



Ferienflüge ab Regionalflughäfen beleben das Geschäft, reicht es aber für einen wirtschaftlich sinnvollen Betrieb?
Foto: P.Trippi-Services

Haben Regionalflughäfen eine Zukunft?

Peider Trippi

Fachjournalist Bahn- und Flugwesen

Die von den Schweizer Aviatik-Journalisten im Verkehrshaus Luzern organisierte Tagung „Welche Zukunft hat Regional?“ fand unter Beteiligung von jeweils drei Vertretern von Regionalflughäfen, Regionalfluggesellschaften und Tour Operator sowie dem Luftamt BAZL, Skyguide und dem Aviation Competence Center der HSG St.Gallen statt und fand ein viel beachtetes Interesse.

Der erfolgreiche Betrieb eines Regionalflughafens, wie auch für die damit verbundenen Airlines, ist es eine Gratwanderung. Ein Blick ins nördliche Nachbarland mit seinen knapp 30 Regionalflughäfen zeigt dort, mit wenigen Ausnahmen, ein düsteres Bild. Kaum ein Betrieb der betriebswirtschaftlich auf gesunden Beinen steht. Die Lokalpolitik steht in der Kritik, doch ohne sie wären die „Landratspisten“, wie es einst das Handelsblatt betitelte, oft geschlossen.

Die sich stetig verändernden Rahmenbedingungen wie das durch die Politik und Ereignisse beeinflusste Konsumverhalten, Veränderungen bei den Tour-Operators, Wettbewerbssituationen unter den Fluggesellschaften, rechtliche Auflagen (die internationalen Standards entsprechen müssen) und unsichere finanzielle Erträge stellen hohe Anforderungen an das Flughafen-Management. Die vom Bund in der Schweiz vorgegebene Definition für Regionalflughäfen wird wie folgt umschrieben: „Die Regionalflugplätze dienen in erster Linie der Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsfliegerei. Sie ergänzen die Landesflughäfen als Träger des öffentlichen Luftverkehrs mit direkten Verbindungen ins In- und Ausland. Daneben nehmen auf den Regionalflugplätzen die Ausbildung und der Flugsport eine bedeutende Rolle ein“.

Gemäss dem Luftfahrtpolitischen Bericht (LUPO) 2016 soll eine langfristige Koexistenz zwischen Flugplätzen und Nutznießern sichergestellt werden und günstige

Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Flughafeninfrastrukturen geschaffen werden. Im Weiteren sollen die Regionalflughäfen als wichtige Reserve für den Erhalt und die weitere Entwicklung der Business Aviation und als Ausweichflughäfen erhalten bleiben. Durch neue Technologien im Anflugbereich sollen die Effizienz und Sicherheit gesteigert werden. Diese Absichtserklärungen sind zwar hilfreich, sichern aber die Existenz eines Regionalflughafens ohne entsprechende Massnahmen keineswegs. Im Gegensatz zu den über 7 Milliarden Bundesgelder an die Bahninfrastruktur erhalten die Regionalflughäfen als Teil des öffentlichen Verkehrs kaum eine nennenswerte Unterstützung.

Wie eine kürzliche Veröffentlichung der Eidgenössischen Finanzkontrolle aufzeigte, werden die Regionalflughäfen mit 30 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer für Flugsicherungskosten bezuschusst. Dieser Betrag soll bis 2020 um 7 Millionen Franken reduziert werden. Die Flugsicherung Skyguide will ihre Kosten in diesem Zeitraum um 3 Millionen senken, die Flughafenbetreiber haben ihre Tarife um 10 Prozent zu erhöhen um den Ertrag um eine halbe Millionen zu steigern. Weitere 3.5 Millionen sind seitens der Flugplatzhalter beizusteuern. Anfang 2017 ist diese bundesrätliche Verordnung in Kraft getreten.

Die Betriebsergebnisse aller Kategorie II – Flugplätze (Regional) ergeben heute, trotz der Bezuschussung, einen jährlichen Fehlbetrag von rund 6 Millionen Franken. Diese wurden bisher aus dem Gewinn der Landesflughäfen gedeckt. Diese Quersubvention wird im kommenden Jahr wegfallen. Skyguide wird künftig ihre Leistungen den Regionalflugplätzen verrechnen und diese müssen in Zukunft beim BAZL die Abgeltung beantragen. Die Frage der künftigen Finanzierung der auf den Regionalflugplätzen bestehenden strukturellen Defizite ist zurzeit ungelöst. Problematisch scheint die Tatsache, dass die Tarife gegenwärtig bei Weitem nicht kostendeckend sind. Diese Diskussion steht allerdings in keinem Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen den die schweizerischen Regionalflughäfen gemäss der INFRAS-Studie 2011 generieren: Unter Einbezug der direkten und indirekten Effekte betragen diese schweizweit jährlich 700 Millionen Franken und beschäftigen über 4000 Vollzeitstellen. Die immateriellen, qualitativen Effekte lassen sich finanziell nicht beziffern, sind aber von entscheidender regionaler Bedeutung. Beispiele hierzu sind die Ansiedelungen von Industrien in Flughafennähe (Grenchen, Altenrhein), Reisezeitersparnisse (Bern, Altenrhein, Sion), Entlastung der Landesflughäfen (in Zukunft Dübendorf, Payerne), Attraktivität der Region für den Tourismus (Samedan, Sion, Lugano), Flugausbildung (Birrfeld, Grenchen) usw. Zusammenfassen kann man es wohl am besten wie es Jürg Schmid, Schweiz Tourismus, anlässlich des sechsten Luftfahrtkongresses im November 2016 umschrieb: „Jedes fünfte Gipfeli, das der Bäcker in Zermatt verkauft, geht an einen Gast der mit dem Flugzeug in die Schweiz geflogen ist“.

