

Hans Schinke
Frankenstraße 57a
63075 Offenbach am Main
Tel. pr. 069 - 86 55 67
huschinke@online.de

Offenbach, den 14.10.2020

Hans Schinke, Frankenstraße 57a, 63075 Offenbach
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Herrn Minister Tarek Al-Wazir
Postfach 3129

65021 Wiesbaden

Finanzielle Hilfen für Regionalflughäfen

Sehr geehrter Herr Minister Al-Wazir,

die aktuelle Initiative der Bundesregierung, sich bei der EU-Kommission für eine Verlängerung staatlicher Beihilfen für Regionalflughäfen, die ursprünglich in 2024 auslaufen sollten, einzusetzen, ist völlig deplaziert, nachdem der BUND in seiner aktuellen Studie „Regionalflughäfen – Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen“ zu folgendem zusammenfassendem Urteil kommt:

„Die vorliegende Studie untersucht die Wirtschaftlichkeit, Konnektivität und Klimalast von 14 deutschen Regionalflughäfen mit 200.000 bis 3 Millionen Fluggästen pro Jahr für den Zeitraum 2014 bis 2019. Obwohl fast alle betrachteten Flughäfen negative Jahresergebnisse aufweisen und mit Subventionen ihre Gebühren und Flugpreise niedrig halten, hatte die Mehrzahl von ihnen schon vor der Coronakrise deutlich rückläufige Fluggastzahlen. An den Flughäfen Weeze-Laarbruch (Niederrhein), Frankfurt-Hahn, Rostock-Laage und Erfurt-Weimar brachen die Passagierzahlen 2019 sogar dramatisch ein. Das System der Regionalflughäfen ist ökonomisch nicht nachhaltig, nicht bedarfsgerecht und klimapolitisch bedenklich. Das deutsche Flughafensystem muss wirtschaftlicher und verkehrspolitisch effizienter werden und in Einklang mit unseren Klimavorgaben stehen. Nimmt man alle Klimawirkungen zusammen, entsprachen die 2019 einer Emission von 4,2 Millionen Tonnen CO₂.“

Insofern ist die aktuelle Forderung der Grünen in Berlin, hier insbesondere vertreten durch ihre verkehrspolitische Sprecherin und Mitglied im Bundestagsverkehrsausschuss, Daniela Wagner, Verkehrsminister Scheuer solle auf eine geplante neue finanzielle Unterstützung von Regionalflughäfen verzichten, nur allzu verständlich und verdient jede Unterstützung. Schon vor der Corona-Krise seien die Aussichten der meisten kleineren Verkehrsflughäfen schlecht gewesen.

Am 21. Dezember 2017 hatten Sie zusammen mit dem leider verstorbenen, damaligen Finanzminister Dr. Thomas Schäfer den Evaluierungsbericht zu Kassel Airport der Öffentlichkeit präsentiert. Die seinerzeitige Feststellung von Minister Schäfer **„Für das Land rechnet sich der Flughafen jedoch. Die Steuereinnahmen übersteigen die Ausgaben des Landes für den Flughafen, sagt uns ein Gutachter“**, hat mich schon damals nicht überzeugen können, war sie doch nur die halbe Wahrheit und insofern nicht korrekt. In seinem Gutachten „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flughafens Kassel-Calden“ kam der Gutachter, auf den sich Finanzminister Dr. Thomas Schäfer bezog, Prof. Klophaus, tatsächlich zu dem überraschenden und erstaunlichen Ergebnis, dass sich Steuereinnahmen für den Landeshaushalt ergeben, die den vom Land Hessen zu tragenden Verlustausgleich übersteigen (sog. „Umwegrentabilität“). Er wies jedoch gleichzeitig mit aller Deutlichkeit darauf hin, dass allerdings auch nur zu prüfen war, ob die Steuereinnahmen aus dem Flughafen Kassel-Calden den aus öffentlichen Haushalten zu finanzierenden Verlustausgleich der FGK übersteigen. Von zentraler Bedeutung ist deshalb in diesem Zusammenhang sein ergänzender Hinweis: **„Die Ausgaben der Gebietskörperschaften und dabei vor allem des Landes Hessen für den Flughafenbau, also die öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, sind nicht Gegenstand der folgenden Berechnungen.“** Das bedeutet, dass die Investitionskosten von am Ende 282 Mio. Euro, von denen lt. Prof. Klophaus 86% auf das Land entfallen, also 242 Mio. Euro, bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung von Kassel Airport komplett unter den Tisch fielen. Eine solche Betrachtung ist völlig unseriös und verstößt gegen alle betriebswirtschaftlichen Grundsätze, wonach bei einer Projektbewertung selbstverständlich auch zu prüfen ist, ob die Investitionskosten refinanziert werden. Das ist bei Kassel Airport ganz offensichtlich nicht der Fall. An keiner einzigen Stelle konnte der Evaluierungsbericht aufzeigen, warum, wo und vor allen Dingen wann es für den Flughafen einen echten Bedarf und damit eine tragfähige wirtschaftliche Perspektive gibt. Insofern ist die damalige Aussage von Minister Schäfer **„Das jetzt erreichte Niveau an Flugbewegungen und Passagieren muss mindestens gehalten werden. Eine Steigerung der Belastung der hessischen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler soll es**

langfristig nicht geben.“ beschämend, zeigt sie doch in aller Deutlichkeit, dass man in den beiden Ministerien bereits zufrieden ist, wenn die Lage nicht noch schlimmer wird als sie bereits ist. Sein, am 21. Dezember verkündetes Evaluationsergebnis „Airport Kassel bleibt Regionalflughafen und wird nicht wieder zum einfachen Verkehrslandeplatz heruntergestuft“ war und ist eine klare Fehlentscheidung zu Lasten der Steuer zahlenden Arbeitnehmer in Hessen. Es gilt daher weiterhin die Einschätzung von Condor-Chef Ralf Teckentrup vom 05. März 2013: **"Calden halte ich für eine komplette Fehlinvestition. Ich kenne keinen deutschen Regionalflughafen, der eine prosperierende Zukunftsperspektive hat. Warum sollte das in Kassel anders sein?"** Vor kurzem haben in diesem Zusammenhang Medien gemeldet, dass Kassel Airport in 2020 nur noch mit rund 50.000 Passagieren rechnet. Zuletzt waren rund 130.000 Passagiere p. a. in Kassel gezählt worden. Ihre kritische Position zum Flughafen („Groschengrab“) aus Vor-Regierungszeiten ist mir sehr wohl bewusst.

Sehr geehrter Herr Minister Al-Wazir, als wirtschaftlich interessierter Bürger und Steuerzahler habe ich nie nachvollziehen können, dass der größte Mehrheitseigentümer der Fraport AG, hier in der Person von Ministerpräsident Volker Bouffier, eine incentivegestützte Ansiedlung von Low-Cost-Carriern in Frankfurt ausdrücklich begrüßt hat, während zur gleichen Zeit Kassel Airport händeringend nach Marktpotentialen suchte und nur über staatliche Subventionen überhaupt noch am Leben gehalten werden kann. Ein Ende der Subventionierung würde dann wohl das Aus für Kassel Airport bedeuten. Deshalb ist jetzt meiner Ansicht nach der richtige Zeitpunkt gekommen, die damalige Entscheidung des Fraportvorstands zielführend zu korrigieren und die Low-Cost-Carrier nach Kassel zu verlagern. Die Alternative wäre dann zur Entlastung der Steuerzahler nur noch die Schließung und Abwicklung von Kassel Airport bzw. doch noch die Herabstufung zu einem einfachen Verkehrslandeplatz.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Schinke