

Veröffentlicht am 27.06.2025

REGIONALFLUGHÄFEN

## Memmingen ist der Gewinner

**Regionalflughäfen werden oft als ökologisch fragwürdig und betriebswirtschaftlich erfolglos kritisiert. Eine neue Studie zeigt aber: Es gibt auch Positivbeispiele. In Deutschland sind das Memmingen, Dortmund und Weeze. Die Autor:innen nennen die Gründe.**



Jens Tartler

Der **Flughafen Memmingen** im Allgäu hat sein **Passagieraufkommen** von **2014 bis 2024 vervierfacht** und im vergangenen Jahr erstmals den **Flughafen Dortmund überholt**. Die Aufholjagd ist beeindruckend: 2014 hatte Memmingen noch gut 750.000 Fluggäste, die Konkurrenz im Ruhrgebiet knapp zwei Millionen. Noch im Vor-Corona-Jahr 2019 lagen die Allgäuer mit 1,7 Millionen eine Million hinter den Westfalen. Doch 2023 und 2024 ging es so steil nach oben, dass Memmingen im vergangenen Jahr **3,24 Millionen Gäste abgefertigt** hat, Dortmund 3,13 Millionen.

Das ist das wichtigste Ergebnis der Studie „Regionalflughäfen in Deutschland & Österreich: vom Auslauf- zum Erfolgsmodell“ des Wiener Unternehmensberaters **Stefan Höffinger** und seiner Co-Autorin **Jasmin Schwerdtle**. Höffinger berät seit 22 Jahren Airports und Fluglinien. Er hat auch lange für die Beratungsunternehmen **Roland Berger** und **Kearney** gearbeitet.

Regionalflughäfen haben in Deutschland einen schlechten Ruf. Ihnen wird vorgeworfen, **unnötige Flüge** – auch mit Privatmaschinen – anzureizen. Gleichzeitig sind viele von ihnen betriebswirtschaftlich erfolglos. Oft wird das von der örtlichen Politik **mit Steuergeld ausgeglichen**, weil der lokale Airport als Prestigeobjekt gesehen wird.

## Hoher Wettbewerbsdruck durch Überangebot

Dass es auch anders geht, zeigen Höffinger und Schwerdtle. Sie stellen zunächst fest, dass es durch das **Überangebot an Regionalflughäfen** einen hohen Wettbewerbsdruck gibt. Das Gleiche gilt nach ihrer Einschätzung im Übrigen auch für die internationalen Mega-Hubs mit mehr als 50 Millionen Passagieren im Jahr. Unter dem internationalen Trend zur **Herausbildung einiger weniger Mega-Hubs** leiden die internationalen Hubs mit mehr als 30 Millionen Passagieren. Sie sind in einer Sandwichposition. Die **regionalen Hubs** mit mehr als 15 Millionen Passagieren stehen auch unter Druck, weil sie **Transferpassagiere an größere Airports verlieren**.

So fressen die Großen die Kleinen. Und unter den **regionalen Flughäfen** (bis zu rund drei Millionen Gäste) sind nach Einschätzung der Studien-Autor:innen nur diejenigen erfolgreich, die eine **gute Strategie und Führung** haben.

Beides ist in Memmingen gegeben. Ein Vorteil ist aber auch die **Nähe zu München**, was den Standort **attraktiv für Billigflieger** macht. Das **Ifo-Institut** hatte schon 2019 vorgerechnet, dass Fluggäste, die am Allgäu Airport landen, für eine **zusätzliche Kaufkraft** von mindestens 170 Millionen Euro sorgen. Nicht nur die Landeshauptstadt ist interessant für Touristen, auch das Allgäu selbst zieht Outdoor-Sportler an.

Hinzu kommt: Ein Drittel der **Unternehmen** in der Region sieht einen **positiven Einfluss des Flughafens** durch die bessere Erreichbarkeit für Kunden, Lieferanten und Geschäftspartner. 2019 wurde die **Start- und Landebahn verlängert**. 2025 steckte Memmingen drei Millionen Euro in ein **neues Terminal**. Ein **Flughafenhotel** mit 144 Zimmern ist in Planung.