Welche Perspektiven ergeben sich für die Regionalflughäfen trotz diesen finanziellen Bürden? Ein grosser Teil der Betriebsaufwände sind Fixkosten. Diese werden mehr denn je durch internationale Regulative mit entsprechenden Kostenfolgen belastet. Potenziale für die Effizienzsteigerungen lassen sich am ehesten in zukünftigen Flugsicherungsmassnahmen wie Remote Tower, Aerodrome Flight Information Service AFIS und Einsatz Satellitennavigation ordnen sowie im Bereich der flughafenübergreifenden Bündelung von

Supportaktivitäten und Kompetenzen erreichen. Das heisst, neue Verfahren und Organisationen sind zu planen, umsetzen und zu zertifizieren. Einen bisher einzigartigen Weg hat sich in Altenrhein entwickelt: Eine Immobiliengesellschaft, die Flugline People's und die Flughafengesellschaft sind drei rechtlich selbständige Unternehmen. Diese werden von ein und demselben Management geführt, ein schlanker Overhead spart Kosten. Dieses Modell taugt allerdings nur so lange, wie sich die Fluggesellschaft rechnet.

Somit bleibt nur noch die Ertragsseite zu steigern, um die finanzielle Potenz der Regionalflughäfen zu steigern. Hier sind Kreativität, Marketing, Destinationen-Management, Erkennen von Marktchancen, höhere Ausnutzung der Grundstücke und Kontinuität aller Partner eines Flughafens gefragt. Um dies zu erreichen sind die operierenden Fluggesellschaften, Tour Operator und Flughafen Management gefordert. Stellvertretend zwei Berner Beispiele: Hotelplan beschloss im Herbst 2015 den Markt in Bern zu erschliessen und setzte sich mit dem Flughafenbetreiber, der Helvetic Airways und dem Konkurrenten TUI zusammen. Im Sinne einer win-win-win-win Situation wurde gemeinsam optimiert. Neu einbezogen wurde die nördliche Romandie, die zeitlich näher und verkehrstechnisch einfacher am Berner Flughafen als an Genf Cointrin liegt. Nach Investitionen von rund 3.5 Millionen Franken und einem Jahr Betrieb konnte Hotelplan in der ersten Saison 2016 eine Auslastung von knapp 90 Prozent erzielen. Tendenz 2017 steigend. Einen anderen Weg beschritt 2000 Railtour Suisse. Zusammen mit DZT, Deutsche Zentrale für Tourismus, und weiteren Partnern wurde beschlossen, die Inseln und Seenplatte von Mecklenburg-Vorpommern als Urlaubsdestination für Schweizer/innen zu entwickeln. Das Resultat lässt sich ansehen: von 50'000 Übernachtungen durch Schweizer/innen 1998 entwickelte sich der Markt auf 170'000 Übernachtungen im 2016. Die Verbindung wird heute durch die Berner Fluggesellschaft SkyWork erbracht.

Wichtig ist es, Linien- und Charterpassagieren die Vorzüge wie kurze Check-in-Zeiten und Wege, übersichtlicher Terminal, familiäre Atmosphäre und günstige Parkgebühren zu kommunizieren. Um ein wirtschaftliches Potenzial im Linien- und Charterverkehr zu entwickeln benötigt ein Regionalflughafen ein Einzugsgebiet von bis zu zwei Millionen Einwohnern und die Anbindung an Drehkreuze wie Frankfurt, Wien, Paris etc. Die seit zwanzig Jahren rückläufige Verkehrsentwicklung der Flugbewegungen auf den Regionalflughäfen hat im Bereich General Aviation durchschnittlich ein Prozent pro Jahr betragen, im Linien- und Charterverkehr wurden die rückläufigen Bewegungen durch grössere Flugzeuge weitgehend kompensiert. Die Kunden sind bereit, bis zu CHF 150.- pro Person mehr für den Abflug ab einem Regionalflughafen mit einem kleineren Flugzeug (mit höheren Sitzplatzkosten) zu bezahlen. Aufgrund des Preiszerfalls ab Basel/Zürich/Genf ist ein kommerzieller Erfolg aber langfristig unsicher. Vergleichsweise hat sich der Verkehr im gleichen Zeitraum in Basel respektive Genf dank den LCC (low cost carrier), vor allem Easy Jet, um plus 130 Prozent respektive um plus 260 Prozent entwickelt. Regionalflughäfen wie Friedrichshafen und Memmingen haben zunehmend die LCC wie Ryanair, Wizz Air, Easy Jet und Eurowings im Fokus, die Nischenmärkte suchen und belegen.

Der Verband Schweizer Flugplätze sieht nur den Weg über eine intensive, partnerschaftliche Zusammenarbeit unter den Interessensvertretern der Luftfahrt um die Quadratur des

Kreises zu durchbrechen. Das Beispiel Dübendorf zeigt auf, dass Industrie- und Technologieparks, Wartungsbetriebe bis hin zu Universitäts-Campus eine langfristige Sichtweise und Unabhängigkeiten vom direkten Flugbetrieb bedingen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt geht noch einen Schritt weiter und stipuliert „neben dem Bund sind auch die Standortkantone gefordert, die erforderliche Unterstützung zu leisten“. Ansonsten wird sich die Befürchtung eines Regionalflughafenbetreibers bewahrheiten „es ist unvermeidbar, dass Regionalflughäfen eingehen werden“.