

„Ausbau regionaler Flughäfen bedeutet Geldverschwendung“

Frankfurter Rundschau 05.07.2005

Politiker planen derzeit den Ausbau einer Reihe von regionalen Flughäfen, um die Wirtschaft vor Ort zu beleben. Doch es besteht die Gefahr, dass das Gegenteil eintritt und Kaufkraft abgezogen wird.

VON MARTIN GAEBGES

Wer braucht Kassel-Calden? Diese Frage stellen sich nicht nur die größeren Flughäfen der Region Hessen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Auch die nationalen und internationalen Fluggesellschaften – vertreten in der Interessengemeinschaft Barig – haben darauf keine positive Antwort. Es gibt bereits heute genug freie Kapazität an den umliegenden Flughäfen wie zum Beispiel Hannover und Paderborn, so dass ein Ausbau eines weiteren Flughafens Verschwendung von Steuergeldern und Umweltressourcen bedeutet.

151 Millionen Euro sollen in die Erweiterung des Flughafens fließen, davon allein 108 Millionen Euro durch das Land Hessen. Und: Es gibt keine Garantie, dass das in einem aktuellen Gutachten ausgewiesene Passagierpotenzial eines Tages Realität wird.

Das Einzugsgebiet für Kassel-Calden überlappt sich mit den Einzugsgebieten vor-

handener Großflughäfen und ist für den Direktanflug für Airlines unattraktiv. Es könnte sogar zu Preiserhöhungen kommen, da im Zuge eines Kannibalisierungsprozesses Kapazität verteilt wird und damit die Stückkosten der Flughäfen und der Fluggesellschaften steigen.

Ein Flughafen ausbau bedeutet außerdem nicht gleichzeitig wirtschaftliche Belebung für die Region. Im Ernstfall könnte sich das Ganze auch kontraproduktiv auswirken. Bei einer Anbindung durch eine Billigfluggesellschaft zum Beispiel nach London, ist fraglich, ob dann tatsächlich Geschäftsreisende von dort aus nach Kassel fliegen und dort Geld investieren oder ob es nicht viel wahrscheinlicher ist, dass die Bewohner der Region Kassel nach London reisen und ihr Geld dort ausgeben.

Für Geschäftsreisende mit kleinen Flugzeugen reicht die heutige Startbahnlänge völlig aus. Darüber hinaus haben Billigfluggesellschaften eher den Ruf, Geld zu verlan-

gen statt dem Flughafen Geld zu bringen. Zwar haben sich in der jüngsten Befragung der Anlieger die große Mehrzahl für den Ausbau ausgesprochen, aber wer sagt schon nein, wenn er den Zucker auf dem Silberlöfel in den Mund geschoben bekommt?

Barig ist Anhänger eines integrierten Verkehrssystems. So sollte jeder Verkehrsträger dort eingesetzt werden, wo er auch seine systemspezifischen Stärken hat. Das bedeutet im Klartext, dass die Passagiere aus der Re-

Martin Gaebges ist der Generalsekretär des Board of Airline Representatives in Germany (Barig).



BILD: BARIG

gion Kassel bequem mit dem ICE nach Hannover oder Frankfurt reisen und von dort aus das weltweite Flugnetz nutzen können.

Kassel-Calden ist – leider – kein Einzelfall. Obwohl heute schon circa zwei Drittel der Bundesbürger innerhalb einer Stunde

einen Flughafen erreichen können, drängen immer mehr ehemalige Militär- und Provinzflughäfen auf die internationale Bühne. Neuhardenberg, Cochstedt bei Magdeburg, Jagel bei Schleswig, Weeze am Niederrhein – die Liste lässt sich beliebig verlängern. Auch gegen den Ausbau von Mönchengladbach gelten die selben Argumente wie gegen Kassel-Calden. Die Subventionen pro Arbeitsplatz an den Mini-Flughäfen in Nordrhein-Westfalen übersteigen inzwischen die Subventionen für den Arbeitsplatz im Steinkohlebergbau. Während das Land bisher jeden Kumpel mit circa 10 000 Euro fördert, betragen die öffentlichen Kreditbeihilfen mehr als 50 000 Euro für jeden der 450 Arbeitsplätze am Flughafen Weeze.

Durch derartige Projekte wird das Kapazitätsproblem des deutschen Luftverkehrsmarktes nicht gelöst. Das Dilemma liegt darin, dass einerseits auf kleineren Flughäfen Kapazitätsreserven vorhanden sind, während die international bedeutenden Flughäfen an ihre Grenzen stoßen. Dies lässt sich nicht durch marktwidrige Eingriffe lösen. Gesamtwirtschaftlich betrachtet macht es nur Sinn, die Kapazitäten an den Großflughäfen weiterzuentwickeln.