



Foto: Fraport AG

FLUGHAFENVERBAND ADV VERÖFFENTLICHT HALBJAHRESZAHLEN

Die Entwicklung der wichtigsten deutschen Flughäfen im Überblick

Deutschlands Luftverkehr wächst wieder leicht. Nach dem schwierigen Jahr 2013 hat das Passagieraufkommen im ersten Halbjahr 2014 um gut zwei Prozent zugelegt. Für das Gesamtjahr ist der Flughafenverband ADV vorsichtig optimistisch.

Das Jahr 2013 war kein besonders gutes Jahr für den deutschen Flugverkehr, betont die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen (ADV). Ereignisse wie die anhaltende Finanzkrise, der „Arabische Frühling“ und andere, teils innenpolitische Faktoren hätten den innerdeutschen und interkontinentalen Flugverkehr schwächeln lassen. Die Zahlen, die der ADV jedoch nun für das erste Halbjahr 2014 vorlegt, berechtigen aber zu vorsichtigem Optimismus, dass dieser Trend gebrochen werden könnte. Wengleich schon die nächste Krise wegen der Streitigkeiten zwischen Europa und Russland an die Tür klopft.

96 Millionen Passagiere

Im ersten Halbjahr, einschließlich Juni 2014, haben mehr als 96 Millionen Fluggäste einen deutschen Flughafen in Anspruch genommen. Dieser Wert entspricht einer Steigerung von 2,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, obwohl der innerdeutsche Luftverkehr mit 0,1 Prozent eher stagniert. Der Flugverkehr innerhalb Europas zeige sich dagegen mit drei Prozent Zuwachs

„erfreulich stabil“ und auch der interkontinentale Verkehr konnte sich mit 1,9 Prozent leicht erholen. Bemerkenswert sei, dass die Zahl der gewerblichen Flüge wieder gestiegen sei. Zwar nur um 0,4 Prozent, aber zum ersten Mal seit zwei Jahren habe es hier wieder ein Wachstum gegeben, sagt der Flughafenverband.

Insgesamt lässt sich laut dem Bericht die Situation der deutschen Flughäfen anhand solcher Zahlen aber nur schwer verallgemeinern. Zu unterschiedlich wären die lokalen Einflüsse auf das Wachstum der Flughäfen.

Stabiler Europa-Verkehr

Die deutschen Flughäfen wissen um die Schwankung, denen der deutsche Luftverkehr unterworfen ist. Die verkehrsreichen Ferienmonate standen im Juni erst noch bevor. Besonders die kleineren Flughäfen sind auf diesen saisonalen Flugverkehr angewiesen – doch je nach gesamtwirtschaftlicher Lage ist er Schwankungen unterlegen.

Das Geschäft mit Luftfracht wächst im ersten Halbjahr 2014 gegenüber dem Vorjahres-

zeitraum um mehr als zwei Prozent moderat. Auch hier müssten laut Flughafenverband die individuellen Faktoren für jeden einzelnen Airport in Betracht gezogen werden. Während Frankfurt/Main und Leipzig als deutsche Frachtdrehkreuze florieren, können Schwankungen im Frachtaufkommen auch für herbe wirtschaftliche Verluste sorgen – wie beispielsweise in Frankfurt/Hahn.

Wie die deutschen Fluggesellschaften würden auch viele internationale Airlines inzwischen einen strikten Konsolidierungskurs verfolgen. Das bleibe nicht ohne Folgen für die Airports: Neue Strecken und Verbindungen werden nur zögerlich neu eingerichtet und das Geschäft werde von Vorsicht und Risikominimierung bestimmt.

Der Trend, dass Low-Cost-Airlines mit Touristikunternehmen kooperieren und so, wie von Luftfahrtökonomern erwartet, für mehr Wettbewerb zwischen den etablierten Ferienfliegern sorgen, müsse sich allerdings gerade jetzt bewähren, betont der ADV.

■ CHRISTOPH BECKERT

Die sechs größten deutschen Flughäfen im ersten Halbjahr 2014 (nach Passagieraufkommen)

Im Folgenden geben wir eine Übersicht über die individuellen Trends an Deutschlands Passagierreichsten Flughäfen. Alle Zahlen stammen aus dem Quartalsbericht der ADV.



