



**CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL  
INTERREGIONALER PARLAMENTARIER-RAT  
Saarland - Grand Est - Luxembourg - Rheinland-Pfalz -  
Wallonie - Fédération Wallonie-Bruxelles -  
Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens**

23, rue du Marché-aux-Herbes, L-1728 Luxembourg Tél : (352) 466966-1 Fax : (352) 466966-209

---

**Protokoll  
der IPR-Konferenz:  
Flughäfen der Großregion**

**Sitzung (29)  
der Kommission 3  
„Verkehr und Kommunikation“**

**am 25.10.2019**

**Centre Culturel de Rencontre  
Abbaye de Neumünster,  
28, Rue Münster,  
L-2160 Luxembourg-Grund**

Beginn: 10.41 Uhr  
Ende: 16.37 Uhr

Protokoll: Bohnes/Buisset

# Teilnehmerliste

## Podiumsteilnehmer:

### Saarland

Herr Stephan TOSCANI; Landtag des Saarlandes, Landtagspräsident und Präsident des IPR

Frau Isolde RIES; Landtag des Saarlandes, Vizepräsidentin und Vorsitzende der IPR-Kommission 3

Herr Günter HEINRICH; Landtag des Saarlandes, Vizepräsident und IPR-Mitglied

Herr Jürgen BARKE; Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes, Staatssekretär

### Grand Est

Herr Christian DEBÈVE; Conseil Régional Grand Est, Regionalratsmitglied und Beauftragter für Flughäfen

### Luxemburg

Herr Mars DI BARTOLOMEO; Chambre des Députés du Luxembourg, Vizepräsident und IPR-Mitglied

### Wallonie

Herr Nicolas THISQUEN; Société wallonne des aéroports (SOWAER), Directeur du comité exécutif

### Rheinland-Pfalz

Herr Nico STEINBACH; Landtag Rheinland-Pfalz, IPR-Mitglied

Herr Gerhard HARMELING; Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Abteilungsleiter der Abteilung 7

### Europäische Kommission

Herr Franck DUPONT; EU-Kommission, Referatsleiter F2 Beihilfen und Transport

### Flughäfen der Großregion

Herr Yves LOUBET; EPMNL Aéroport Metz-Nancy-Lorraine, Directeur par intérim

Herr Luc PARTOUNE; Flughafen Lüttich, CEO

Frau Rebecca PECNIK-WELSCH; Flughafen Luxemburg

Herr Thomas SCHUCK; Flughafen Saarbrücken, Geschäftsführer/CEO

Herr René STEINHAUS; Flughafen Luxemburg, CEO

### **Flughafenverbände**

Herr Sergi ALEGRE; Airport Regions Conference, Director General  
Herr Ralph BEISEL; Flughafenverband ADV, Hauptgeschäftsführer  
Herr Olivier JANKOVEC, Airports Council International Europe - ACI EUROPE,  
Director General

### **Wirtschafts- und Sozialausschuss (WSAGR)**

Herr Oliver GROLL; WSAGR, Präsident  
Herr Patrice HARSTER; WSAGR, Vorsitzender der AG 1 für Wirtschaft und  
nachhaltige Entwicklung

### **Moderator**

Herr Michael THIESER; Saarländischer Rundfunk, Landespolitikchef

### **Gäste:**

#### **IPR-Mitglieder**

Herr René COLLIN; Parlement de Wallonie, Député  
Herr MdL Josef DÖRR; Landtag des Saarlandes  
Frau MdL Petra FRETTER; Landtag des Saarlandes  
Herr MdL Ralf GEORGI; Landtag des Saarlandes  
Herr Jordan GROSSE-CRUCIANI; Conseil Régional Grand Est  
Frau Brigitte VAISSE; Conseil Régional Grand Est  
Herr MdL Reiner ZIMMER; Landtag des Saarlandes

#### **Weitere Gäste**

Herr Tristan ATMANIA; Agglomération St-Avold, Institut der Großregion  
Herr Damien AUGIAS; Direction Régionale Grand Est  
Frau Laurence BALL; EuRegio SaarLorLux+, Geschäftsführerin  
Herr Edgar CAMPIONNET; MENSIA Conseil  
Frau Catia CARREIRA; Großherzogtum Luxemburg, Ministerium für Familie  
und Großregion  
Frau Marie-Laure DAUTEUIL  
Herr Raphaël DE BOISGROLLIER; MENSIA Conseil, Directeur Associé  
Frau Dominique DEFAYS; airportmediation, Flughafen Bruxelles-National; Fo-  
tografin  
Herr David DEMULIER; Regionaldirektion Grand Est, Referent Europäische,  
grenzüberschreitende und internationale Zusammenarbeit  
Frau Anne DIENER; Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des  
Saarlandes  
Herr Knut ENGLER; GO! General and Overnight Express & Logistics Saarbrü-  
cken GmbH, Geschäftsführer  
Herr Dr. Hanspeter GEORGI; Institut der Großregion  
Frau Bénédicte GRANDGAGNAGE; Société wallonne des aéroports  
(SOWAER)  
Herr Adam HACHIMI; A.M. Innovation

Herr Brahim HAMMOUCHE; Moselle, Abgeordneter der Nationalversammlung  
Frau Florence JACQUEY; Geschäftsführerin des Gipfelsekretariats der Großregion  
Herr Thomas KIEFER; Gemeinsames Zentrum der Polizei- und Zollzusammenarbeit in Luxemburg, Deutscher Koordinator  
Frau Sabine KRATZ; Vertretung des Landes in der Großregion, Staatskanzlei Rheinland-Pfalz  
Herr Dr. Heinrich KREFT; Botschafter der Bundesrepublik Deutschland in Luxemburg  
Herr Denis LEMERCINIER; Wallonisches Ministerium für Haushalt, Finanzen, Flughäfen und Sportinfrastrukturen; Airport-Berater  
Herr Wolfgang LERCH; WSAGR  
Herr Ronald MALTHA; Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Saarland  
Herr Dr. Carsten PETER; IHK Saarland, Teamleiter für Verkehr und digitale Infrastruktur, Geschäftsführer der Wirtschaftsuniönen Saarland e.V.  
Frau Alexandra PITINO; Wissenschaftliche Mitarbeiterin der AfD-Fraktion  
Herr Philippe RENAUDIN; Banque BPALC  
Herr Gaston RIED; Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Saarland e. V.  
Herr Damien ROMONT; Region Grand Est, Referent Hafen- und Flughafenstrategie  
Herr Sebastian SCHMITT-WEIDEMANN; Ministerium für Finanzen und Europa, Saarland, Referat E/3-Vertretung des Saarlandes bei der EU  
Herr Albert SCHÖPFLIN; Amtsleiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Mosel-Saar-Lahn  
Frau Hanna STANDTKE; EU-Kommission  
Herr Bruno THÉRET; Vizepräsident des WSAGR  
Herr Serge TOUSSAINT; Direktor Service Public de Wallonie  
Herr Philippe TOUWAIDE; Airportmediation, Flughafen Bruxelles-National  
Herr Egbert ULRICH; Arbeitskammer des Saarlandes  
Herr Jolan VEREECKE; Wallonisches Ministerium für Haushalt, Finanzen, Flughäfen und Sportinfrastrukturen, Experte im Kabinett von Minister Crucke  
Frau Agnès VÉRON; Gipfelsekretariat der Großregion  
Herr Philippe VOIRY; Regionalpräfektur Grand Est, Diplomatischer Berater  
Frau Melanie VORREITER; Landeshauptstadt Saarbrücken, Amt für Wirtschaftsförderung, Arbeitsmarkt und grenzüberschreitende Zusammenarbeit  
Frau Christiane WEIDENHAUPT; Generalsekretärin des WSAGR

### **Presse:**

Frau Barbara HAFNER; Saarländischer Rundfunk, aktueller bericht  
Frau Catherine KURZAWA; Lëtzebuurger Journal  
Frau Karin MAYER; Saarländischer Rundfunk, Wirtschaftsredaktion  
Herr Knut MAYER; Saarländischer Rundfunk, aktueller bericht  
Herr Markus SCHNEIDER; Saarländischer Rundfunk, aktueller bericht

**Parlamentsverwaltung:**  
**Landtag des Saarlandes**

Herr Jörg BECKER; Landtagsverwaltung  
Frau Jasmin BENYAHYA; IPR-Geschäftsführung  
Frau Ulla BOHNES; Landtagsverwaltung  
Frau Corinne BUISSET; Landtagsverwaltung  
Herr Daniel ROSCHY; Landtagsverwaltung  
Herr Bastien SALESSE; Landtagsverwaltung

**Chambre des Députés du Luxembourg**

Herr Yann GERGES; Verwaltung der Abgeordnetenkommission  
Herr Christoph HERBRIG; IPR-Geschäftsführung  
Herr Laurent SCHEECK; IPR-Geschäftsführung

**Landtag Rheinland-Pfalz**

Frau Ann-Katrin HEICH; Landtagsverwaltung

**Parlement de Wallonie**

Herr Frédéric JANSSENS; Generalsekretär

**Dolmetscher/-innen:**

Frau Barbara BÖHME  
Herr Jürgen HERZ

## Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Kurzvorstellung der Flughäfen der Großregion
3. Panel 1: EU-Beihilfen
4. Panel 2: Möglichkeiten einer Zusammenarbeit!?
5. Abschlussrunde: Warum sind unsere Flughäfen für die Region wichtig?
6. Ausblick

- - - - -

### **1. Begrüßung**

Frau Ries (Landtag des Saarlandes, Vizepräsidentin und Vorsitzende der IPR-Kommission 3): Sehr geehrter Herr Vizepräsident der Abgeordnetenversammlung des Großherzogtums Luxemburg und Ehrenpräsident des IPR Mars Di Bartolomeo! Sehr geehrter Herr Landtagspräsident und aktueller Präsident des Interregionalen Parlamentarierrates Stephan Toscani! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen des Interregionalen Parlamentarierrates! Sehr geehrte Vertreter der Regierungen und des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion, der EU-Kommission, der Flughäfen, der Flughafenverbände! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Gäste!

