

WirtschaftsWoche

Top-Themen 

WiWo > Unternehmen >
Dienstleister >

Flughafenkrise: Dieses Beispiel zeigt, wie eine Flughafen-Sanierung gelingen könnte

ANZEIGE

FLUGHAFENKRISE

Hoffnungsbringer aus dem Norden

von Rüdiger Kiani-Kreß
20. November 2021



Neue Rolle für den idyllisch gelegenen Airport Rostock-Laage: Hoffnungsbringer für die kleineren Regionalflughäfen in Deutschland.

Bild: [dpa](#)

Corona treibt die lange boomenden deutsche Regionalflughäfen in Richtung Insolvenz wie zuletzt den Billigflugpionier Hahn. Doch am Airport von Rostock zeigt der Mittelständler Zeitfracht, wie sich die Landeplätze retten können.

Artikel teilen per: Artikel teilen per: 

Der Flughafen Rostock-Laage hatte in den vergangenen 50 Jahren schon viele Funktionen. Zuerst war er ein Militärflughafen für die Nationale Volksarmee der DDR und später für die Waffenschule Luftwaffe der [Bundeswehr](#). Dann starteten hier Nachtpostflüge der Deutschen Post und zuletzt flogen viele Norddeutsche aus Rostock in die Geschäftsreise oder Ferien rund ums Mittelmeer.

ANZEIGE

Jetzt gibt es eine neue Rolle für den idyllisch gelegenen Airport in Mecklenburg-Vorpommern: als Hoffungsbringer für die kleineren Regionalflughäfen in [Deutschland](#). „Mit seinem neuen Geschäftsmodell könnte Rostock zu einer Art Vorbild für die Regionalflughäfen werden“, sagt Stefan Höffinger, geschäftsführender Gesellschafter der Wiener Beratung Höffinger und einer der führenden Experten der Flughafenbranche. „Viele waren schon vor der Coronakrise in den roten Zahlen.“ [Der Verkehrseinbruch durch die Pandemie und veraltete Geschäftsmodelle trieben dann mehrere Flughäfen in die Insolvenz – zuletzt das einzige Billigflugzentrum Hahn.](#)

[Rostock steht kurz vor einer Übernahme durch den Berliner Logistik-Mittelständler Zeitfracht.](#) Bekommt das Familienunternehmen wie erhofft den Zuschlag, will es den in den üblichen Drei-Buchstabencodes der Branche als RLG abgekürzte Landeplatz Airport [zu einer Logistik-Drehscheibe ausbauen](#). Erstmal plant Zeitfracht für seine eigenen Tochterfirmen wie die [Adler Modemärkte](#). Aber später könnte er auch für andere Unternehmen der Expressbranche arbeiten. „Jeder ist bei uns gern gesehen, wenn er eine Dienstleistung will“, sagt Geschäftsführer Wolfram Simon-Schröter, dessen Ehefrau Jasmin Schröter der Konzern mit dem Vernehmen nach 900 Millionen Euro jährlichem Umsatz gehört. Damit will der Manager den Flughafen bald aus den roten Zahlen führen.



Am Ende der Todesspirale

Das ehemalige deutsche Billigflugzentrum ist zahlungsunfähig. Schuld ist nicht die Coronakrise allein. Die Probleme reichen viel tiefer. Gibt es für Frankfurt-Hahn überhaupt noch eine Chance?

von Henryk Hielscher, Rüdiger Kiani-Kreß

Das Experiment beobachten viele in der Branche sehr aufmerksam. „Denn was wir alle bei uns noch mehr brauchen als endlich wieder mehr Passagiere ist ein solides Geschäftsmodell für neues Wachstum“, so ein Vorstand eines deutschen Flughafens. Bislang hatten die kleinen Flughäfen bereits zwei Aufschwungsphasen. In den Neunzigerjahren brachten zuerst Flugzeughersteller wie [Bombardier](#) aus Kanada oder die [Airbus](#)-Tochter ATR kleinere Maschinen mit 50 bis 70 Sitzen auf den Markt. Die nutzten einige Regionalairlines um Geschäftsreisende mit teuren Tickets schnell und ohne zeitraubendes Umsteigen ans Ziel zu bringen. Die großen Fluglinien wie [Lufthansa](#), [Air France-KLM](#) oder [British Airways](#) banden mit den Minis kleinere Flughäfen profitabel an ihre Drehkreuze an.

