

Regionalflughäfen

## Jobmaschinen in der Provinz

Die 19 Regionalflughäfen in Deutschland sind inzwischen mit jährlich 30 Millionen Passagieren eine oft wohnortnahe Alternative zu den Platzhirschen Frankfurt, München oder Düsseldorf. Die regionalen Airports sind in den vergangenen zehn Jahren im Schnitt um jährlich mehr als 6 Prozent gewachsen, während die internationalen Drehkreuze an Main, Isar oder Rhein ihre Passagierzahlen nur um durchschnittlich 3,8 Prozent steigern konnten.

Ihre immer stärkere Stellung verdanken die Regionalflughäfen nicht zuletzt den Billigcarriern. Im Hunsrückdörfchen Hahn, wo Ryanair eine Basis unterhält, stieg die Zahl der Passagiere in der vergangenen Dekade jedes Jahr um 62 Prozent. Dort ist das Konzept aufgegangen, den ehemaligen Militärflugplatz einer zivilen Nutzung zuzuführen. Die Landebahnen in der Provinz sind Jobmaschinen. Pro eine Million Passagiere entstehen an den Flughäfen direkt 1.000 Arbeitsplätze. Hinzu kommen noch einmal circa 2.000 Stellen durch Gewerbeansiedlungen im Umfeld der Pisten. Insgesamt bieten die 19 Regionalflughäfen demnach knapp 100.000 Menschen Lohn und Brot – und das zumeist in strukturschwachen Regionen.

**Klaus-Heiner Röhl: Regionalpolitische Aspekte der Flughafeninfrastruktur, in: IW-Trends 4/2009**

Gesprächspartner im IW: **Dr. Klaus-Heiner Röhl, Telefon: 030 27877-103**

## Regionalflughäfen Kleine Job-Jets

**Deutschland verfügt neben den internationalen Airports über ein dichtes Netz kleiner Regionalflughäfen. Ihr Ausbau wurde in den vergangenen Jahren vor allem von den Landesregierungen forciert. Mit einem Passagieraufkommen von insgesamt mehr als 30 Millionen Personen können sie den Großflughäfen zwar nicht das Wasser reichen – ihr jährliches Passagierwachstum von gut 6 Prozent übertrifft die Zuwachsraten der Großen jedoch deutlich.\*)**

Die Welt des Luftverkehrs ist hierzu-lande zweigeteilt. Neben den zwei großen Platzhirschen – den Drehkreuzen Frankfurt und München – sowie fünf weiteren Airports mit jeweils mindestens zehn Millionen Passagieren pro Jahr gibt es ein breites Spektrum kleinerer Flughäfen. Auch von diesen Regionalairports ist der Start in die Sonne möglich, auch von dort können Europas Metropolen angefliegen werden.

**In Deutschland existieren 19 regionale Flughäfen, die 2008 jeweils mehr als 100.000 startende und landende Passagiere abfertigten.**

Mit Nürnberg, Hannover und Hahn fallen hierunter jedoch auch drei Verkehrsflughäfen mit vier bis über fünf Millionen Fluggästen jährlich. Sie werden als Regionalflughäfen eingestuft, weil sie in ihrem Verkehrsaufkommen einen deutlichen Abstand zu den Großflughäfen aufweisen und sich nicht als internationale Drehkreuze verstehen, auch wenn die eine oder andere Airline eine Umsteigeverbindung anbietet.

Dass die Kleinen die Großen ergänzen, lässt sich schon an den Passagierzahlen ablesen: Insgesamt zählten die 19 Regionalflughäfen im Jahr 2008 mehr als 31 Millionen an- und abfliegende Fluggäste. Die sieben Großflughäfen – Berlin wird als ein Standort gezählt – schleusten hingegen 160 Millionen Passagiere durch ihre Terminals.

Nicht erst heute stoßen große Airports wie Rhein-Main an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Der weitere Ausbau wird von der Bevölkerung jedoch kaum noch toleriert. Mit dem Bau einer vierten Bahn in Frankfurt, einer dritten in München und der Zusammenlegung der Berliner Flughäfen dürfte der Spielraum für

neue Kapazitäten daher erst einmal ausgereizt sein.

Der Ausbau der kleinen Flughäfen ist deshalb sinnvoll. Sie können die Großen in vielen Fällen entlasten – was sie schon in den vergangenen zehn Jahren getan haben:

**Die Zahl der Flugreisenden an den untersuchten Regionalflughäfen stieg zwischen 1997 und 2008 um jährlich 6,1 Prozent. An den Großstandorten wurde dagegen nur ein Zuwachs von 3,8 Prozent verzeichnet.**

Überdies lag das Wachstum der Regionalflughäfen in allen Jahren über dem der großen Airports.