Foto: Fraport AG

FRANKFURT AM MAIN – FRA		
	Anzahl	Wachstum
Passagiere	27 787 828	+ 2.4
Luftfracht in Tonnen	1 057 947	+ 2.2
Flugbewegungen	229 039	- 0.1

Faktoren:

- gesteigerter Umsatz durch geringere Investitionen in andere Konzernteile der Fraport AG
- anhaltendes Passagierwachstum trotz Streiks
- Kapazitäten nahezu ausgeschöpft



Foto: Flughafen München GmbH

MÜNCHEN – MUC		
	Anzahl	Wachstum
Passagiere	18 754 069	+ 1.0
Luftfracht in Tonnen	155 090	+ 3.4
Flugbewegungen	184 327	- 1.7

Faktoren:

- Neuer Bestwert bei Passagierzahlen durch mehr Großraumjets
- stabiler Drehkreuzverkehr mit vielen umsteigenden Fluggästen



Foto: Günter Wicker / Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

BERLIN TEGEL & SCHÖNEFELD – TXL & SXF		
	Anzahl	Wachstum
Passagiere	13 160 554	+ 6.2
Luftfracht in Tonnen	22 920	+ 23.4
Flugbewegungen	123 104	+ 6.1

Faktoren:

- starkes Wachstum von airberlin und Easyjet mit höherer Flug-Frequenz
- Airberlin und Hainan Airlines erfolgreich mit Luftfracht nach Amerika & China
- Kapazitäten in Tegel erreicht



Foto: Christian Behrens, Flughafen Düsseldorf

DÜSSELDORF – DUS		
	Anzahl	Wachstum
Passagiere	10 097 660	+ 4.3
Luftfracht in Tonnen	47 881	+ 8.2
Flugbewegungen	100 715	- 0.1

Faktoren:

- Passagierrekord durch neue Strecken, Fluglinien und größere Flugzeuge
- Anbindung nach Japan durch All Nippon Airways und Chicago durch American Airways



Foto: Michael Penner

HAMBURG – HAM		
	Anzahl	Wachstum
Passagiere	6 810 547	+ 7.2
Luftfracht in Tonnen	155 090	+ 3.4
Flugbewegungen	73 524	+ 6.2

Faktoren:

- Ausbau von Flugverbindungen durch Germania
- attraktiver Flughafen für Verbindungen von Billig-Airlines nach Nordeuropa
- harter Wettbewerb mit den umliegenden Flughäfen Bremen, Rostock und Hamburg-Langenhagen



Foto: Flughafen Stuttgart GmbH

STUTTGART – STR		
	Anzahl	Wachstum
Passagiere	4 344 819	- 1.7
Luftfracht in Tonnen	15 411	+ 1,4
Flugbewegungen	59.758	+ 0.1

Faktoren:

- stabile wirtschaftliche Situation des Flughafenkonzerns
- die verkehrsstärksten Monate werden in der zweite Jahreshälfte erwartet
- Premium-Frachtverkehr legt leicht zu

das bereits genehmigte Volumen von 256 000 steigern. Zur Anpassung an die erwartete Verkehrsentwicklung will der Flughafen außerdem acht zusätzliche Abstellpositionen für Flugzeuge anlegen und die Rollwegbreiten

den zukünftigen europäischen Anforderungen anpassen.

Durch die Betriebserweiterung entstünden eine Bruttowertschöpfung von rund 4,7 Milliarden Euro und etwa 22 000 neue Arbeitsplätze, argumentiert die Flughafengesellschaft. Doch im Umfeld

hat sich schon der Widerstand formiert. Die Bürgermeister von Essen, Kaarst, Krefeld, Meerbusch, Mülheim, Ratingen und Tönisvorst haben bereits einen Protestbrief an Nordrhein-Westfalens Minis-

terpräsidentin Hannelore Kraft geschickt und erklärt, dass den Flughafen-Anwohnern noch mehr Fluglärm nicht zuzumuten sei. Das Planfeststellungsverfahren wird mindestens zwei Jahre dauern.

■ RAINER W. DURING

Moskaus zentraler Air-Hub sitzt wortwörtlich im Glashaus – seine starke Partnerschaft in den Westen muss sich auch nach dem Ausbau des Terminals beweisen.

kau-Domodjedovo, kurz DME, einen sehr starken Beitrag zum Luftverkehr in Russland und ganz Europa.

Mitte August kündigte die Leitung des Flughafens nun an, das Passagierterminal bis 2016 ausbauen zu wollen. Die Grundfläche des Abfertigungsgebäudes soll dabei quasi verdoppelt werden, nämlich auf 235 000 Quadratmeter. Insgesamt vergrößert sich die Fläche des Flughafens damit auf über 500 000 Quadratmeter. Das Konzept des Ausbaus eines einzelnen Terminals mit allen Funktionen, „Under one roof“ genannt, erlaubt es dabei bestehende Infrastruktur weiter zu nutzen, statt diese neu bauen zu müssen.