Ich begrüße Sie alle sehr herzlich hier in dieser wunderschönen Kulisse der Abtei Neumünster in Luxemburg. Mein Name ist Isolde Ries, ich bin Vizepräsidentin des saarländischen Landtages und Vorsitzende der Kommission für Verkehr und Kommunikation des Interregionalen Parlamentarierrates. Mir fiel die Planung und Organisation der heutigen Konferenz zu.

Warum eine Konferenz zu den Flughäfen in der Großregion? Der Interregionale Parlamentarierrat hatte 2014 mit großem Erfolg eine Verkehrskonferenz durchgeführt, die sich allerdings auf die Verkehre auf der Schiene und der Straße beschränkte. Bereits damals hatte ich angekündigt, dass wir den Flugverkehr nicht vernachlässigen, ihm vielmehr eine eigene Konferenz widmen werden.

Zur Vorbereitung dieser Flughafenkonferenz haben wir mit der von mir präsierten Kommission die Großregion bereist und in jeder Teilregion einen Flughafen besucht, um uns vor Ort ein Bild zu machen von dem, über was wir heute reden wollen. Wir haben uns die Flughäfen Luxemburg-Findel, Saarbrücken-Ensheim, Lüttich, Brüssel-Charleroi, Metz-Nancy-Lothringen und Hahn angesehen und mit den Verantwortlichen ausgiebig gesprochen. Den zentralen Fragen, die sich dabei ergeben haben, wollen wir heute in drei Diskussionsrunden nachgehen. Ich bin sehr gespannt, was dabei herauskommen wird und welche Impulse wir von unserer Konferenz aussenden werden.

Ein Ziel haben wir aber bereits jetzt erreicht: Wir haben zentrale Akteure und Experten für die Flughäfen zusammengeführt, die in der Konferenz, insbesondere aber auch in der Mittagspause und im Anschluss an die Sitzung beim Vin d'honneur „netzwerken“ können. Ich hoffe, das wird ausgiebig genutzt.

Lassen Sie mich noch kurz das Programm und den Ablauf des heutigen Tages vorstellen. Wir beginnen unsere Konferenz gleich nach den Grußworten unseres Luxemburgischen Gastgebers und IPR-Ehrenpräsidenten Mars di Bartolomeo und unseres IPR-Präsidenten Stephan Toscani mit einer kurzen Präsentation der Flughäfen der Großregion, damit Sie deren Rahmendaten als Basis für die weiteren Gespräche kennen.

Im Anschluss starten wir um 11.30 Uhr in Panel 1 mit einem Impulsreferat von Herrn Franck Dupont. Er ist als stellvertretender Referatsleiter für Beihilfen und Transport bei der Generaldirektion Wettbewerb der EU-Kommission prädestiniert für einen Impuls zum Thema „EU-Beihilfen“. Herzlich willkommen, Herr Dupont. Ich selbst frage mich, ob vor dem Hintergrund einer neuen globalen und europäischen Lage - ich nenne als Stichworte nur den Brexit, die Insolvenzen von Air Berlin, bmi, Thomas Cook, die finanziellen Schwierigkeiten des Luxair-Carriers Adria Airways - die 2014 aufgestellten EU-Vorgaben für das Ende von Betriebsbeihilfen für regionale Flughäfen ab 2024 noch sinnvoll sind. Aktuell sind die Regionalflughäfen in der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung der EU aufgelistet, das heißt, sie sind vom Subventionsverbot ausgenommen. Im Moment steht ein „Fitness-Check“ an. Ich bin Mitglied im Ausschuss der Regionen, dort war ein Vertreter Ihrer Kommission, da ging es ebenfalls um Wettbewerbsrecht. Er hat mir versichert, es werde im Rahmen der Evaluation und des Fitness-Checks geprüft, ob es vielleicht möglich ist, dort Verlängerungen vorzunehmen.

Die anschließende, etwa 45-minütige Podiumsdiskussion kann uns zu diesen Fragen vielleicht Aufschluss geben. Dazu bringen wir die Flughafen-Betreiber mit dem Vertreter der EU-Kommission, einem Vertreter der Exekutiven der Großregion und einem Vertreter des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion zusammen. Danach können auch Ihre Fragen, die sich im Laufe der Diskussion stellen, eingespielt werden. Ich bitte Sie, diese Fragen bereits während der Podiumsdiskussion gut leserlich auf die blauen Karten zu schreiben und diese dann hochzuhalten. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sammeln die Karten ein und geben sie an den Moderator weiter.

Nach einem Mittagsbuffet starten wir um 13.45 Uhr mit Panel 2. Wir wollen die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit der Flughäfen ausloten. Steht eine wirtschaftliche Konkurrenz einer Kooperation entgegen? Gibt es Gemeinsamkeiten, die durch Bündelung der Kräfte den Kostendruck der einzelnen Flughäfen senken können? Dazu sollen die Flughafenverbände als übergeordnete Ebene und sozusagen mit einem externen Blick mit dem Geschäftsführer des Luxemburger Flughafens und einem Vertreter des Wirtschafts- und Sozialausschusses diskutieren. Auch hier haben Sie während des Panels wieder die Möglichkeit, Ihre Fragen aufzuschreiben und einzureichen, die im Anschluss an die Podiumsdiskussion diskutiert werden. Verwenden Sie dazu bitte die rosa Karten.

Es schließt sich um 15 Uhr die - politische - Abschlussrunde an. „Warum sind unsere Flughäfen für die Region wichtig?“, werden die Vertreter der Regierungen und der Parlamente der Großregion sowie der Vertreter der EU-Kommission gefragt. Ich bin sehr gespannt auf die Diskussion und Argumentation! Ich denke, dass hier wohl auch das

Thema Klimaschutz angesprochen werden wird, das gerne in Widerspruch gesetzt wird zum Fliegen, insbesondere zum Inlandsfliegen, aber auch Themen wie die regionale Wertschöpfung, die Daseinsvorsorge und gewisse Infrastrukturbasics einer Region - unserer polyzentrischen Metropolregion. Vor und während dieser Abschlussrunde können Sie Ihre Fragen auf die grünen Karten schreiben und hochhalten.

Moderiert wird die gesamte Veranstaltung von Herrn Michael Thieser, dem Leiter der Programmgruppe „Politik, Wirtschaft, Frankreich“ des Saarländischen Rundfunks, den ich ebenfalls ganz herzlich begrüße. Wie angesprochen wird er auch Ihre Fragen aufgreifen und in den jeweiligen Panels einspielen.

Ich darf schon jetzt allen danken: den Organisatoren, den Luxemburgerinnen und Luxemburgern, die das hier vor Ort organisiert haben, unserem Moderator, den Dolmetscherinnen und Dolmetschern und allen, die zum Gelingen der heutigen Veranstaltung beigetragen haben und noch beitragen werden - und natürlich Ihnen, die Sie so zahlreich zu unserer Konferenz gekommen sind. Ich sehe auch zahlreiche Medienvertreter hier im Saal. Ich bitte sie um eine gute Presseberichterstattung über unsere Konferenz. Herzlichen Dank vorab!

Mir bleibt an dieser Stelle nur noch, der Veranstaltung einen guten Verlauf zu wünschen. Ich freue mich auf sehr gute Ergebnisse in den beiden Panels und auf eine spannende politische Abschlussdiskussion. Ich kann Ihnen ankündigen, dass wir die Essentials der Sitzung mitnehmen werden und daraus eine Resolution formulieren werden an die Entscheider in der Großregion, die nationalen Regierungen, an den Gipfel der Großregion, an das EU-Parlament und an den EU-Ausschuss der Regionen. Haben Sie nun einen interessanten Tag!

(Beifall.)

Herr di Bartolomeo (Abgeordnetenversammlung Luxemburg, Vizepräsident und IPR-Mitglied): Sehr geehrter Präsident des IPR und Landtagspräsident des Saarlandes, lieber Stephan Toscani! Sehr geehrte Frau Präsidentin der Kommission Mobilität und Transport, liebe Isolde Ries! Liebe Kolleginnen und Kollegen aus den Parlamenten der Großregion! Sehr geehrte Damen und Herren! Es ist auch mir eine ganz besondere Freude, sie alle hier in Luxemburg begrüßen zu dürfen. Großes entsteht bekanntlich im Kleinen. Dieses Motto des Saarlandes gilt sicherlich auch, wenn es um grenzüberschreitende Zusammenarbeit geht, wenn es um Europa geht und auch, wenn es, wie heute, um Flughäfen geht.