## Frankfurt-Hahn innerhalb von zehn Jahren geschrumpft

Platz 2 unter den Top 7 der deutschen Regionalflughäfen nimmt Dortmund ein. Der Airport musste sich zwar 2024 der Konkurrenz aus dem Allgäu geschlagen geben, die Zahl der Passagiere war aber trotzdem ein Rekord. **Dortmund** hatte seit 2014 eine durchschnittliche jährliche **Wachstumsrate** von **vier Prozent**, **Memmingen** jedoch eine von **14 Prozent**.

Auf Platz 3 mit knapp zwei Millionen Passagieren 2024 liegt der Flughafen **Niederrhein** in **Weeze**. Er ist seit 2014 im Durchschnitt **um ein Prozent gewachsen**. Es folgt **Frankfurt-Hahn**, das viele Jahre von **Ryanair** profitiert hatte. So hatte der Airport 2014 noch 2,45 Millionen Passagiere, zehn Jahre später nur noch 1,87 Millionen.

Am Standort **Karlsruhe/Baden-Baden** auf Platz 5 ging es immerhin eindeutig **nach oben**: von knapp einer Million Passagiere 2014 auf gut 1,8 Millionen 2024. Danach kommt **Paderborn/Lippstadt**, das mit 818.378 im Jahr 2024 nur unwesentlich über dem Wert von 2014 liegt. Richtig **schlecht** sieht es für **Friedrichshafen** am Bodensee aus: Hier ging es in diesem Zeitraum von 596.108 auf 227.283 Passagiere runter.

### **Auch einige Privatunternehmen unter den Eignern**

Die Regionalflughäfen gehören oft **öffentlichen Körperschaften**, teilweise sind aber auch Privatunternehmen an Bord. So ist Memmingen zu fast 70 Prozent im Besitz privater Unternehmer aus der Region. Gut 31 Prozent hält die Allgäu Airport GmbH & Co. KG.

**Weeze** ist zu **99,93 Prozent** im Eigentum des niederländischen Unternehmers **Herman Buurman**. Der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze halten den winzigen Rest. Der Airport Dortmund gehört zu 74 Prozent den Stadtwerken und zu 26 Prozent der Stadt. **Hahn** verteilt sich zu 82,5 Prozent auf das **Land Rheinland-Pfalz** und 17,5 Prozent auf das **Land Hessen**.

Eine **bunte Mischung** ist dagegen der **Gesellschafterkreis** des erfolglosen **Bodensee-Airports**: Die größten Anteilseigner sind die Stadt Friedrichshafen und der Bodenseekreis. Mit kleineren Prozentsätzen sind das **Land Baden-Württemberg**, das Unternehmen **ZF**, die **Luftschiffbau Zeppelin GmbH** und **Rolls-Royce Solutions** dabei. Das unternehmerische Know-how konnte aber offenbar den Negativtrend bei den Passagierzahlen nicht drehen.

### **„Passable Ökobilanz“**

Trotz dieses Beispiels sehen Höffinger und Schwerdtle ein **zunehmendes Interesse privater Investoren** am Geschäftsmodell Regionalflughafen. Sie

stellen den kleinen Airports trotz aller **Kritik der Umweltverbände** auch eine „**passable Ökobilanz**“ aus. Sie könnten die **Hubs** und den **Individualverkehr entlasten** und würden durch direkte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und weniger Komplexität als Großflughäfen „**Verkehrsinfarkten** in der Luft und auf dem Boden“ **vorbeugen**.

Nicht in der Studie steht, dass **Ryanair, Wizz Air** und andere Billigfluggesellschaften aus Marketing-Gründen vom **Flughafen Memmingen München** sprechen. Die **Entfernung** von **rund 100 Kilometer** ist europaweit eine der größten, die ein Verkehrsflughafen zur namensgebenden Großstadt hat. Vergleichbar ist der **Flughafen Frankfurt-Hahn**, der ebenfalls etwa 100 Kilometer Luftlinie von Frankfurt am Main entfernt liegt. Die übliche **Anfahrtroute** ist mit **110 bis 125 Kilometer** noch deutlich länger.