Neben 100 neuen Check-in-Schaltern und 40 Selbst-Check-in-Schaltern werden auf dem östlichen Vorfeld neue Parkpositionen für Großraumflugzeuge wie den Airbus A380 entstehen. Diese zusätzlichen Kapazitäten sollen durch modernste IT-Systeme verwaltet und gesteuert werden.

Ob sich der größtenteils staatlich finanzierte Ausbau auch wirtschaftlich lohnt, wird die Zukunft zeigen müssen. Für die bedeutendsten Partner des Flughafens, Oneworld und Star Alliance, bedeutet der Ausbau aber einen zusätzlichen Anreiz in den Air-Hub Moskau zu investieren. Die größte Unsicherheit für den Erfolg des Projekts bleibt damit die Politik.

■ CHRISTOPH BECKERT

Foto: Moscow Domodedovo Airport



DAS RUSSISCHE DREHKREUZ IM LUFTVERKEHR

Moskau DME bekommt Terminal-Erweiterung

Der Flughafen Domodjedovo legte in der ersten Jahreshälfte kräftig zu, wie die aktuell veröffentlichten Verkehrszahlen bescheinigen. So ist der Plan verständlich, den inzwischen größten Moskauer Flughafen weiter auszubauen.

Im Licht jüngster politischer Spannungen zwischen Ost und West scheint es ein gewagter Plan zu sein, doch die Verkehrs-

zahlen des ersten Halbjahres 2014 geben dem Projekt durchaus Recht. Mit einem Wachstum von 12,8 Prozent allein im Bereich des

Passagierverkehrs für das Jahr 2014 und Passagierzahlen von insgesamt 30,76 Millionen im Jahr 2013, leistet der Flughafen Mos-



PUREN ÜBERNAHM FLUGHAFEN

Neuer Investor in Lübeck

Der Flughafen Lübeck ist gerettet – wieder einmal. Nach dem kurzfristigen Intermezzo eines Deutsch-Ägypters ist der Airport nun in der Hand eines chinesischen Investors, der auf Medizin-Tourismus setzt.

Der Lübecker Flughafen lieferte in den vergangenen Monaten so manche Schlagzeile. Zunächst herrschte Euphorie vor, denn mit Mohamad Rady Amar war zum Jahresbeginn 2013 ein neuer Investor gefunden. Die drohende Herabstufung oder gar Schließung des Standortes war damit abgewendet. Der Ägypter mit deutschem Pass übernahm den Airport zwar nur für einen symbolischen Euro, versprach aber Investitionen in Höhe von 20 Millionen Euro in den kommenden fünf Jahren.

Neben Modernisierung und Ausbau wollte Rady Amar auch neue Flugverbindungen ab Lübeck etablieren – vor allem nach Ägypten und Marokko. Im Fokus standen dabei einerseits deutsche Urlauber, umgekehrt aber auch Geschäftsreisende und Gesundheitstouristen, die sich an der Lübecker Uni-Klinik behandeln lassen wollten. Es gab sogar Pläne zum Aufbau einer eigenen Fluggesellschaft.

Doch umgesetzt wurde kaum etwas. Das Zögern wurde zunächst mit den instabilen politischen Verhältnissen in Nordafrika begründet.

Das finanzielle Risiko sei zu hoch, sagte der neu eingesetzte Geschäftsführer Siegmund Weegen. Er hatte Rady Amar bei der Privatisierung des Lübecker Flughafens beraten. Im März 2014 legte er jedoch sein Amt aus gesundheitlichen Gründen nieder. Amar übernahm nun das Ruder. Nur sechs Wochen später verkaufte er seine Anteile und tauchte ab.

In der Lübecker Bürgerschaft herrschte Bestürzung. Neuer Eigentümer war nun laut letzter Amtshandlung von Rady Amar ein Berliner Geschäftsmann, den aber niemand kannte und der nicht in Erscheinung trat. Die Zukunft des Flughafens war wieder völlig offen. Eine Übernahme durch das Land Schleswig-Holstein wurde aber sofort ausgeschlossen – auch wenn die Belegschaft sich dies wünschte. Neben dem Erhalt von Arbeitsplätzen wurde dabei erneut auf die mögliche Rolle als „dritte Landebahn“ für den Hamburger Flughafen hingewiesen.

Da Alt- und Neueigentümer wochenlang nicht erreichbar waren, wurde Weegen zum Notgeschäftsführer bestellt. Er beantragte umgehend Insolvenz. Dabei kam heraus, dass die Betreibergesellschaft bei der Pacht monatelang im Zahlungsrückstand war. Auch Gehälter standen noch aus. Der eingesetzte Insolvenzverwalter hatte nun die Aufgabe, die Zukunftsfähigkeit von Lübeck-Blankensee zu beurteilen und Lösungen zu suchen.

