



# Handelsblatt

1. März 2011

Handelsblatt

- Drucken

FLUGHÄFEN-UNTERSTÜTZUNG

## Wenn Steuerzahler für Billigflieger blechen

von Claas Tatje

Billigflieger wie Ryanair reißen in der Regel kein großes Loch in den Geldbeutel der Reisenden. Für Kommunen und Länder dagegen ist das billige Abheben ein teurer Spaß.



Vorwürfe um Ryanair: Um den Flugkonzern zu ködern, sei Lübeck der Airline mit unrechtmäßigen Rabatten entgegengekommen. Quelle: ddpd

Im Lübecker Flughafen sind die Ryanair-Flyer das bunte Element. »Günstige Flüge ab Lübeck« bewirbt der Billigflieger seine Ziele Stockholm und London, natürlich im knalligen Gelb-Blau, den Unternehmensfarben. Ansonsten dominiert hier das Grau der Abfertigungshalle weite Teile des Check-in-Bereichs. Im fast menschenleeren Shoppingschlauch wird der Flug in die Metropolen Europas für nur 18,99 Euro inklusive Steuern und Gebühren angepriesen. Ab Lübeck in der Tat ein Schnäppchen und für Passagiere kaum teurer als das Taxi vom Flugplatz zum Holstentor.

Doch die Angebote haben ihren Preis. Während der irische Billigflieger im vergangenen Geschäftsjahr 300 Millionen Euro verdiente, wird zunehmend klar, wer den tatsächlich zahlt. Selbst wenn sie noch Kofferzuschläge oder Buchungsgebühren addieren, sind es nicht die Passagiere. Es sind Kommunen und Bundesländer, die am Ende mit Millionen dafür aufkommen, wenn regionale Flughäfen Verluste machen. Sie haben die irische Fluggesellschaft mit Ausbauinvestitionen und niedrigen Abfertigungsgebühren angelockt. So sollte auch der lokale Tourismus und die Wirtschaft vom Boom der Billigflieger profitieren. Nun aber zeigt sich, dass nur die wenigsten Konzepte auch eine Zukunft haben. Auch die Stadt Lübeck muss dies gerade erfahren, zumal sie auch noch Klagen von Ryanairs Konkurrent Air Berlin abwehren muss.

## RYANAIR-CHEF „Die Deutschen werden nackt über Scherben robben“



- 
- 
- Erst vergangene Woche sorgte der Bundesgerichtshof dafür, dass ein Prozess der zweitgrößten deutschen Fluglinie gegen die Stadt Lübeck neu aufgerollt wird. Um Ryanair zu ködern, sei die Stadt dem Billigflieger mit unrechtmäßigen Rabatten entgegengekommen, so der Vorwurf von Air Berlin. Bekäme die deutsche Fluggesellschaft im neuen Anlauf Recht, würde der Rabatt als illegale Beihilfe eingestuft und Ryanair damit von der Brüsseler EU-Kommission bestraft. Seit Jahren sieht sich auch die Ryanair-Basis Frankfurt-Hahn mit ähnlichen Vorwürfen – in diesem Fall von der Lufthansa – konfrontiert. Ryanair bestreitet die Vorwürfe. Die Wettbewerbsbehörde in Brüssel zählt indes sechs Vorfälle, in denen Ryanair ein Beihilfeverfahren gegen Mitgliedsstaaten ausgelöst hat. Andernorts gewährte die Lokalpolitik enorme Anschubfinanzierungen, damit Fluggesellschaften überhaupt Starts und Landungen erwägen.

### **Alle glauben daran, dass ausgerechnet ihr Flughafen eine große Zukunft hat**

In Erfurt handelte sich das Land wiederholt Rügen des Landesrechnungshofs ein, das Management hält unverdrossen am »Tor für Thüringen« fest. In Rostock-Laage sprach die CDU-Fraktion der Bürgerschaft bereits 2009 ganz offen von Subventionen in Höhe von 50 Millionen Euro. Und im bayerischen Memmingen soll der Freistaat Bayern weitere Millionen in den Ausbau des Flughafens stecken, damit Ryanair der Stadt erhalten bleibt. Eines eint diese Lokal- und Landespolitiker: ein unbeirrbarer Glaube daran, dass ausgerechnet ihr Flughafen vor einer glänzenden Zukunft steht.

