

# Viele Regionalflughäfen machen Verluste — sie sollten zu einem „Flixbus der Lüfte“ werden, sagt der Experte, der Condor vor der Pleite rettete



Christian Mayer

06:24, 16 Dez 2021



Seit Sommer fliegt Lufthansa Cityline wieder mit einem kleinen Flugzeug täglich zwischen Paderborn und München. Wie lange noch? ©picture alliance / dpa | Ina Fassbender

Welche Region braucht einen eigenen Flughafen? An dieser Frage scheiden sich die Geister. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hat 21 Flughäfen als Mitglieder gelistet, die internationale Flüge abwickeln – und acht Regionalflughäfen. Ganz eindeutig definiert ist diese Trennung nicht. Zu den Regionalflughäfen zählt die ADV zum Beispiel Memmingen, Kassel-Calden, Rostock-Laage und Lübeck.

Dabei machen die Regionalflughäfen auch immer mal wieder Negativ-Schlagzeilen. Prominentes Beispiel aus diesem Jahr: Die Insolvenz des Flughafens Hahn im Hunsrück. 2019 und 2020 hat er jeweils Verluste in Millionenhöhe hinnehmen müssen. Im Frühjahr hat der Flughafen Paderborn-Lippstadt die Insolvenz verlassen und hofft seitdem auf einen Neustart.

Zu dem massiven Passagiereinbruch durch die Corona-Pandemie (selbst am Frankfurter Flughafen teils um 90 Prozent) kommt ein gesteigertes gesellschaftliches Bewusstsein für

Umwelt und Klima. Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) zählt in einer etwa ein Jahr alten Studie mehr Regionalflughäfen als die ADV – nämlich all diejenigen, die zwischen 200.000 und drei Millionen Passagiere pro Jahr abwickeln. Von den so definierten 14 Regionalflughäfen sollten sieben sofort geschlossen werden, forderte der BUND. Weder wirtschaftlich noch ökologisch seien diese effizient.

## **Selbst große Flughäfen in wirtschaftlichen Turbulenzen**

Mit den Problemen der Regionalflughäfen, von der mangelnden Rentabilität bis hin zum Druck der Umweltverbände, beschäftigen sich Insolvenzverwalter Tobias Hartwig von der Insolvenzverwaltungs-Kanzlei Schultze & Braun und Peter Smeets, Gründer und CEO der Beratungsfirma „360 Aircraft Finance GmbH“. Smeets war maßgeblicher Strippenzieher bei der Rettung eines deutschen Airline-Urgesteins, dem Ferienflieger Condor.

In der Branche ist er ein bekannter Experte. Smeets berät die kleinen und auch großen deutschen Airlines, wie etwa die Lufthansa unmittelbar nach ihrer Privatisierung in den 1990er Jahren. Sein Unternehmen hat sich auf die Finanzierung von Flugzeugen spezialisiert.

Zu der wirtschaftlichen Lage der Flughäfen sagt Tobias Hartwig im Gespräch mit Business Insider: „Selbst die ganz großen Flughäfen, die bedeutenden Drehkreuze, haben Schwierigkeiten. Es ist nur logisch, dass es für die Flughäfen aus der zweiten Reihe düster aussieht – und noch finsterer ist es für die Regionalflughäfen.“ Immerhin sei es bei den großen Flughäfen wie Frankfurt und München wahrscheinlich, dass die Passagiere wieder zurückkehren.

## **Die meisten deutschen Langstreckenflüge starten ab Frankfurt oder München**

Frankfurt und München sind die deutschen Drehkreuze der größten Airline-Gruppe Europas, der Lufthansa. Von diesen beiden Städten aus fliegt die Airline in die ganze Welt. Wer aus Hamburg, Berlin, Düsseldorf, Stuttgart mit Lufthansa nach Tokio oder New York will, muss erst den Umweg über München oder Frankfurt fahren oder fliegen. Selbst am nach Passagierzahlen gemessen drittgrößten Flughafen Deutschlands, Berlin, gibt es keine direkten Lufthansa-Langstreckenflüge in die Welt, auch wenn das Management das zusammen mit Berliner Vertretern von Wirtschaft und Politik oft beklagt. Die beiden Drehkreuze im Süden und Südwesten des Landes hätten sich im Laufe der Zeit historisch so entwickelt, heißt es im Lufthansa-Umfeld.