Das größte Plus verzeichneten im vergangenen Jahrzehnt drei Regionalflughäfen, die sich auf das Geschäft mit Ryanair, Easyjet und Co. spezialisiert haben. Denn über niedrigere Gebühren, die von den Billigfliegern regelrecht eingefordert werden, ziehen sie mehr Verkehr an. Der ehemalige Militärflugplatz Hahn etwa hat in jedem Jahr sein Passagieraufkommen um 62 Prozent gesteigert, Karlsruhe legte im Jahreschnitt um 44 Prozent zu und Lübeck um 18 Prozent (Grafik).

Die Entwicklung der Regionalflughäfen zeigt, dass die Bevölkerung das Angebot annimmt. Durch das dichte Netz der Pisten verkürzen sich die Anfahrtswege, längere Autofahrten können vermieden werden.

Auch für die Wirtschaft sind Runways in der Provinz ein Segen. Sie schaffen dort direkt und indirekt Arbeitsplätze. Als Faustregel gilt:

**Je eine Million Passagiere entstehen an den Flughäfen direkt etwa 1.000**

\*) Vgl. Klaus-Heiner Röhl: Regionalpolitische Aspekte der Flughafeninfrastruktur, in: IW-Trends 4/2009

## Arbeitsplätze – der Frachtverkehr bringt zusätzliche Jobs.

Etwa ein Fünftel der Stellen entfallen auf die Flughafengesellschaften, vier Fünftel auf die Luftfahrtgesellschaften und weitere im Flughafen tätige Unternehmen und Institutionen. Hinzu kommen noch einmal circa 2.000 Arbeitsplätze durch Gewerbeansiedlungen im Umfeld der Flughäfen – für einige Firmen wie etwa Paketdienste ist ein Airport sogar das wichtigste Standortkriterium. An diesen Unternehmen hängen wiederum Branchen wie Werkstätten für die Fahrzeugflotte der Kuriere.

Die 19 Regionalflughäfen in Deutschland dürften demnach an den Standorten selbst fast 32.000 Beschäftigten Lohn und Brot bieten; weitere rund 61.000 Arbeitsplätze entstehen im Umfeld. Für die oft strukturschwachen Regionen, in denen die Startbahnen liegen, ist das ein Segen.

Die stärksten regionalen Impulse gehen dabei vom Flughafen Hahn aus. Dort arbeiten rund um das Rollfeld bereits über 3.000 Personen. Etwa 5.000 weitere Arbeitsplätze hängen im Hunsrück indirekt vom Flughafen Hahn ab. Hier scheint die Konversion nach Aufgabe des Militärstandorts voll gelungen.