Im Juni dann die nächste Hiobsbotschaft: Platzhirsch Ryanair zieht sich aufgrund der unsicheren Situation zurück und wechselt nach Hamburg. Die irische Lowcost-Airline hatte Palma de Mallorca, Pisa und Mailand-Bergamo ab Lübeck angeboten. Am 31. Juli 2014 hob die letzte Maschine ab. Damit verblieben nur zwei Linienverbindungen der ungarischen Wizz Air am Lübecker Airport.

Das sind alles andere als gute Voraussetzungen für die Suche nach einem neuen Eigentümer. Und dennoch konnte mit der PuRen Germany

GmbH ein neuer Investor zum 1. August gewonnen werden. Hinter der Firma steht laut Insolvenzverwalter die in Hongkong registrierte PuRen Group. Dessen alleiniger Gesellschafter ist der Geschäftsmann Chen Yongqiang. Er betreibt in China mehrere Krankenhäuser. Damit ist auch der künftige Kurs

für Lübeck umrissen: Medizin-Tourismus. Dafür soll eine innerdeutsche Verbindung zu einem Drehkreuz wie z. B. München eröffnet werden. Ausländische Patienten könnten so nach Lübeck gelangen, um sich hier behandeln zu lassen. Die chinesische Firma handelt zudem mit Flugzeug-Ersatzteilen

und betreibt eine Flugschule. Doch die Kapazitäten sind knapp in China, und Chen sieht in Lübeck weiteres Potential.

Angesichts der letzten Ereignisse gehe es zunächst aber um eine Stabilisierung des Flugbetriebs und den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zum wei-

teren Ausbau, beruhigt der neue Geschäftsführer Markus Matthießen. Langfristig rechne er aber mit einer Million Passagiere pro Jahr. 2013 waren es lediglich 370 000. In diesem Jahr dürfte die Anzahl nach dem Ryanair-Abgang noch darunter liegen.

■ OLIVER PRITZKOW

Foto: Müller/Flugpl. Neuhardenberg



Die Chefs der 14 Flugplätze bei der Vereinsgründung vor einer Frachtmaschine in Neuhardenberg.

FLUGPLÄTZE GRÜNDEN VEREIN FLYBB

Gemeinsam geht's besser

Lange war das Verhältnis zwischen den Berliner Flughäfen und den Flugplätzen im Brandenburger Umland eher frostig. Während seine Vorgänger kaum Interesse an einer Kooperation zeigten, hat Berlins Flughafen-Chef Hartmut Mehdorn jetzt die Initiative ergriffen.

In Neuhardenberg trafen sich die Flugplatz-Geschäftsführer zur Gründung von flyBB. Neben den noch „Big 3“ - Tegel, Schönefeld und BER – gehören die Verkehrs-

landeplätze Cottbus-Drewitz, Eberswalde-Finow, Eggersdorf, Oehna, Ruppiner Land (Fehrbellin), Schönhagen und Strausberg sowie die Sonderlandeplätze Bie-

nenfarm, Neuhardenberg, Reinsdorf und Saarmund zu den Gründungsmitgliedern des Vereins.

Es gelte, die Interessen zu bündeln, den Nachwuchs zu för-

dern und ein gemeinsames Sprachrohr beispielsweise gegenüber der Landespolitik zu schaffen, so Mehdorn. „Wie wollen die Kleinen nicht unterdrücken, sondern gemeinsam unterwegs sein.“ Dazu gehöre auch die Werbung von Sponsoren aus der befreundeten Industrie.

„In Freundschaft zusammenhalten heißt auch, gemeinsam ein Arbeitsumfeld zu entwickeln, in dem Zigtausende ihr Auskommen und eine Perspektive für sich und ihre Familien haben“, so der zweite Vorsitzende und Geschäftsführer des Oehna-Betreibers Fläming Air, Martin Eckardt.

Gerade in einer Zeit, in der die luftfahrtfeindliche Stimmung in der Öffentlichkeit zunimmt, bedarf es gemeinsamer Konzepte und Öffentlichkeitsarbeit, es gelte, Gemeinsamkeiten zu formulieren, sagt Klaus-Jürgen Schwahn, Geschäftsführer des mit rund 43 000 Flugbewegungen größten ostdeutschen Verkehrslandeplatzes in Schönhagen. „Der BER wird nicht alles abdecken können, wir sind in der Lage, Service- und Ergänzungsleistungen zu erbringen“, so Uwe Hädicke, Managing Director in Neuhardenberg. Der Verein sei „ein guter Ansatz“, und Mehdorn der erste Berliner Flughafenchef, „der sich für seine Nachbarn interessiert.“

■ RAINER W. DURING