Wenn der Hauptstadt-Flughafen schon diese Probleme hat, kann man sich vorstellen, wie es um die noch kleineren Flughäfen bestellt ist: „Bei den Regionalflughäfen war immer viel politisches Wunschdenken dabei“, erklärt Tobias Hartwig. „Die haben zwar immer wieder die ein oder andere Airline gefunden, die die Flughäfen in ihr Streckennetz aufgenommen hat, um Passagiere an ihre Drehkreuze zu bringen. Aber ein echtes Geschäftsmodell ist das für die Regionalflughäfen nicht: Wenn dort eine Airline alle paar Tage mit einem mittelgroßen Flugzeug ein paar Passagiere abholt, kann sich das kaum rechnen – gerade auf Dauer.“

Auch Lufthansa-Chef Carsten Spohr selbst kokettiert regelmäßig damit, wie gerne er innerdeutschen Flugverkehr reduzieren möchte – wenn es nur ordentliche Alternativen gäbe. Als Beispiel führt er dann die Strecke Nürnberg-München an, die Lufthansa vor zwei Jahren eingestellt hat. Das war bis dahin der kürzeste Flug der Lufthansa. Für internationale Nürnberger Fluggäste war das ein Komfort. So konnten sie mit dem Flugzeug nach der Zwischenlandung und einer Brezn am Münchener Flughafen direkt weiter in die Welt fliegen.

Der Durchschnittspassagier mag's halt bequem: Wer die Möglichkeit hat, vom Flughafen seines Wohnorts aus mit nur einem Stop loszufliegen, wird das vermutlich eher tun, als den bis zu 23 Kilogramm schweren Aufladekoffer in die Bahn zu wuchten, eventuell noch mit mehreren Umstiegen, und in Kauf zu nehmen, dass das Flugticket verfällt, wenn der Zug unpünktlich ist.

## **Ein Verbot innerdeutscher Flüge würde den Flugverkehr nicht reduzieren, sagen die Airlines**

Selbst wenn innerdeutsche Flüge verboten würden, so die Argumentation der Fluggesellschaften, würden die Reisenden eben auf die benachbarten Drehkreuze wie Amsterdam (KLM), Istanbul (Turkish Airlines) oder Paris (Air France) ausweichen und dann von Hamburg eben über Paris statt über München nach New York fliegen. Gewonnen haben dann weder das globale Klima noch die heimische Wirtschaft.

Peter Smeets und Tobias Hartwig haben eine Vision, diese Probleme kombiniert zu lösen. „Es wäre durchaus denkbar, die Regionalflughäfen über ein intelligentes Netz anzufliiegen und mit den Drehkreuzen zu verbinden“, sagt Smeets Business Insider. Ein ähnliches System wie ein solches paneuropäisches Netzwerk gibt es bereits in den USA: Dort fliegen die Regionalflug-Airlines „SkyWest“ und „Mesa Airlines“ die Zubringerflüge für die großen amerikanischen Fluggesellschaften wie „United“. Die kleineren Fluggesellschaften können damit die Flüge viel effizienter organisieren als es die Großen einzeln tun können.

Das könnte es auch in Europa geben, meinen Smeets und Hartwig. „Dafür bräuchte man eine virtuelle Plattform, die diesen Verkehr mit Betreibern in der Region bündelt – im Prinzip das klassische Flixbus-System, nur mit Flugzeugen“, so Smeets. Die großen Airlines wie Lufthansa und Condor, die sich ohnehin dieses Jahr um die Zubringerflüge gestritten haben, könnten so finanziell entlastet und die Regionalflughäfen zugleich gestärkt werden. Denkbar wäre etwa, dass sich die Regionalflughäfen als Gesellschafter an einer solchen Plattform beteiligen.

Je nach Konzept würde der Passagier von einer solchen Restrukturierung nicht unbedingt etwas merken: Sein Ticket könnte er womöglich von Hamburg nach New York weiterhin über die jeweilige Airline buchen – er würde in Hamburg nur nicht mehr zwingend in ein Flugzeug mit Lufthansa-Lackierung steigen, sondern in einen Regionalflieger, der ihn zum Drehkreuz bringt.