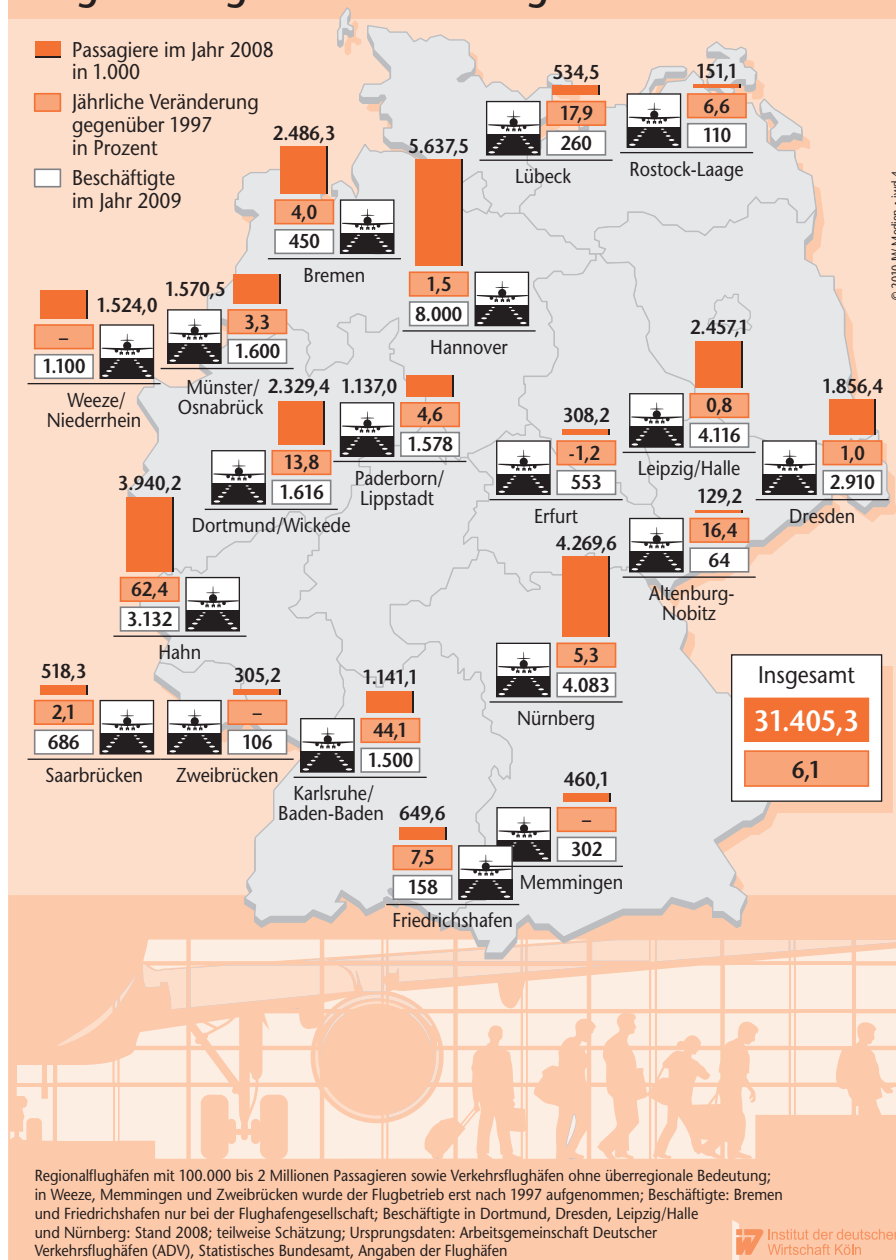
Der Vorschlag, dass der Hunsrück-Airport das Drehkreuz Rhein-Main entlastet, ist jedoch unrealistisch. Bei einer Entfernung zwischen den Flughäfen von 125 Kilometern und einer fehlenden Autobahn- und Schienenanbindung ist Hahn als Ausweichrollfeld nur bedingt tauglich. Seine Funktion dürfte sich auch weiterhin auf die Rolle als Billigflugstandort beschränken:

**Der irische Low-Cost-Carrier Ryanair will sein Engagement verstärken und die Zahl der dort stationierten Flugzeuge bis 2012 auf 18 Maschinen verdoppeln.**

Auch könnte der Frachtumschlag zunehmen, wenn anderswo, z.B. in Frankfurt, ein weitgehendes Nachtflugverbot in Kraft tritt.

Den Landesregierungen, die ihre Regionalflughäfen hätscheln, wird oft vorgeworfen, sie würden sich mit ihrer Subventionspolitik gegenseitig Passagiere abjagen. Am Ende finanziere der Steuerzahler und nicht der Fluggast den Luftverkehr. So ist es aber nicht. Dem kommt

## Regionalflyghäfen: Kurze Wege



bereits die EU zuvor, die darüber wacht, dass keine Dauersubvention gezahlt wird. Zudem liegen nur selten Regionalflughäfen beiderseits von Ländergrenzen so dicht beieinander, dass sie sich direkte Konkurrenz machen.

Außerdem sorgt der Flugplatz kurz hinter der eigenen Landesgrenze letztlich dafür, dass man selbst besser erreichbar ist. Und die Jobs, die dort entstehen, sind auch für die eigene Bevölkerung ein Pluspunkt. Insofern haben alle etwas vom Ausbau der Regionalairports.

Das zusätzliche Angebot schafft überdies mehr Wettbewerb, denn es schränkt die Marktmacht bestehender Standorte ein. Dies gilt insbesondere für Urlaubs-

und Europaverbindungen, wo die Charterflieger und Billigairlines stark sind. Fliegen ist nicht zuletzt deshalb im innerdeutschen Verkehr und bei Verbindungen zwischen den Metropolen auf dem alten Kontinent in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre nicht teurer geworden. Seit dem Jahr 2000 wird zwar wieder ein Preisanstieg verzeichnet. Allerdings ist der zusätzliche Obolus vor allem den Anschlägen vom 11. September 2001 geschuldet – danach erhöhten sich die Sicherheitsgebühren schlagartig. Die stark gestiegenen Treibstoffkosten, die von den Carriern ebenfalls an die Passagiere weitergereicht wurden, taten ein Übriges.