaktion bezeichnete Ryanair die Passagiere als „unvernünftig“ und zeigte kein Verständnis für die verärgerten Kunden. Die „At-Others-Cost-Airline“ hat sich nicht dazu geäußert, ob die Passagiere entschädigt werden.

Altenburg: Studie bestätigt Sackgasse

Ryanair bietet in Altenburg als einzige Fluggesellschaft eine Strecke an. Dieses Mobilitätsangebot hat der Freistaat Thüringen seit 1992 mit 17 Millionen Euro gefördert. Wenig überraschend: Eine vom Erfurter Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebene Studie rechnet vor, dass die Konzentration auf Billigflieger Defizite erzwingt: „Alle Szenarien, in denen der Lowcostverkehr aufrecht erhalten oder erweitert wird, sind betriebswirtschaftlich (...) nicht tragfähig.“ Ein Ende der Dauersubventionierung ist in Sicht: Das Land ist nicht bereit, Anteile an der Piste zu übernehmen. Und eine 250 000-Euro-Förderung pro Jahr fließt nur, wenn der Flughafen ein tragfähiges Konzept vorlegt.

Cochstedt: Mühlstein für wirtschaftlichen Airportbetrieb

Seit März 2010 will ein dänischer Airportbetreiber den brachliegenden Standort Cochstedt in Sachsen-Anhalt wiederbeleben. Mit Dumping-Preisen sollen Fluggesellschaften unter anderem von Leipzig/Halle und Erfurt angelockt werden. Dabei leiden die genannten Flughäfen jetzt schon unter zu wenig Nachfrage. Absurd: Die öffentliche Hand hat rund eine Milliarde Euro in den komplett erneuerten Flughafen Leipzig-Halle investiert und die beteiligten Länder sehen tatenlos zu, wie in unmittelbarer Nähe ein komplett überflüssiger Flughafen den Markt zerstört. Übrigens sollte die Piste in „Berlin-Magdeburg International“ umbenannt werden – die Hauptstadt liegt 200 Kilometer entfernt. Eine Narretei.

Kleinstflughäfen: Ohne Bedarf kein Ausbau

Subventionen für Kleinstflughäfen, bei denen keine wirtschaftliche Nachfrage besteht, sind eine horrende Verschwendung von Steuergeldern und schaden der Volkswirtschaft. Dieser Umstand ist im Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 bestätigt worden. Auf „At-Others-Cost-Airlines“ wie Ryanair zu setzen, zahlt sich nicht aus. Die Klage von Ländern und Kommunen über knappe Finanzen ist zumindest bei denjenigen, die aktiv eine profitable irische Fluggesellschaft subventionieren schlichtweg nicht ernst zu nehmen.

Beihilfeverfahren: Wann entscheidet endlich die EU?

Seit Jahren dümpeln EU-Subventionsprüfungen an Airports vor sich hin. Ein Abschluss ist dringend geboten. An acht von zehn untersuchten Flughäfen ist Ryanair mit von der Partie. Nach Berechnungen in einer jüngst bei der EU-Kommission eingereichten Beschwerde von Air France beliefen sich die Subventionen für die irische Airline in Europa allein 2008 auf 660 Millionen Euro.



 = Ryanair-Flughäfen unter Beihilfeverdacht (Auswahl)