Zweiter Treiber der fliegerischen Regionalisierung war [Air-Berlin-Chef](#) Joachim Hunold. Weil die großen Veranstalter wie [Tui](#) oder Alltours etwa in Münster oder Nürnberg kein Flugzeug allein füllen konnten, bündelte er in seinen Boeings dort die Kunden mehrerer Anbieter. „Doch beide Modelle erledigten sich mit dem Wachstum der Billigflieger“, sagt Michael Garvens, lange Jahre Chef des Flughafens Köln und nun selbstständiger Berater.

Discounter wie [Ryanair](#) oder später Wizz Air unterboten nicht zuletzt dank teilweise üppiger Subventionen der Airports die meisten touristischen Fluglinien bei den Routen in die Feriengebiete. Dann lockten sie mit ihren Nonstop-Flügen so viele Kunden der etablierten Linien an, dass deren Verbindungen leer blieben. Das sorgte für einen zweiten Boom der Provinzairports und brachte selbst abgelegene Landplätze wie Hahn unter die zehn größten deutschen Anbieter.

Doch dieser Aufschwung endete, als immer mehr Billigflieger aufgaben – vom obskuren European Air Express aus Mönchengladbach bis zur Tui-Tochter HLX. Dann erhöhten die verbliebenen Preisbrecher zuerst den Druck auf die Flughäfen für mehr Hilfen – bis viele so hohe Verluste schrieben, dass sie sich die Unterstützungen nicht mehr leisten konnten. Die Billiglinien zogen an größere Drehkreuze wie Frankfurt, weil sie dort mehr Geld verdienten. Sie bekamen meist so gute Ticketpreise, dass sie die höheren Flughafenkosten mehr als wett machen konnten. Am Ende verdienten bereits vor Corona bestenfalls sieben deutsche Flughäfen Geld.



Corona treibt die lange boomenden deutsche Regionalflughäfen in Richtung Insolvenz wie zuletzt den Billigflugpionier Hahn. Am Airport von Rostock zeigt Zeitfracht-Geschäftsführer Wolfram Simon-Schröter, wie sich die Landeplätze retten können.
Bild: dpa, PR

In der Coronakrise rutschten alle noch tiefer in die roten Zahlen. In 2020 schrieben die Landeplätze zwischen Kiel und Memmingen im Allgäu gut zwei Milliarden Euro Verlust. Und auch wenn inzwischen wieder mehr Menschen fliegen und [mit den USA auch das wichtigste Langstreckenziel wieder offen ist](#): „Wir erwarten in diesem Jahr in Summe ein Vorsteuerergebnis von minus 1,5 Milliarden Euro bei den deutschen Verkehrsflughäfen“, sagt Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer der ADV. Somit leben viele Flughäfen wie Berlin, Köln oder München erstmal von Hilfgeldern ihrer meist öffentlichen Eigentümer. Mit Friedrichshafen, Paderborn und zuletzt Hahn rutschten bereits drei Unternehmen in die Insolvenz. „Das bereitet uns große Sorgen“, so der Airport-Lobbyist.

Denn die Aussichten auf Besserung sind gering. Laut Schätzung des Weltluftfahrtverbands IATA wird der Verkehr in Europa wohl frühestens ab 2025 wieder das Vorkrisenniveau erreichen. „Und an vielen Regionalflughäfen könnte es noch länger dauern“, fürchtet Experte Höffinger. Gleichzeitig darf die öffentliche Hand die Verluste nicht mehr lange tragen. Denn laut EU-Vorgaben sind staatliche Betriebsbeihilfen ab 2024 untersagt.