Liebe Isolde, 2013, du hast es schon erwähnt, hatte die Luxemburger Abgeordnetenversammlung die Initiative zu einer großen Transportkonferenz genommen. Als Präsidentin des Ausschusses für Mobilität und Transport des IPR hattest du damals deine volle Unterstützung gegeben. Auch deshalb war diese Konferenz damals ein großer Erfolg. Als du unter unserer luxemburgischen Präsidentschaft des IPR die Idee für eine Flughafenkonferenz hattest, war es für uns selbstverständlich, dass die Luxemburger Abgeordnetenversammlung dieselbe Unterstützung sichern würde. Ich danke dir für die aus-



gezeichnete Vorarbeit. Es war spannend, die einzelnen Flughäfen besser kennenzulernen. Die meisten von uns kennen sie nur vom Hörensagen. Das heißt, durch diese Besuche weiß man jetzt besser, worum es eigentlich geht und wie es den einzelnen Flughäfen in der Praxis geht.

Unsere Abgeordnetenkammer ist sich genau wie wir alle der Wichtigkeit des Themas bewusst, und dies aus mehreren Gründen. Erstens war die Flughafenproblematik die einzige Mobilitätsfrage, die wir 2013 während unserer Konferenz nicht behandelt haben. Manche meinen, dass eine der Ursachen dafür die ist, dass bei uns in Luxemburg die Flugzeuge noch nicht im Stau stehen. Aber das kann sich ändern. Zweitens ist die Frage der Flughäfen auch nicht aus der Luft gegriffen, da es den Flughäfen in der Großregion unterschiedlich gut geht. Hier geht es aber um mehr als um Konkurrenz zwischen den einzelnen Flughäfen, hier geht es vor allem auch um Raumplanung in der Großregion, die zugegebenermaßen noch in den Kinderschuhen steckt, die es aber wert ist, dass man sich näher damit auseinandersetzt. Hier geht es um die Ansprüche der Bürger, um Arbeitsplätze und auch um öffentliche Gelder und wie sie eingesetzt werden. Es geht auch um die Frage, wie wir diese Gelder angesichts der europäischen Regeln überhaupt noch einsetzen können, auch wenn wir das wollten.

Der Findel, unser nationaler Flughafen, der sich zurzeit sehr gut entwickelt, ist für uns von großer strategischer, wirtschaftlicher und sozialpolitischer Bedeutung, ja er ist sogar für die Souveränität eines kleinen Landes wie Luxemburg unerlässlich. Deshalb verstehen wir den politischen Einsatz für Flughäfen in den Regionen und Ländern um uns herum nur zu gut. Natürlich kann man privatwirtschaftliche Prinzipien und europäische Regeln nicht einfach wegdenken, man kann auch nicht die Entscheidungen der Fluggesellschaften einfach so wegdenken, und man kann auch das Verhalten der Bürger, der Kunden, nicht einfach so wegdenken. Die Kunden gehen manchmal nicht dahin, wo wir es wollen, und die Fluggesellschaften fliegen sehr oft nicht dahin, wo wir es möchten. All das sind Realitäten, die wir nicht wegdenken können, aber mit denen wir uns auseinandersetzen müssen und auf die wir die vielleicht auch einen gewissen Einfluss nehmen können, sofern das gewollt ist.

Der Zeitpunkt für die Flughafenkonferenz hätte nicht besser sein können. Jetzt, wo eine neue EU-Kommission gebildet wird, das Europaparlament eben erst seine Arbeit aufgenommen hat, wo an der Spitze der Kommission nach einem Luxemburger jetzt eine deutsche Kollegin steht, jetzt, wo die Frage der Zukunft der Fluggesellschaften in aller Munde ist und auch die der großen Reiseveranstalter, ist die Frage nach der Überlebensfähigkeit und der Entwicklung der Flughäfen mehr als berechtigt. Deshalb wünsche ich mir für die heutige Konferenz, dass wir eine kleine Klammer machen und uns nicht auf das konzentrieren, was uns trennen mag, was uns zu Konkurrenten macht, sondern wir sollten uns Mühe geben, zu schauen, ob es nicht Gemeinsamkeiten gibt. Wir sollten vielleicht mit den Gemeinsamkeiten anfangen, anstatt die Diskussion dadurch abzuwürgen, dass wir sagen: Jeder für sich - im Erfolg und auch, wenn es weniger gut geht.

Man sollte vielleicht auch etwas perspektivischer an die Situation unserer Flughäfen herangehen. Die, die heute erfolgreich sind, sollten daran denken, dass zu großer Erfolg auch problematisch sein kann und dass man auch gut daran tut, sich zu überlegen, ob, wenn man sehr erfolgreich ist - und das gilt nicht nur für Flughäfen -, Partnerschaft und sogar Teilen, wenn es notwendig ist, nicht durchaus sinnvoll sein kann.

Auch wenn sie aus vielen Teilen besteht, gibt es nur eine Großregion. Die ist groß, aber noch überschaubar. Deshalb, meine Damen und Herren, wünsche ich mir, dass während der heutigen Konferenz neue, gute, zielführende Ansätze gefunden werden für die Zukunft unserer Flughäfen und auch für die Zukunft unserer Großregion, dies auch im Sinne unserer guten und tiefen Freundschaft. - Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und für Ihr Kommen. Merci vielmals!

(Beifall.)

Herr Toscani (Landtag des Saarlandes, Landtagspräsident und Präsident des IPR):  
Frau Kommissionsvorsitzende, liebe Kollegin Isolde Ries! Herr Vizepräsident der Chambre des Députés du Luxembourg, lieber Mars di Bartolomeo! Liebe Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete aus der Großregion! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich freue mich als amtierender Präsident des IPR sehr, dass diese Flughafenkonferenz stattfindet. Der IPR ist das Parlament unserer gemeinsamen Großregion. Die Arbeit im Plenum des IPR lebt natürlich ganz stark von den Impulsen, die aus den verschiedenen Kommissionen in die Arbeit des Plenums hineingetragen werden. Deshalb möchte ich mich ganz herzlich bei Isolde Ries für ihr großes Engagement in der Kommission 3 „Verkehr und Kommunikation“ unseres IPR bedanken, dafür, dass sie uns heute Morgen hier zusammengeführt hat.

Mars di Bartolomeo hat gerade eine entscheidende Frage dieser Konferenz gestellt: Was überwiegt eigentlich, sind es die Gemeinsamkeiten oder sind es die Unterschiede zwischen unseren Flughäfen? Sind unsere Flughäfen Konkurrenten? Was steht im Mittelpunkt? Die Konkurrenz oder die Kooperation? Die Idee, dass die Flughäfen in unserer Großregion Wettbewerber sind oder dass sie Partner sind? Ich glaube, das ist ein Kernpunkt der heutigen Konferenz. Es kommt darauf an, wie wir uns in der Großregion selber sehen.

Am Beispiel der Flughäfen kann man das sehr gut deutlich machen: Wie sehen wir uns selber in der Großregion und wie wollen wir, dass andere von außen uns als Großregion sehen? Aus Sicht von Paris, Berlin und Brüssel liegen wir jeweils an der Peripherie. Luxemburg ist ein eigener Mitgliedsstaat der Europäischen Union, aber er ist einer der kleinsten. Zusammen betrachtet sind wir eine europäische Kernregion, eine europäische Metropolregion. Dabei sind wir natürlich keine Metropole im klassischen Sinne wie Paris, London, Mailand oder Berlin. Nein, wir sind eine Metropolregion, die polyzentrisch ist, die mehrere Teilzentren hat. Von der Einwohnerzahl, von der Gesamtstruktur, von der Dichte her sind wir sicher eine Metropolregion. Es kommt darauf an, dass wir uns selber so sehen und nach außen darstellen. Je mehr wir das tun, umso mehr werden uns auch andere als europäische Metropolregion wahrnehmen.

Mir als amtierendem Präsidenten des IPR ist es deshalb sehr wichtig, dass diese Sichtweise, dass wir eine europäische Metropolregion sind, und zwar eine besondere, eine polyzentrische, verstärken, dass wir sie vor allem in die Hauptstädte Paris, Berlin und Brüssel tragen und bekannt machen.

Die heutige Konferenz fügt sich ein in eine Vielzahl von Aktivitäten der Kommission 3 zu den Themen Verkehr und Transport. Es gab Initiativen, parlamentarische Beschlüsse zu den Schleusen, Schifffahrtswegen und zum Schienenverkehr in der Großregion, deshalb ist es folgerichtig, dass sich die Kommission nun auch mit den Flughäfen auseinandersetzt. Ich finde es toll, dass die Kommission zunächst einmal alle Flughäfen besichtigt hat, dass sie sich jeweils vor Ort ein Bild gemacht hat. Die heutige Konferenz soll nun all diese Impulse, all diese Erfahrungen und Eindrücke, bündeln.