Im Jahr 2000 begann dieser Traum in Lübeck. Damals startete Ryanair mit einem Linienflug nach London-Stansted, später kamen Ziele wie Stockholm und Palma de Mallorca dazu. Und während sich im Ratskeller hanseatische Töne mit italienischen und spanischen mischten, wuchs die Abhängigkeit mit jedem Jahr mehr. Derzeit fliegt neben Ryanair nur noch der ungarische Billigflieger Wizz Air viermal die Woche nach Danzig und dreimal nach Kiew.

Lutz Lange ist heute Aufsichtsratsvorsitzender des Flughafens und zieht ein nüchternes Fazit: »Bei den aktuellen Passagierprognosen sieht die Zukunft des Flughafens düster aus. Vorwürfe wegen einer Verschwendung von Steuergeld werden immer lauter.« Lange hat kein Kerosin im Blut, wie so viele in der Branche gern von sich behaupten. Doch der Diplom-Kaufmann kennt sich gut mit Zahlen aus. Und die sind eindeutig. Seit 2005 habe der Flughafen rund 30 Millionen Euro Verluste eingefahren, zulasten der Stadt. Allein die Zinslast betrage inzwischen etwa 1,5 Millionen Euro im Jahr. »Ein normales Unternehmen wäre längst insolvent«, sagt Lange und fügt hinzu: »Bei rund zwei Euro Kosten für jeden Euro Umsatz kein Wunder.« Bereits im vergangenen Frühjahr schloss ein Gutachten des städtischen Rechnungsprüfungsamtes mit der Bemerkung, die Hansestadt Lübeck solle in Erwägung ziehen, den Flughafen abzuwickeln.

Danach erst begann das schlimmste Jahr. Vulkanasche und Fluglotsenstreiks ließen die Passagierzahlen schrumpfen. Dann folgte die »Blutgrätsche des Bundesfinanzministers«, sagt rückblickend der Flughafen-Geschäftsführer Michael Lange, nicht verwandt mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden. Denn die Ankündigung einer Luftverkehrsabgabe von acht Euro für innereuropäische Flüge nahm Ryanair

zum Anlass, »den großen Max« zu machen, wie Lange es nennt. Anstatt wie versprochen Flugzeuge fest in Lübeck zu stationieren, strich der Billigflieger alle deutschen Verbindungen radikal zusammen, auch in der Hansestadt. Für 2011 rechnet Lange daher nur noch mit 400.000 Passagieren, 2009 waren es noch 702.000. Doch selbst das reicht längst nicht, um den Flughafen profitabel zu betreiben.

### LUFTHANSA-KONKURRENZ Warum Billigflieger billiger sind



- 
- 
- 
- 

Der Deutsche-Bank-Volkswirt Eric Heymann warnte bereits 2005 in einer Studie vor einem Subventionswettbewerb. Dessen Folge sei, dass Steuergelder für Regionalflughäfen »zum Teil an ausländische Billigfluggesellschaften und deren Fluggäste fließen«. Heute fühlt er sich bestätigt. »Niedrige Start- und Landegeühren gehören häufig zu deren Geschäftsstrategie. Stimmen die Rahmenbedingungen nicht mehr, dann ziehen die Unternehmen schnell wieder weg.« Wegen der Luftverkehrsabgabe hat etwa Ryanair die Strecken von und nach Deutschland so massiv gekürzt, dass die Passagierzahlen für 2011 voraussichtlich um drei Millionen sinken werden. Heymann hält deshalb die Ausbaumaßnahmen der Regionalflughäfen »in den allermeisten Fällen für unnötig«.

Flughafenchef Lange glaubt indes weiter an die schwarze Null. Der Manager, der sich gleichzeitig bei der Stadt um das Beteiligungsmanagement kümmert, will investieren und hat die Rückendeckung der Bevölkerung. Die kippte vergangenes Jahr in einem Bürgerentscheid einen Ratsbeschluss und sprach sich für die weitere Förderung des Flughafens aus. Vier Millionen Euro sollen nun investiert werden, damit ein moderneres Landesystem installiert werden kann. Erst vor knapp zwei Wochen hat der Kieler Wirtschaftsminister Jost de Jager (CDU) 1,76 Millionen Euro Förderung für den Ausbau genehmigt.

Quelle: [Zeit.de](http://Zeit.de)

© 2010 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der [Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG](http://Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG)

Verlags-Services für Werbung: [www.igq.de](http://www.igq.de) ([Mediadaten](#)) | Verlags-Services für Content: [Content Sales Center](#) | [Sitemap](#) | [Archiv](#)

Kursinformationen von [vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste AG](http://vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste AG) | Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.