Viel Raum zur Expansion

Der Ausweg für Flughäfen ist es, sich grundlegend zu verändern. In einem ersten Schritt geht es darum, Kosten zu senken, wie es Paderborn und Friedrichshafen angetrieben durch ihre Insolvenzverfahren vorgemacht haben. Neben neue Verträgen mit den Beschäftigten und Lieferanten geht es darum, die Arbeitsweise zu ändern. „An den Airports erledigen die Mitarbeiter mehr als einen Job, etwa in dem die Feuerwehr nebenbei auch beim Entladen der Koffer hilft“, so ein führender Flughafen-Manager.

Sparen und mehr Effizienz allein werden die Probleme der Flughäfen nicht lösen. „Ebenso wichtig ist es, sich für neue Geschäftsmodelle zu

öffnen“, sagt Berater Höffinger. Als erfolgversprechendster Weg gilt neben dem Aufbau neuer Passagierstrecken der anspruchsvollere Teil des Logistikgeschäfts – wie es Zeitfracht nach einer erfolgreichen Übernahme des Flughafens Rostock vorhat. „Logistik hatte ja lange eine Art Schmuttelimage, doch seit der Coronakrise ist jedem klar, dass sie für einen Hightechstandort wie [Deutschland](#) ein entscheidende Zukunftsbranche ist“, so Simon-Schröter.

[Der Berliner Mittelständler will in Rostock auf dem Flughafen-Gelände zum einen sein drittes Logistikzentrum aufbauen](#), das die bestehenden in Erfurt und dem niedersächsischen Heeslingen ergänzt. Dort sollen zunächst die Lieferungen für die eigenen Beteiligungen wie die Handelskette [Adler Modemärkte](#), den Buchhändler Koch, Neff und Volckmar (KNV), die Sauter Feinmechanik oder den Elektronikhändler First Wise angenommen, gelagert und in die Läden weiter transportiert werden. Dafür sei ein gut erreichbarer Flughafen ideal, so Simon-Schröter. „Viele unsere Waren und vor allem Textilien kommen per Flugzeug zu uns. Dazu gibt es viel freie Flächen, wenn wir expandieren wollen.“



ZEITFRACHT

Darum kauft ein Mittelständler einen Flughafen

Modekette, Buchhändler, Fluglinie – und jetzt ein Regionalflughafen: Die mittelständische Zeitfracht Gruppe kauft kräftig zu, doch wie passt das zusammen? Erst auf den zweiten Blick offenbart sich das Ziel.

Gleichzeitig soll ein neues Verteilnetz entstehen. Rostock liegt zum einen verkehrsgünstig an einer Verbindung von Straße, Schiene und Schifffahrt. Dazu plant der Manager eine eigene Frachtfluglinie. „Dafür sind wir mit einem Flugzeughersteller bereits in fortgeschrittenen Gesprächen“, sagt Simon-Schröter, der dafür in den vergangenen Tagen auf der Luftfahrtmesse in Dubai verhandelt hat. Dabei will das Familienunternehmen bis zu fünf eigene Maschinen kaufen. „Es können aber auch mehr werden“, so Simon-Schröter. Die nötige Betriebserlaubnis des Luftfahrtbundesamtes hat er bereits. Dass Zeitfracht den kleinen Flughafen komplett übernimmt, ist zwar vergleichsweise teuer, etwa wegen der hohen Betriebskosten des Terminals. „Das wirkt mit seinen zwei Fluggastbrücken und der aufwändigen Konstruktion wie etwas, dass ein Lokalpolitiker bauen würde, aber kein Ökonom“, so ein Branchenkenner.

Trotzdem ist das aus Sicht des Mittelständlers kein Wagnis. „Wir haben da eine Lösung“, so Simon-Schröter. Er hält sein Engagement für weniger riskant als es ein Gang zu größeren Airports gewesen wäre. Zum einen beteiligt sich das dort stationierte Taktische Luftwaffengeschwader 73 „Steinhoff“ der [Bundeswehr](#) mit ihren Eurofightern an den Betriebskosten der Landebahn.