Die Beratungen im IPR laufen ja so, dass Impulse, Resolutionen und Entwürfe aus den Kommissionen kommen. So freue ich mich darauf, dass wir dann in einer der nächsten Sitzungen des Plenums des Interregionalen Parlamentarierrates über die Ergebnisse der heutigen Konferenz beraten dürfen. Nochmals ganz herzlichen Dank an die Kommission, an die Vorsitzende, an alle Experten. Ein besonderer Dank geht auch an die Kollegen der Luxemburger Chambre, dass sie durch ihre Unterstützung diese Konferenz heute hier möglich gemacht haben. Ich wünsche der Konferenz einen interessanten, spannenden Verlauf!

(Beifall.)

Herr Thieser (Saarländischer Rundfunk, Landespolitikchef): Vielen Dank an Stephan Toscani, den Landtagspräsidenten aus dem Saarland. An dieser Stelle auch von mir ein herzliches Willkommen. Es ist mir wirklich eine Ehre, diese Veranstaltung hier heute moderieren zu dürfen. Ich komme vom Saarländischen Rundfunk. Das Thema, das Sie ausgewählt haben, ist auch für uns ein außerordentlich spannendes Thema. So viele Experten aus der Luftverkehrsbranche an einem Ort zu haben, ist außergewöhnlich. Ich zumindest kann mich an keine ähnliche Konferenz erinnern. Insofern auch von meiner Seite „Chapeau!“ an die Veranstalter. Auch ich bin sehr gespannt, was die Konferenz am Ende bringen wird. Das Thema ist auch in den Medien sehr wichtig. Wir alle sehen die Nachrichten und wissen, welche Themen dort und auch nach Feierabend in den Familien diskutiert werden.

Die Herausforderungen, die der Verkehrssektor an uns stellt, sind enorm. Heute wird im Deutschen Bundestag über das Klimapaket diskutiert. Der ein oder andere weiß, was dort im Detail beschlossen werden soll. Das alles wird auch Auswirkungen auf den Flugverkehr haben. Wir alle müssen uns die Frage stellen, wie wir in Zukunft Mobilität organisieren wollen und welche Rolle dabei die regionalen Flughäfen spielen sollen - abseits der „Champions“. Damit meine ich Luxemburg oder Brüssel-Charleroi. Die Situation der Flughäfen ist im Saarland, in Lothringen oder in der Wallonie sehr unterschiedlich.

## **2. Vorstellung der Flughäfen**

Herr Thieser: Als nächster Tagesordnungspunkt steht nun die Vorstellung der einzelnen Flughäfen an, damit alle einen gleichen Informationsstand haben, auf dessen Grundlage wir dann diskutieren können. Ich schlage vor, dass wir mit meinem „Heimatflughafen“ beginnen. Thomas Schuck wird Ihnen jetzt die Rahmenbedingungen und die aktuellen Zahlen des Flughafens Saarbrücken präsentieren.

(Der Vortrag wird durch eine PowerPoint Präsentation unterstützt (siehe Anlage 1).)

Herr Schuck (Flughafen Saarbrücken, Geschäftsführer/CEO): Vielen Dank, Herr Thieser. - Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herzlichen Dank, Frau Vizepräsidentin, für die Gelegenheit, hier etwas erläutern zu dürfen. Herr Präsident meines Heimatparlamentes! Ich freue mich sehr, hier zu sein. Ich bin immer sehr gerne in Luxemburg. Vielen Dank für die Gelegenheit.

Ich will einen Schnelldurchlauf durch das Thema Flughafen Saarbrücken machen. Der Flughafen hat eine lange Tradition, es gibt Flugverkehr in Saarbrücken seit 1928. Das fand noch sehr nahe an der Innenstadt statt, nach dem Zweiten Weltkrieg sind wir dann an den heutigen Standort im Ortsteil Ensheim umgezogen. Sie sehen hier [Folie 2] die Bilder des Flugtages 1958: Es gab keine Sicherheitskontrolle, keinen Zaun, kein Tor, man wurde nicht abgetastet, bevor man in einen Flieger stieg. Das sind die guten alten Zeiten, die wir leider hinter uns haben.

Heute sind wir ein internationaler Verkehrsflughafen mit den Rahmenbedingungen, die Sie auf der folgenden Folie sehen.

## ALLGEMEINE INFORMATIONEN INFORMATIONS GÉNÉRALES



### Internationaler Verkehrsflughafen Aéroport International

IATA-Code:	SCN
Gesellschafter: Actionnaire	Saarland La Sarre
Kapazität bis: Capacité jusqu'à	700.000 PAX
Öffnungszeiten: Horaire d'ouvertures	06h00 – 22h30
Passagiere: Passagers	
2016	428.000
2017	401.000
2018	360.000
2019	390.000

25.10.2019 3



Wir sind durchaus bei der Passagierentwicklung in schwierigen Zeiten. Wir hatten in den letzten Jahren einen Rückgang der Passagierzahlen zu verzeichnen, wir werden in diesem Jahr erstmals wieder ein Passagierwachstum haben nach einem für uns nicht so ganz positiven Jahr 2018. Wir haben 2018 einen Passagierrückgang von gut 10 Prozent gehabt, wir hatten aber gleichzeitig eine Reduktion des Defizits von etwa 3 Prozent. Das heißt, wir haben die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens nach einer sehr starken Konsolidierungsphase ein Stück von der Passagierentwicklung abgekoppelt. Das ist auch unsere Ansicht zu vielen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen: Wir glauben nicht, dass sich die Probleme von Regionalflughäfen grundsätzlich nur dann lösen lassen, wenn ein Passagierwachstum da ist. Wir haben eine Situation vorgefunden mit einem siebenstelligen Defizit, dieses haben wir bis heute um zwei Drittel reduziert.

Die Destinationen, die ganzjährig ab Saarbrücken geflogen werden [Folie 4], sind täglich drei Anbindungen nach Berlin, zwei nach Hamburg, zwei nach Antalya. Wir haben ein Sommerprogramm rund um die warmen Ziele des Mittelmeers und in einem zunehmenden Maße Sonderreisen, die über einen Zeitraum von zwei, drei oder vier Wochen mehrmals im Jahr durchgeführt werden. Die am schnellsten ausgebuchte Reise am Flughafen Saarbrücken ist übrigens die Pilgerreise nach Lourdes.

Wir sind der französischste Flughafen Deutschlands [Folie 5] - das ist auch ein bisschen Marketing, das gebe ich zu. Wir haben ein Passagieraufkommen, das inzwischen um die 30 Prozent französische Fluggäste hat. Wir haben Sommerdestinationen, wo

der Anteil der französischen Fluggäste deutlich über 50 Prozent liegt. Das betrifft insbesondere die tägliche Anbindung nach Antalya. Wir haben viele ethnische Verkehre, die den Flughafen nutzen und Antalya als Drehkreuz für den Weiterflug zu anderen Zielen in der Türkei nutzen. Wir intensivieren gerade auch in Frankreich die Werbung für das Produkt Pauschalreise. Es gibt französische Reiseveranstalter, bei denen wir inzwischen unter der Liste der französischen Flughäfen aufgeführt werden. Wir haben eine weitgehend durchgängige Zweisprachigkeit des gesamten Personals.

Wir investieren in die Zukunft [Folie 6]. Wir sind der erste Verkehrsflughafen in Deutschland, der ein Rückhaltesystem für den Sicherheitsbereich am Ende der Start-/Landebahn installiert hat - EMAS, das ist die Abkürzung für Engineered Material Arresting System. Wir erhöhen damit die Sicherheitszone am Ende der Start- und Landebahn weit über das technisch Geforderte hinaus. Es handelt sich um ein Recycling-Glasmaterial, das eingesetzt wird, um Flugzeuge zurückzuhalten. Wie das in Live aussehen kann, hat der Vizepräsidentenskandidat Pence im US-Wahlkampf leider ausprobieren können - Gott sei Dank ist es gut ausgegangen [Folie 8]. Bei der Landung in La Guardia ist das Flugzeug über die Start-/Landebahn hinausgeschossen und durch das Material bis zum Halt abgebremst worden. Alle Passagiere sind gesund ausgestiegen. Die Versicherung hat sich gefreut, dass der Maschine nichts passiert ist. So wirkt dieses System.

Die zweite technologische Entwicklung des letzten Jahres: Wir sind der erste Flughafen in Deutschland ohne eigene Tower-Lotsen [Folie 9]. Die gesamte Kontrolle des Luftverkehrs, die Kontrolle der Start- und Landevorgänge wird über das sogenannte Remote-Tower-Center der Deutschen Flugsicherung in Leipzig erledigt. Das System funktioniert vollständig störungsfrei! Es gab über den Betriebszeitraum eines guten Jahres keinerlei Situationen, die kritisch waren. An der Stelle ein Superlativ: Wir sind mit 15.000 Starts und Landungen der größte Flughafen der Welt mit einem Remote-Tower-System.

(Heiterkeit.)

