

Von 2024 an müssen Flughäfen sich wirtschaftlich selbst tragen

Harte Zeiten für bayerische Airports

Überall in der EU sind regionale Flughäfen wie Pilze aus dem Boden entstanden. Bayern kann von Glück sagen, dass es davon keine hat. Bei keinem einzigen der drei auf dem Gebiet des Freistaats befindlichen Airports, von groß bis klein (München, Nürnberg, Memmingen) hat die EU-Kommission bisher Wettbewerbsverfahren eingeleitet. Trotzdem dürften sich die Manager bayerischer Airports mit den neuen Auflagen („Leitlinien“) aus Brüssel auseinandersetzen müssen, die die „mächtige“ Wettbewerbsabteilung der EU-Kommission letzte Woche beschlossen hat. Die Manager müssen künftig darlegen, dass der Betrieb ihres Flughafens ohne Steuergelder auskommt, oder dass solche wegen Marktversagens notwendig sind.

Gnadenfrist bis 2024

Flughäfen mit mehr als fünf Millionen Passagieren pro Jahr sollen nach dem Willen der EU-Kommission ab März 2015 nicht mehr mit öffentlichen Geldern am Leben erhalten werden dürfen. Solche mit weniger als drei Millionen Passagieren haben eine Gnadenfrist bis 2024. Der Flughafen in Nürnberg (der zweitgrößte Bayerns nach München) verzeichnet zwar abnehmende Passierzahlen (3,3 Millionen 2013 gegenüber rund 4 Millionen 2011), liegt aber damit immer noch über dieser Schwelle. Bei kleineren Airports mit einem jährlichen Fluggastaufkommen unter



Die Manager von Bayerns Flughäfen müssen künftig darlegen, dass der Betrieb ihres Airports ohne Steuergelder auskommt, oder dass solche wegen Marktversagens notwendig sind. FOTO FMG

700 000 ist die EU-Kommission nicht so streng. Doch der Flughafen in Memmingen zählt mehr (rund 840 000 im Jahre 2013) und das vor allem wegen der Billig-Fluggesellschaft Ryanair.

„Nach aktuellem Stand sehen wir für den Airport Nürnberg keine Betroffenheit aufgrund der geplanten EU-Beihilfe Linie. Die nationale Umsetzung wird

schlussendlich erst zeigen, ob es auch Implikationen für den Airport Nürnberg geben wird“, so Nürnbergs Flughafensprecher Reto Manitz zur *Staatszeitung*. Der Airport Nürnberg mag gelassen sein, aber auch der Airport Memmingen?

Memmingen, der höchstgelegene Verkehrsflughafen Deutschlands und der kleinste in Bayern,

hat nur Billigfluggesellschaften, die ihn anfliegen: die irische Ryanair, die deutsche Germanwings (Tochter der Lufthansa) und die ungarische Wizzair. Hat der Airport ein Geschäftsmodell, das ohne Steuergelder auskommt?

Flughäfen und Fluggesellschaften hängen ökonomisch zusammen, insbesondere die Regionalflughäfen und Billigfluggesell-

schaften. Doch letztere erpressen die zumeist staatlich betriebenen Regionalflughäfen: „Wenn ihr uns eure Infrastruktur nicht billiger zur Verfügung stellt, fliegen wir euch nicht mehr an“, drohen sie. Die Flughäfen haben keine andere Wahl als sich darauf einzulassen und Steuergelder einzusetzen, ist es doch meist nur eine Gesellschaft, die

die angebotene Infrastruktur nachfragt. In der volkswirtschaftlichen Terminologie heißt das Monopson (Nachfragemonopol).

Im März 2014 werden die neuen Beihilfe-Leitlinien für Flughäfen im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Ein Jahr später sind sie verbindlich. Genug Zeit für Bayerns Flughäfen, sich darauf vorzubereiten.

> RAINER LÜTKEHUS

Klimaschutz-Zertifikat für den Flughafen München

Effektive CO₂-Reduktion

Bereits zum vierten Mal in Folge erhält der Münchner Airport ein Zertifikat für seine erfolgreichen Bemühungen zur Verminderung von CO₂-Emissionen. Bei der Initiative „Airport-Carbon-Accreditation“, die vom europäischen Flughafendachverband ACI Europe ins Leben gerufen wurde, erreichte der Münchner Airport das „Level 5“ und damit die zweithöchste von vier möglichen Bewertungsstufen. Das Zertifikat wird an Flughäfen verliehen, die durch effektive und nachhaltig wirksame Schritte zur Verminderung der CO₂-Emissionen beitragen und andere Partner am Flughafen – insbesondere die Luftverkehrsgesellschaften – in diese Bemühungen einbinden.