Zum anderen hat Zeitfracht als Eigentümer viel Freiheit. „Dort sind wir Herr der Prozesse“, so Simon-Schröter. Ein führender Flughafenmanager bestätigt das. „An einem großen Airport wie Frankfurt oder Berlin wären sie nur ein kleines Licht und jeder Neubau wäre deutlich teurer und langsamer.“ Zu guter Letzt können die Berliner an der Ostsee-Küste mit dem Wohlwollen der Landesregierung rechnen. „Wir hatten das Gefühl als Unternehmen willkommen zu sein und auf eine Politik des Möglichmachens zu treffen“, sagt der Zeitfracht-Chef.



LOGISTIKKONZERN ZEITFRACHT

Eine neue Frachtlinie für Deutschland

Die Logistikgruppe Zeitfracht erweitert ihr Geschäft erneut und will eine Frachtfluglinie aufbauen. Anders als bei Adler Moden oder der geplanten Übernahme des Flughafens Rostock wäre das kein Neuland für die Berliner.

Exklusiv von Rüdiger Kiani-Kreß

Gleichzeitig bietet die dünn besiedelte Provinz viel Raum zur Expansion. Darum könnte Zeitfracht entsprechende Logistikanlagen auch für andere Onlineriesen und Expressdienstleister entwickeln. „Da sehen wir einige Möglichkeiten“, so Simon-Schröter.

Ebenso aussichtsreich sind für EX-Flughafen-Chef Garvens neue Mobilitätsplattformen, etwa kleine elektrisch betriebene Flugzeuge wie sei auch [DHL](#) bereits bestellt hat. Der Alice genannte Flieger des in Israel gegründeten Unternehmens Eviation eignet sich besonders gut für kleinere Passagierzahlen sowie geringe Transportmengen bis zu 20 Tonnen und Strecken von weniger als 900 Kilometern.

Das Modell könnten auch andere Airports übernehmen. Weil besonders Onlinehandel und Expressdienste stark wachsen, kommen etwa UPS, [FedEx](#) oder [DHL](#) an ihren heutigen deutschen Standorten Köln und Leipzig an ihre Grenzen. Gleichzeitig bauen auch Internethändler wie [Amazon](#) und [Alibaba](#) ihr Europageschäft aus und brauchen mehr Platz an den Flughäfen.

NEWSLETTER

WirtschaftsWoche Daily Punch

Ob Börsenboom, Zinsentscheid oder neue Gesetze: Nachrichten gibt es im Überfluss. Politiker und Manager treffen täglich Entscheidungen, die uns alle angehen – doch liegen sie richtig? Oder voll daneben? Der Daily Punch liefert Ihnen den täglichen Kommentar aus der WiWo-Redaktion. Immer auf den Punkt, immer mit Punch.



Kostenlos anmelden

Ich bin damit einverstanden, dass die HANDELSBLATT MEDIA GROUP GMBH & CO. KG und ihre Tochtergesellschaften mich künftig per E-Mail über interessante Verlagsangebote informieren. Diese Einwilligung kann ich jederzeit für die Zukunft widerrufen: kundenservice@handelsblattgroup.com.

Das könnte den Provinzairports helfen – und nicht zuletzt dem angeschlagene Flughafen Hahn. „Der liegt abseits, hat viel Raum für Neubauten und eine Bahn auf der vollbeladene Jumbojets landen können“, schwärmt ein Branchenkenner. „Die Kombination ist in der Frachtbranche künftig pures Gold, wenn einer versteht es zu nutzen.“

Mehr zum Thema: *Modekette, Buchhändler, Fluglinie – und jetzt ein Regionalflughafen: Die mittelständische Zeitfracht Gruppe kauft kräftig zu, doch wie passt das zusammen? Erst auf den zweiten Blick offenbart sich das Ziel. [Zeitfracht: Darum kauft ein Mittelständler einen Flughafen](#)*



Rüdiger Kiani-Kreß
Redakteur Unternehmen & Märkte

© Handelsblatt GmbH – Alle Rechte vorbehalten. Nutzungsrechte erwerben? >

ANZEIGE

ANZEIGE

ANZEIGE