Das ist keine Erfindung von mir, das hat die Deutsche Flugsicherung gesagt. Der zweite Flughafen in Deutschland, der damit ausgerüstet wird, wird der Flughafen Dresden sein, danach dann möglicherweise Flughäfen im Norden. Für uns hat es einen zusätzlichen Effekt. Wir haben eine ganze Reihe von Notfallflügen auch über die Nacht, etwa Transplantat-Flüge zur Uniklinik nach Homburg. Wir haben inzwischen keinerlei Probleme mehr mit Arbeitszeiten der Tower-Lotsen, in Leipzig ist eine 24-Stunden-Besetzung garantiert. Das gewährleistet eine problemlose Abwicklung dieses Bereichs. So sieht der Tower-Lotse in Leipzig den Flughafen Saarbrücken [Folie 10]. - Damit sind die 3 Minuten um, herzlichen Dank!

(Beifall.)

Herr Thieser: Vielen Dank. So viel zur Situation am Flughafen Saarbrücken. Wie war das noch mal? Sie sind weltweit der Beste in welchem Bereich?

(Herr Schuck: Nicht der Beste, der Größte! - Heiterkeit.)

Das hören wir natürlich sehr gerne. Es wäre schön, wenn das auch in anderen Bereichen irgendwann der Fall sein könnte, aber die Hoffnung habe ich, ehrlich gesagt, nicht so sehr. - Wir machen weiter und gehen nach Lüttich, Luc Partoune ist hier, der uns nun den Flughafen Liège vorstellen wird.

(Der Vortrag wird durch eine PowerPoint Präsentation unterstützt (siehe Anlage 2).)

Herr Partoune (Flughafen Lüttich, CEO): Guten Tag allerseits. Sie werden feststellen, dass sich mein Vortrag sehr von dem von Herrn Schuck unterscheidet. Ein paar Worte über die Struktur der Liège Airport-Gruppe, eine Public-Private-Partnerschaft par excellence, denn einerseits haben wir die Region Wallonie mit 25 Prozent Kapitalanteil, aber auch lokale öffentliche Partner mit 50 Prozent und der Pariser Flughafen, der seit 15 Jahren bei uns mit 25 Prozent beteiligt ist.

Der Flughafen von Lüttich ist im Wesentlichen und hauptsächlich auf die Entwicklung von Frachtverkehr ausgerichtet (Folie 4). Es ist der größte Frachtflughafen in Belgien, der siebtgrößte in Europa. Ein paar Zahlen: Er ist mit weniger als 200.000 Fluggästen und einem Umsatz von 40 Millionen Euro ein sehr kleiner Flughafen. Er wurde ein bisschen wie alle Flughäfen in der Region gegründet, als die Stahlindustrie Hauptmotor der Wirtschaft war. Die Stahlkrise hat uns alle schwer getroffen und der Flughafen Lüttich wurde zum potenziellen Rekonversionspol für die Region, v.a. für die Luftfracht. Heute sind es 130 Unternehmen am Standort und über 15.000 direkte und indirekte Arbeitsplätze bei Tag und bei Nacht, denn der Flughafen Lüttich ist Tag und Nacht geöffnet (Folie 5).

Luftfracht ist also unser Spezialgebiet. Wenn man sich die Rangfolge der zehn wichtigsten Frachtflughäfen in Europa ansieht, so stellt man fest, dass es einerseits die großen internationalen Passagierflughäfen gibt, denn wie Sie wissen, wird im Gepäckraum der Passagierflugzeuge Fracht transportiert, und auf der anderen Seite die vier Flughäfen, die einen speziellen Hauptkunden haben, wie etwa DHL in Leipzig, Cargo Lux in Luxemburg, FedEx & TNT in Lüttich und UPS und DHL in Köln. Diese Flughäfen sind im Frachtbereich Außenseiter und haben die Besonderheit, dass sie in diesem Bereich spezialisiert sind.

Der Flughafen Lüttich wurde im Laufe der Jahre immer attraktiver für Frachtfluggesellschaften. Sie haben bei uns ihren Hauptumschlagplatz, ihren Hub, in Europa aufgebaut. FedEx ist ganz klar einer der Hauptakteure, denn er hat einen Anteil von 45 Prozent am Luftverkehr, aber es gibt noch andere aus Afrika, Asien, Israel, die ebenfalls bei uns ihren europäischen Hub gegründet haben. Die Cargo-Welt ist eine andere als die Passagierwelt, denn hinter diesen Fluggesellschaften stehen große Straßenverkehrslogistiker, große Umschlaggesellschaften und eine Vielzahl von Firmen. (Folien 8-10).

Aktuell verbinden wir etwa 60 europäische Städte täglich mit diesem Angebot und wir haben weltweite Verbindungen, insbesondere in die USA, in Asien und Afrika, wobei Afrika der zweitwichtigste Kontinent für uns ist, was diese Frachtlinien angeht. Wir haben uns auf verschiedene Märkte spezialisiert, das macht unsere besondere Attraktivität aus, natürlich bei den Expressverbindungen, dem Hauptgeschäft von FedEx, für frische und verderbliche Waren. Das bedeutet, dass es eine Reihe von speziellen Vorgaben bei der Behandlung dieser Produkte gibt, sei es was die Kontrollen auf Pflanzenschutzmittel angeht, seien es Zollkontrollen. Die Pharmaindustrie ist eine Wachstumsbranche plus Spezialfracht. Der Transport von Pferden ist so etwas wie unser Aushängeschild. Etwa 5000 Pferde werden jedes Jahr am Flughafen Lüttich abgefertigt. Wir haben sogar ein eigenes Pferdehotel am Flughafen gebaut.

Alibaba ist unser Hauptinvestor am Standort. Er hat die Frachtwelt revolutioniert. Zum 50-Jahres-Vertrag mit Alibaba kam die Vereinbarung mit der belgischen Regierung zur Zollvereinfachung beim E-Commerce. Um Ihnen die Revolution in dieser Branche zu veranschaulichen: 2017 wurden weniger als 400.000 Artikel am Flughafen verzollt, heute, 2019, haben wir die 110 Millionen verzollter Artikel im ersten Quartal (Folie 15) überschritten. Wir haben es im Bereich Luftfracht mit einer neuen Ökonomie zu tun und dank Alibaba mischen wir in diesem Bereich stark mit.

Ein paar Worte trotzdem zu den Passagieren, denn der Bereich ist gewissermaßen das Stiefkind bei uns am Flughafen Lüttich. Das hat seine Ursache im Wesentlichen in der Konkurrenz weiterer Flughäfen im Umkreis. Da meine ich nicht einmal die Großregion, denn schließlich fahren die Menschen, die in Lüttich wohnen, leichter nach Düsseldorf, Köln oder Brüssel statt nach Luxemburg oder Saarbrücken. Wir haben um uns herum eine hohe Dichte an Passagierflughäfen. Das ist der Grund dafür, dass wir uns im Passagierbereich v.a. auf Charterflüge in Richtung Mittelmeer konzentrieren. Aber das ist für uns wirklich nur ein Randgeschäft.

Neben dem Passagier- und Frachtgeschäft haben wir aber auch ein wichtiges Standbein im Immobilienbereich. Wir entwickeln ein Immobilienprogramm zum einen mit Büros und Frachthallen, um die Logistikkette am Flughafen weiterzuentwickeln und die gemeinsamen Flächen zu nutzen. Die wallonische Regierung hat rund um den Flughafen Gewerbegebiete entwickelt, um die Logistik- und Vertriebsbranche zu fördern. Es handelt sich dabei um ein umfangreiches Gewerbeentwicklungsprogramm, das zur Flughafenentwicklung hinzukommt (Folie 19).

Ich begrüße bei der Gelegenheit René Collin, ehemaliger Flughafenminister, der heute anwesend ist, aber auch um darauf hinzuweisen, dass die wallonische Regierung 25 Jahre lang eine einfache, aber zugleich konstante Entwicklungsstrategie für diesen Flughafen verfolgt hat. Heute verzeichnen wir sehr positive Ergebnisse, was die Schaffung von Arbeitsplätzen und neue Geschäftsaktivitäten angeht. – Vielen Dank.

(Beifall.)

Herr Thieser: Ganz herzlichen Dank. Der Flughafen Lüttich hat also einen ganz klaren Schwerpunkt im Bereich des Cargo-Verkehrs. Nummer 7 in Europa, das ist schon



was! - Wir machen jetzt weiter mit einem wirklichen Champion, nämlich dem Flughafen Brüssel-Charleroi. Wir begrüßen Herrn Amaury Caprasse, der uns nun den Flughafen Charleroi vorstellen wird. - Ist er nicht da? Das ist aber schade. Aber ich glaube, es gibt in den Unterlagen auch Informationen zum Flughafen Brüssel-Charleroi, der von den Passagierzahlen her zu den größten gehört, ich glaube, es sind rund 8 Millionen. Er liegt also weit vor allen anderen.

Wir machen dann weiter mit dem nächsten Flughafen, der auch ein Reisezentrum ist und ganz wichtig für die Großregion, dem Flughafen Findel. Er ist auch wichtig für Flugverbindungen, das sieht man am Passagieraufkommen. Rebecca Pecnik-Welsch ist da und wird uns ihren Flughafen vorstellen.

(Der Vortrag wird durch eine PowerPoint Präsentation unterstützt (siehe Anlage 3).)