Voraussetzung für die Auszeichnung ist eine umfassende CO₂-Bilanz, die die Flughafen München GmbH (FMG) in Zusammenarbeit mit anderen am Campus engagierten Unternehmen erstellt hatte. Sie verdeutlicht das breite Spektrum der Maßnahmen zur CO₂-Einsparung auf dem gesamten Flughafen – dazu zählen etwa die auf den Vorfeldern geplanten Anlagen zur Klimatisierung der Flugzeuge an den Abstellpositionen, mit denen der Betrieb der kerosingetriebenen Hilfsturbinen überflüssig gemacht werden soll.

Weitere wichtige Projekte sind die mit der Deutschen Flugsicherung eingeführten Maßnahmen

für einen optimierten Flug- und Abfertigungsbetrieb sowie die Weiterentwicklung der emissionsabhängigen Landeentgelte, die Fluggesellschaften am Münchner Airport entrichten müssen.

Der Klimaschutz ist ein zentrales strategisches Unternehmensziel der FMG: So soll das weitere Wachstum am Münchner Airport bis zum Jahr 2020 bezogen auf das Basisjahr 2005 CO₂-neutral gestaltet werden. In diesem Zusammenhang gilt das Etappenziel, die CO₂-Emissionen des Flughafens bis Ende 2014 um 44 000 Tonnen gegenüber dem Jahr 2005 zu reduzieren. Mit den bisher erreichten Ergebnissen bei der CO₂-Verminderung liegt die FMG voll im Plan. > BSZ

Aktuelle Fluggastzahlen

München wächst – Nürnberg schrumpft

Der Münchner Flughafen freut sich über weiter steigende Passagierzahlen. Im vergangenen Jahr nahm die Zahl der Fluggäste in München um 0,8 Prozent auf rund 38,6 Millionen zu, wie das Statistische Landesamt vor Kurzem in München mitteilte. In Nürnberg dagegen fiel die Zahl der Passagiere um 8 Prozent auf nur noch 3,5 Millionen.

Der Zuwachs in München liegt nach Angaben des Flughafenbetreibers am internationalen Verkehr. Die Zahl der Fluggäste im Europaverkehr wuchs um gut 2 Prozent auf 23,4 Millionen und im Interkontinentalverkehr um knapp 2 Prozent auf 5,8 Millionen.

Auf die steigende Nachfrage reagierten Fluggesellschaften wie Lufthansa mit dem Einsatz größerer Flugzeuge. Turbopropflugzeuge mit 70 Sitzplätzen seien durch größere Maschinen mit bis zu 120 Sitzplätzen ersetzt worden, erklärt Flughafen-Sprecher Florian Steuer.

Weniger Starts

Mit den größeren Flugzeugtypen sei die Zahl der Starts und Landungen zurückgegangen. Die dadurch frei werdenden Zeitfenster lägen aber weitgehend außerhalb der

Verkehrsspitzen. „Der Münchner Airport ist nach wie vor die meiste Zeit des Tages ausgelastet.“

In Nürnberg drückte der Wegfall als touristisches Drehkreuz die Passagierzahlen. Bis 2013 hatte noch Air Berlin den Nürnberger Flughafen als Umsteigsort für Touristen genutzt, die aus anderen Städten ins Ausland reisten. 2008 waren sogar noch 1,5 Millionen Drehkreuz-Passagiere über Nürnberg geflogen. Ab April sollen laut Flughafen-Sprecher Reto Manitz neue Angebote dem Passagier-rückgang entgegenwirken.

Der Allgäu Airport registrierte einen Rückgang von 3,5 Prozent auf 837 000 Passagiere. > DPA

KLAGE GEGEN ULTRALEICHTFLUGPLATZ

Gegen einen Ultraleichtflugplatz bei Nemslingen (Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen) will jetzt die betroffene Marktgemeinde klagen. Das Luftamt Nordbayern hatte vor Kurzem den Betrieb genehmigt. Das passt der Gemeinde nicht, weil sie

schon vor Jahren neben dem geplanten Flugplatz ein Baugebiet für Wohnhäuser ausgewiesen hat. Nun befürchtet die Gemeinde, dass sich angesichts des künftigen Flugbetriebs mit 900 bis 1200 Starts und Landungen im Jahr die Grundstücke

kaum noch verkaufen lassen. Nicht berücksichtigt wurden vom Luftamt die zahlreichen Einwendungen von Bürgern, Nachbargemeinden und des Naturparks Altmühltal wegen des befürchteten Fluglärms durch die Ultraleichtflieger.

/Flughafen München: Verbindung leben



Vielfalt erleben, Herzlichkeit spüren, Menschen zusammenbringen. Lesen Sie unser kostenloses eMagazin Motion. Ab sofort im AppStore und im Google PlayStore.

