

Wer braucht noch Flughäfen?

Die Flughäfen Linz und Klagenfurt erleben einen massiven Passagierschwund. Dabei müssen **Regionalflughäfen** gar kein Auslaufmodell sein.

VON ALOYSIUS WIDMANN

Huer schon nach Linz geflogen? Wenn ja, dann sind Sie Teil einer vom Aussterben bedrohten Art. 2008 lag das Passagieraufkommen des Linzer Flughafens noch bei fast einer Million, seither geht es bergab. 2014 flogen etwas mehr als 500.000 Menschen über Linz, im Vorjahr verzeichnete der Regionalairport nur noch 181.000 Passagiere. Einen ähnlichen Fluggastschwund erlebte unter Österreichs Regionalflughäfen sonst nur Klagenfurt, wo das Fluggastaufkommen 2008 bei 430.000 Personen lag und inzwischen auf 138.000 zusammengeschrunpft ist.

Was ist da los? „An den Regionen Kärnten und Oberösterreich kann der Passagierschwund nicht liegen“, stellt Stefan Höffinger im Gespräch mit der „Presse am Sonntag“ klar. Und es sei auch falsch zu behaupten, dass Regionalflughäfen ein Auslaufmodell sind, so der Unternehmensberater. Höffinger hat in einer neuen Studie die wirtschaftlichen Potenziale von Regionalflughäfen untersucht. Die gebe es zuhauf. Nur schaffen es manche Airports eben noch nicht, sie auch zu nutzen, so Höffinger mit Blick auf Linz und Klagenfurt. Jedenfalls gelingt es den Flughäfen in Salz-

burg, Innsbruck und Graz seit Jahren, ihre Fluggastzahlen relativ stabil zu halten. Salzburg etwa begrüßte im Vorjahr 1,787 Millionen Fluggäste, 2008 waren es 1,81 Mio. In Innsbruck sank das Passieraufkommen im selben Zeitraum von einer Mio. auf 862.000, in Graz von 969.000 auf 820.000 Passagiere.

Beim Frachtaufkommen hingegen stagnieren Salzburg, Innsbruck und Graz, während Linz ein Minus von acht Prozent und Klagenfurt ein Minus von sechs Prozent seit 2008 verzeichnen.

Ein Auslaufmodell? Ist es in Zeiten der Klimawende überhaupt wichtig für Österreichs Regionen per Luft erreichbar zu sein? Immerhin ist der weltweite Flugverkehr für rund drei Prozent aller Treibhausgasemissionen verantwortlich. Höffingers Antwort lautet: Ja. Denn einerseits seien Flugverbindungen ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. Nicht nur Touristiker profitieren, wenn die Region erreichbar ist. Auch für regionale Wirtschaftstreibende ist es von Vorteil, wenn sie etwa besser an Wirtschaftszentren und Drehkreuze wie London oder Frankfurt angebunden sind.

Andererseits können, so Höffinger, Regionalairports mit einer passablen

Klimabilanz aufwarten, weil sie Großflughäfen und den Individualverkehr entlasten. Es sei illusorisch zu glauben, dass ein Flug gar nicht stattfindet, nur weil er beispielsweise in Linz nicht stattfindet. „Dann wird eben ein anderer Flughafen angefliegen“, sagt Höffinger.

Wie Airports im Wettbewerb um Passagiere reüssieren können, zeigt Memmingen im Allgäu. Der Flughafen etwa setzt auf Billigairlines - ein Segment, das weiterhin stark wächst - und konnte seit 2014 das Passagieraufkommen massiv steigern. Aber Memmingen setzt auch auf einen ausgewogenen Mix an Destinationen, so Höffinger: „Die erfolgreichsten Regionalairports schaffen gute Anbindungen an wichtige Wirtschaftszentren und Drehkreuze, sie erschließen Feriendestinationen und sie liefern sich nicht an eine einzige Airline aus“.

Dass Regionalflughäfen kein Auslaufmodell sind, beweise auch das

Der Linzer Airport ist eigentlich ein Militärflughafen und hat damit beste Voraussetzungen auch für den Frachtverkehr – denn er kann von großen Maschinen angefliegen werden. Wolfgang

Simlinger



wachsende Interesse von Investoren, so Höffinger. Aber noch sind die meisten Airports in öffentlicher Hand. Memmingen, zu fast 70 Prozent im Besitz privater Unternehmer aus der Region, ist eine Ausnahme. Der Flughafen Weeze bei Düsseldorf, der einem niederländischen Unternehmer gehört, auch Österreichs Regionalflughäfen sind alleamt in öffentlichem Besitz.

Und sie wurden, so Höffinger, lange Zeit vor allem als Geldquelle gesehen und nicht als strategisches Investment: „Anstatt Dividenden aus den Flughäfen zu ziehen, sollten die Eigentümer klug und strategisch investieren“. Im Allgäu sieht ein Drittel aller Unternehmen den Memminger Airport als positiv fürs Geschäft. Die Fluggäste sorgen jährlich für zusätzliche Kaufkraft von mindestens 170 Mio. Euro in der Region, errechnete das ifo-Institut bereits 2019. Damals verzeichnete der Airport noch 1,723 Mio. Fluggäste, 2024 waren es 3,242 Mio.