Frau Pecnik-Welsch (Flughafen Luxemburg): Ich freue mich, Ihnen heute den Luxemburger Flughafen vorstellen zu dürfen. Ich gebe Ihnen einen Überblick über den Passagierflughafen und über den Cargobereich und ich zeige Ihnen ein bisschen die Zukunft. Unser Terminal A hat letztes Jahr seinen zehnten Geburtstag gefeiert, es ist sehr modern und ermöglicht dadurch schlanke Prozesse. Das heißt, die Passagiere sind relativ schnell im Flieger. [Folie 2] Der Flughafen Luxemburg liegt rein physisch im Herzen der Großregion, und wenn es der Verkehr erlaubt, kann man ihn innerhalb von 20 bis 25 Minuten aus der Region erreichen. Wir sind nur 10 Minuten von der Stadt entfernt, und wenn Sie den Bus ab Luxemburg Flughafen nehmen, kommen Sie direkt ins Zentrum. 2018 konnten wir 4,04 Millionen Passagiere begrüßen, diese kamen natürlich aus der Großregion, aber eben nicht nur. Luxemburger reisen bekanntlich sehr gerne.

Folie 3 zeigt die Destinationen, die es ab Luxemburg Airport gibt, es sind 86 Direktflug-Ziele, sowohl die klassischen Businessflug-Destinationen als auch die „Warmwasser-Ziele“ wie Palma de Mallorca, Athen oder Hurgada. Manche davon sind natürlich nur saisonal verfügbar.

Folie 4 zeigt unser Portfolio an Airlines, insgesamt sind es 16, darunter Netzwerk-Carrier wie zum Beispiel Turkish Airlines, KLM oder Lufthansa, aber auch unser Homecarrier Luxair, der hier seine Homebase hat. Über 50 Prozent der Passagiere nehmen die Luxair. Das Ganze wird komplettiert durch Airlines, die für preissensitive Passagiere von Interesse sind, es sind mehrere.

Luxemburg Airport ist gut erreichbar mit dem Auto, aber eben auch mit dem Fernbus. Wir arbeiten mit dem Partner Flibco, der die Großregion mit Luxemburg Airport verbindet.

Luxemburg Airport ist nicht nur Passagierflughafen, sondern auch Cargo-Flughafen. 2018 haben wir fast 1 Million t Cargo durch Luxemburg Airport transportiert. Da haben wir wieder eine Besonderheit, und zwar Cargolux, das ist der homebased Carrier in Luxemburg. Er ist aber nicht der Einzige, es gibt mehrere Cargo-Airlines am Flughafen.

Wir sind auf Platz 6, der französische Kollege hat es schon erklärt. Wir schauen mal, wie es sich weiterentwickelt. - Das waren Informationen zum Aviation-Bereich.

Es gibt aber natürlich auch einen Non-Aviation-Bereich, der sehr wichtig ist. Folie 7 zeigt das neue Headquarter von Cargolux, das wird nächstes Jahr pünktlich zum 50. Geburtstag von Cargolux fertig werden, es wurde von Luxairport, dem Flughafenbetreiber, geplant und gebaut und wird an Cargolux vermietet. Infrastruktur ist also auch ein sehr wichtiges Thema.

Wie schaut die Zukunft aus? Das zeigt uns Folie 8. Sie sehen dort, dass rund um den Flughafen eine Kleinstadt entstehen wird, die Airport City. Im Moment sind wir dabei, das erste Gebäude zu errichten, das Skypark-Center South. Der Spatenstich wird nächstes Jahr stattfinden. In dieser Airport City gibt es alles Mögliche: Restaurants, Hotels, Büros, Kindergärten, je nachdem, was eine Kleinstadt eben benötigt. Ein weiteres Highlight wird wahrscheinlich 2023 die Tram sein, die uns dann mit dem Hauptbahnhof verbinden wird.

Folie 9 zeigt einen Blick aus dem Oberweis-Restaurant. Oberweis ist ein Feinkosthändler in Luxemburg. Diesen Ausblick haben Sie, wenn Sie Ihr Mittagessen bei uns genießen möchten. Sie sehen direkt auf die Runway und können den ein oder anderen Jumbo oder eine andere Maschine auf dem Weg nach London oder Palma betrachten. - Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Aufmerksamkeit. Vielen Dank.

(Beifall.)

Herr Thieser: Vielen Dank für diesen Vortrag. Luxemburg hat offenbar ehrgeizige Ziele für die Zukunft.

Wir kommen dann zum kleinsten Flughafen in der Großregion, dem Flughafen Metz-Nancy, 60 km von Saarbrücken entfernt und etwas mehr von Luxemburg. Das zeigt ein bisschen den Rahmen, über den wir heute diskutieren, über die Zahl der Flughäfen und die Frage, ob es möglich ist, dass all diese Flughäfen auch in Zukunft bestehen können. Wir freuen uns jetzt auf Yves Loubet, den Geschäftsführer des Flughafens Metz-Nancy-Lorraine.

(Der Vortrag wird durch eine PowerPoint Präsentation unterstützt (siehe Anlage 4).)

Herr Loubet (EPMNL Flughafen Metz-Nancy-Lorraine, Interimsdirektor): Guten Tag allerseits. Vielen Dank, dass Sie mir die Gelegenheit geben, unseren Flughafen Lorraine Airport vorzustellen. Ich möchte zunächst etwas zur Arbeitsweise sagen und dann über die Historie, die Infrastruktur, die Lage, das Verkehrsaufkommen, die Destinationen und die Luftfahrtgesellschaften, die an unserem Standort agieren, sprechen.

Der Flughafen Metz-Nancy-Lorraine ist eine sogenannte ÉPIC (établissement public industriel et commercial), also eine öffentlich-rechtliche Einrichtung mit industriellem und gewerblichem Charakter unter der Verwaltung der Region Grand Est. Es umfasst

ein Flughafengebiet bestehend aus zwei sich ergänzenden Einheiten, der Flughafen selbst und das Gewerbegebiet des Flughafens [Folie 2]. Das ÉPIC funktioniert ähnlich wie ein privates Unternehmen mit ca. 100 Arbeitsplätzen am Flughafen. Es gibt einen normalen Infrastrukturbetrieb wie an jedem anderen Flughafenstandort auch. Die Dienstleistungen Betrieb und Assistance, Sicherheit und Brandschutz, Technik, Kommunikation, Buchführung und Human Resources werden vom Betreiber übernommen. Wir machen alles selbst. Der einzige Bereich, für den wir ein Subunternehmen haben, ist die Flugsicherung.

Lorraine Airport ist ein relativ junger Flughafen. Der erste kommerzielle Flug fand im Oktober 1991 statt [Folien 4 und 5]. 2006 wurden Arbeiten zum Ausbau und zur Verlängerung der Start- und Landebahn durchgeführt. Im April 2013 erhielt der Flughafen die Zulassung als sicherer Flughafen durch die französische DSAC (Direction de la Sécurité de l'aviation civile - Direktion für die Sicherheit der Zivilluftfahrt). Im Oktober 2015 änderte sich der Name von Metz-Nancy-Lorraine und wurde Lorraine Airport. Im November 2017 wurde Präsident Rottner Präsident des Verwaltungsrats von EPMNL (Etablissement Public Metz-Nancy-Lorraine). Im Dezember 2017 erhielt der Flughafen das europäische Zertifikat der Flugsicherung durch die französische DSAC.

Nun ein paar Kennzahlen: Bis dato gab es 6,5 Millionen Fluggäste, davon 4 Millionen Linienfluggäste und 2 Millionen Passagiere in Urlaubsflügen [Folie 6]. Seit über 20 Jahren gibt es ein Reisebüro am Flughafen. 70 verschiedene Destinationen gab es bislang ab unserem Flughafen. Es gibt eine 3000 m lange ILS-Landebahn der Kategorie III, auf der bei jedem Wetter gelandet werden kann. Das Passagierterminal umfasst 7000 m<sup>2</sup> und es können bis zu 500.000 Fluggäste pro Jahr abgefertigt werden. Wir haben 14 Check-In-Schalter, zwei Abflughallen und zwei Ankunftshallen. Die Frachtinfrastruktur wird derzeit modernisiert. DHL war bis 2006 am Flughafen. Dieser Geschäftsbetrieb ruht mittlerweile und wir haben es eher mit Spezialfracht zu tun zusammen mit Air Algérie und dem Transport von Leichen.

Das kann ich zur Infrastruktur sagen. Es ist ein kleiner, gut mit dem PKW erreichbarer Flughafen. Man kommt direkt am Flughafengebäude an. Die Passagiere haben direkten Zugang zu den Flugzeugen und es gibt Sicht auf die Pisten. Es ist ein Regionalflughafen im Herzen von Lothringen. Metz ist in 25 Minuten, Nancy in 35 Minuten zu erreichen. Die großen Autobahnachsen sind 10 km entfernt (A31), der TGV-Bahnhof Lorraine liegt 5 km vom Flughafen entfernt [Folien 8 und 9]. Er ist per Shuttle, Mietwagen und Taxi erreichbar. Der Parkplatz hat eine Kapazität von 1300 Plätzen. Es gibt einen Restaurationsbetrieb und ein Duty-free, der 2018 eröffnet wurde und für internationale Flüge, insbesondere nach Alger geöffnet ist.

Ich komme zum Verkehrsaufkommen [Folien 12, 13 und 14]. Im Jahr 2018 hatten wir eine schöne Steigerung um 14 Prozent und wir lagen bei knapp 300.000 Fluggästen. In der Statistik lag der Flughafen in den letzten 10 Jahren zwischen 250.000 und 320.000 Passagieren. Wir haben regelmäßige Linienflüge mit insgesamt 93.000 Passagieren zum Drehkreuz Lyon, Nizza, Toulouse, Marseille mit Gesellschaften wie Twin Jet und Air France. Wir haben zudem vier Flüge pro Woche nach Algier im Winter und sechs im Sommer sowie einen Flug nach Oran und einen nach Constantine im

Sommer. Aufgrund des Erfolgs auf dieser Strecke, wird Constantine ab dem 30. Oktober das ganze Jahr über bedient. Es gibt im gesamten Jahr 6.500 Flugbewegungen. Eine ganze Reihe von Urlaubsflügen, insbesondere in den Mittelmeerraum sind im Angebot. Tui Fly bietet das ganze Jahr über einmal in der Woche einen Flug nach Casablanca, im Sommer zwei und zusätzlich einen Flug nach Marrakesch und einen nach Agadir im Sommer. Aegean bietet einen wöchentlichen Flug nach Heraklion an. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall.)

Herr Thieser: Ganz herzlichen Dank, Herr Loubet. Wir haben die Flughäfen kennengelernt und sehen, dass sie für die wirtschaftliche Entwicklung, aber auch für das Selbstverständnis einer Region von großer Bedeutung sind. Die Frage ist nur, können wir uns das alles auf Dauer in dieser Form leisten, und was sind wir bereit, dafür zu investieren. Im Jahr 2014 wurde diese Frage schon einmal sehr intensiv diskutiert, und damals kam man zu dem Schluss, dass die Regionalflughäfen innerhalb der EU bis 2024 ohne öffentliche Beihilfen auskommen sollen, sprich ihren Betrieb kostendeckend darstellen müssen. Auf Basis der Zahlen, die wir vor allem für die kleineren Flughäfen gesehen haben, ist das so nicht eingetreten. Die Passagierzahlen sind nicht so angestiegen, wie man das damals prognostiziert hat. Deshalb gibt es jetzt Gespräche mit der Europäischen Union, wie man mit diesem Evaluierungsprozess umgeht und welche neuen Maßnahmen möglicherweise am Ende anstehen werden, die vielleicht noch zu beschließen sind, um die Existenz der Regionalflughäfen auch über das Jahr 2024 hinaus sicherstellen zu können.

Wir haben dazu heute einen ganz wichtigen Gast bei uns, Franck Dupont. Er ist aus Brüssel angereist, ist Experte für den Sektor Flugverkehr aus der Generaldirektion für Wettbewerb und Stellvertretender Leiter des Referats F2 für Beihilfen und Transport bei der EU-Kommission. Herr Dupont, herzlich willkommen. Wir sind nun gespannt, was Sie zu sagen haben über das, was in Brüssel hinter verschlossenen Türen diskutiert und möglicherweise demnächst öffentlich wird, beziehungsweise womit sich die Politik in den einzelnen Regionen befassen müssen. - Bitte schön, Herr Dupont.

Herr Dupont (EU-Kommission, stv. Abteilungsleiter „Beihilfen-Verkehr“ DG COMP: Guten Tag allerseits. Danke auch an den IPR, dass er die Kommission eingeladen hat. Es ist für uns sehr hilfreich und auch sehr wichtig, an solchen Sitzungen teilzunehmen, aus zwei Gründen: Erstens, dadurch haben wir die Möglichkeit, den Akteuren vor Ort die Regeln für staatliche Beihilfen zu erläutern. Unkenntnis schützt nicht vor Strafe, aber niemand hat wirklich die Zeit, unsere Regeln im Detail zu studieren. Daher ist es wichtig, dass wir von Zeit zu Zeit kommen und sie erklären und auf bilateraler Ebene darüber sprechen. Zweitens, und das ist für die Beamten sehr wichtig, müssen wir uns auch ab und an aus Brüssel herausbewegen und mit den Menschen, die vor Ort arbeiten, sprechen, um ihre Sorgen und Nöte zu verstehen und zu überprüfen, ob unsere Regeln der gelebten Realität im Alltag entsprechen. Das gibt uns ein besseres Verständnis dessen, was dort läuft und was korrigiert werden muss.

Ich werde jetzt nicht aus dem Brüsseler Nähkästchen plaudern, worüber dort hinter verschlossenen Türen diskutiert wird, denn dazu bin ich nicht befugt. Aber ich kann Ihnen doch schon den ein oder anderen Hinweis geben. Ich wurde gebeten, über die staatlichen Regeln im Bereich der Luftfahrt, über die Beziehungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften unter dem Aspekt der staatlichen Beihilfen, die Beurteilung dieser Regeln, die gerade im Gange ist, zu reden, aber auch über eine Vision der Herausforderungen in dieser Branche.

Ich beginne mit den staatlichen Beihilfen. Ich spreche da vom Staat im weiteren Sinne, also öffentlichen Beihilfen der Regionen, Departements, Gebietskörperschaften. All das fassen wir zusammen unter dem Begriff staatliche Beihilfen. Aktuell ist es so, wenn der Staat eine Tätigkeit an einem Flughafen finanziert, dann kann er als Wirtschaftsteilnehmer handeln, also als Eigentümer des Flughafens. Dann investiert er und zieht daraus Gewinn. Aber der Staat kann auch als öffentliche Hand agieren, indem er Beihilfen gewährt. Mit anderen Worten, er hat keine Gewinnabsichten, vielmehr unterstützt er eine Geschäftstätigkeit, weil diese eine positive Wirkung auf die Region, auf die Beschäftigung usw. hat. In diesem Rahmen ist die staatliche Beihilfe – als solche muss sie bestimmte Kriterien erfüllen – selektiv, weil sie beispielsweise einem speziellen Flughafenbetreiber gewährt wird. Damit gewährt sie einen Vorteil, sie schafft Wettbewerbsverzerrung und sie wirkt sich auf die Wirtschaftsbeziehungen in der Europäischen Union aus. Sobald man diese Kriterien erfüllt hat, ist man in einer Schwarz-Weiß-Situation: entweder ist die Beihilfe zulässig oder sie ist unzulässig, dann muss sie zurückgezahlt werden.

Im Bereich der Luftfahrt gibt es zwei Texte, die uns erläutern, welche Regeln einzuhalten sind, damit eine Beihilfe zulässig ist. Der erste und wichtigste ist der über die Leitlinien für die Luftfahrt aus dem Jahr 2014. Das ist unsere Bibel. Die nutzen wir hauptsächlich, um die Zulässigkeitsregeln für Beihilfen festzulegen. Das zweite Dokument ist die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, die AGVO. Dabei handelt es sich um eine vereinfachte Version der Leitlinien, die es kleinen Flughäfen ermöglicht, von vereinfachten Regeln zu profitieren, ohne der EU-Kommission mitteilen zu müssen, dass sie staatliche Beihilfen erhalten haben.

Bei diesen Regeln unterscheidet man zwischen Beihilfen für Flughäfen und Beihilfen für Luftverkehrsunternehmen. Die Flughäfen werden ziemlich bevorzugt, während die Luftfahrtgesellschaften relativ selten zulässige Beihilfen erhalten. Für Flughäfen gelten nach diesen Regeln drei Kriterien: Erstens, wenn die Flughäfen einem öffentlichen Interesse zur Verbesserung der Konnektivität und der wirtschaftlichen Entwicklung dienen. Zweitens, wenn die kleinen Flughäfen Subventionen zum Überleben brauchen. Drittens, die großen Flughäfen brauchen keine Beihilfen und dürfen keine erhalten. Es wird zwischen zwei Beihilfe-Arten unterschieden: Investitionsbeihilfen und Infrastrukturbeihilfen. Die Regeln für Investitionsbeihilfen sind einfach. Man kann öffentliche Mittel erhalten, wenn man weniger als 5 Millionen Fluggäste pro Jahr hat. Je kleiner ein Flughafen ist, desto mehr Beihilfen im Verhältnis zu den getätigten Investitionen kann er bekommen und je größer er ist, desto weniger kann er bekommen. Was die Infrastrukturbeihilfen angeht, da gilt eine Obergrenze von 3 Millionen Fluggästen mit der

gleichen Regel, also je kleiner ein Flughafen ist, desto mehr Beihilfen kann er bekommen und je größer ein Flughafen ist, desto weniger Beihilfen kann er erhalten. Für alle Flughäfen mit weniger als 200.000 Passagieren im Jahr erlaubt die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) eine Beihilfe von 100 Prozent. Man ist der Auffassung, dass diese Flughäfen strukturelle Hilfen benötigen. Die AGVO gilt bis 2020 und derzeit finden in Brüssel Gespräche statt, um die Frist zu verlängern. Ich kann nicht sagen, was beschlossen werden wird, das hängt nicht von mir ab. Nach der Logik ist dieses System auf Dauer angelegt und es sollte zumindest um einige Jahre verlängert werden.

Bei den größeren Flughäfen handelt es sich um vorübergehende Infrastrukturbeihilfen, die bis 2024 gelten. Ab 2024 sind diese nicht mehr zulässig. Nach der aktuellen gesetzlichen Regelung hat ein Flughafen, der bis 2024 Anspruch auf Infrastrukturbeihilfen hat, nach 2024 keinen Anspruch mehr darauf. Nach der Logik der Leitlinien gilt eine Übergangsfrist zwischen 2014 und 2024, in der die Flughäfen die Möglichkeit haben, sich anzupassen, Beihilfen zu erhalten, um ihr Geschäftsmodell zu verbessern und anzupassen. Ab 2024 jedoch haben diese Flughäfen keinen Anspruch mehr auf Infrastrukturbeihilfen. Man kann darüber wieder diskutieren, wenn es um die Evaluation der Leitlinien geht, aber so sehen die aktuellen Regeln für die Flughäfen aus.

Für Luftfahrtunternehmen gibt es nur drei Arten von Beihilfen, die relativ eng gefasst sind. Die erste Art ist die Starthilfe, anhand derer neue Flugrouten entwickelt werden sollen. Diese Beihilfen sind von der Höhe her und zeitlich begrenzt und werden in der Praxis sehr wenig genutzt. Die zweite Art sind alle Beihilfen, die mit der Sicherstellung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu tun haben. In diesem Falle muss ein Markversagen festgestellt, Vergütungsregeln definiert und eine Ausschreibung durchgeführt werden, um ein Luftfahrtunternehmen mit der Durchführung einer Flugstrecke zu beauftragen. Im Allgemeinen betreffen diese Vorgänge eine relativ kleine Zahl von Strecken für sehr wichtige Verbindungen für einen Flughafen, wie beispielsweise eine Verbindung in die wirtschaftliche oder administrative Hauptstadt eines Landes. Die dritte Beihilfeart sind Sozialbeihilfen für bestimmte Personengruppen wie Studierende, junge Menschen, Senioren, Personen mit eingeschränkter Mobilität, also Menschen, die eine spezielle Problematik aufweisen.

Ich fasse zusammen: Wenn die öffentliche Hand heute einen Flughafen finanzieren möchte, hat sie drei Möglichkeiten. Erstens die Investition ist marktkonform, dann sind wir nicht im Beihilfebereich. Dazu muss der Flughafen in der Regel einen Businessplan aufgestellt haben, aus dem hervorgeht, dass er Gewinne erwirtschaftet. In manchen Fällen wenden sich die Vertreter der öffentlichen Hand an uns und wollen wissen, ob die geplante Investition außerhalb der staatlichen Beihilfen bleibt. So haben wir gerade eine Präsentation des Flughafens Luxemburg gesehen mit dem neuen Standort für Cargolux. Diese Investition ist Teil der umfassenderen Investition, die der Staat Luxemburg am Flughafenstandort Luxemburg plant. Wir wurden konsultiert, damit wir uns zum Business-Plan äußern und bestätigen, dass wir grundsätzlich darin keine staatlichen Hilfen sehen, sondern einen korrekten Business-Plan, der für den Flughafen und damit für den Investor, der in diesem Falle der Staat ist, Gewinne generiert.

Wenn Sie also derartige Dinge planen und Zweifel haben, dann sind wir von der Kommission für Sie da, um diese Zweifel zu beseitigen. Das findet im Rahmen eines Verfahrens statt, das sehr viel unkomplizierter ist als eine Notifizierung. Sie rufen uns an, wir tauschen Informationen aus und wir antworten Ihnen formlos in Bezug auf diese Art von Projekten. Die zweite Möglichkeit, einen Flughafen zu finanzieren, ist die Gewährung von Beihilfen, die kompatibel sind. Dazu müssen die Leitlinien oder die AGVO eingehalten werden. Die dritte Möglichkeit ist eine nicht zulässige Beihilfe. In diesem Falle müssen die Beihilfen zurückerstattet werden, sobald wir eingeschritten sind. Dies ist ein Szenario, das unbedingt vermieden werden muss.

Im zweiten Teil meines Vortrags geht es um die Evaluation der Leitlinien, deren Regeln ich gerade vorgestellt habe. Wenn die Kommission Regeln einführt, dann evaluiert sie diese nach einer gewissen Zeit. Diese Regeln gelten seit 2014 und sind grundsätzlich zeitlich nicht begrenzt. Aber die Klausel für die Infrastrukturbeihilfen ist zeitlich begrenzt. Sie endet im Jahr 2024. Wir sind also auf halbem Wege bei einem Teil der Leitlinien und wir sind dabei, diese Evaluation durchzuführen. Üblicherweise führen wir, selbst wenn es keine zeitliche Befristung gibt, immer eine Evaluation durch. Denn die wirtschaftlichen Gegebenheiten, die zu dem Zeitpunkt galten, als die Regeln aufgestellt wurden, haben sich geändert. Deshalb müssen wir uns auch daran anpassen. Unsere Regeln werden immer überprüft.

Der Evaluationsprozess ist im Gange. Es gab eine öffentliche Anhörung, die mittlerweile beendet ist. Ich stelle mir vor, dass der ein oder andere von Ihnen daran teilgenommen hat. Wir haben auch einen Consultant hinzugezogen, um die Rentabilität der Flughäfen und den Bedarf der Flughäfen an Infrastrukturbeihilfen zu analysieren. Diese Analyse befindet sich in der Abschlussphase. Ich werde Ihnen schon mal inoffiziell die ersten Ergebnisse vorstellen. Ich danke den Flughäfen, die sich daran beteiligt haben. Da die Teilnahme anonymisiert war, weiß ich nicht, wem genau ich danken soll, aber wir haben auf alle Fälle eine große Zahl von Antworten bekommen, die uns sehr dabei helfen, die wirtschaftliche Realität der Flughäfen zu verstehen. Die Ergebnisse werden im Laufe des Jahres 2020 veröffentlicht.

Ich berichte nur über die ersten Ergebnisse der öffentlichen Anhörung. Dabei handelt es sich nicht um die Position der Kommission. Ich teile Ihnen lediglich mit, was man uns gesagt hat. Dies sagt nichts darüber aus, welche Schlussfolgerungen wir im Moment daraus ziehen. Das wäre noch zu früh. Die meisten Teilnehmer sagten uns, dass die Infrastrukturbeihilfen über das Jahr 2024 hinaus verlängert werden müssten, dass die Frist zu kurz sei, damit die Flughäfen sich anpassen können, jedenfalls für die Flughäfen mit weniger als 700.000 Fluggästen. Zweitens sagen uns manche Flughäfen, dass die Beihilfen für die Luftfahrtgesellschaften zu niedrig seien, um für die Low-Cost-Gesellschaften attraktiv zu sein. Drittens sagen uns die Flughäfen, dass das Notifizierungsverfahren gegenüber der Kommission zu schwerfällig und zu kompliziert sei. Wir nehmen das zur Kenntnis. Ich denke, wir müssen uns unsererseits Gedanken darüber machen, wie wir das vereinfachen können. Viertens werden wir aufgefordert, die AGVO auszuweiten, so dass man keine Notifizierung durchführen muss, indem man die einfachen Regeln für die größeren Flughäfen anwendet. Das sind grob die vier wichtigsten Punkte, die sich für uns aus der öffentlichen Anhörung ergeben. Wir

werden uns damit beschäftigen. Die öffentliche Anhörung ist beendet, aber wir lernen weiter dazu. Ein Treffen wie das heutige ist für mich auch die Gelegenheit zuzuhören. Wir können auch in der Pause oder beim Mittagessen über die verschiedenen Themen diskutieren. Es ist noch Zeit, die Kommission zu beeinflussen, jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um die Dinge anzubringen. Während der öffentlichen Anhörung, die zu den offiziellen Verfahren gehört, wurde ja schon Einiges vorgebracht. Aber das lässt sich auch bei Anlässen wie diesem heute machen. Wir nehmen nach solchen Sitzungen wie heute immer neue Informationen mit und machen uns dann Gedanken darüber, wie wir unsere Regeln verbessern können.

Ich möchte nun anhand von drei Themen die Ergebnisse des Consultants zusammenfassen, den wir für mit der Analyse der Funktionsweise beauftragt haben. Dieser bestätigt auf der Grundlage der Analyse bestehender Studien den positiven Einfluss der Regionalflughäfen auf die regionale Entwicklung, insbesondere in der Dienstleistungsbranche. Auch wenn manche Fragen noch nicht beantwortet sind, d.h. ob etwa die Subvention für Flughäfen das beste Mittel ist, um die regionale Entwicklung zu fördern, so hat die Existenz und die Entwicklung der kleinen Regionalflughäfen doch einen unbestreitbaren Vorteil für die Entwicklung der Regionen.

Unser Consultant untersuchte dann die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre bis 2018/2019, machte aber auch Prognosen zur Verkehrsentwicklung auf der Grundlage der Gespräche mit den Flughäfen. Bei Flughäfen mit weniger als 700.000 Passagieren beobachten wir, dass das Verkehrsaufkommen stagniert und in den letzten Jahren relativ wenig zugenommen hat. Die Aussichten auf ein Verkehrswachstum sind gering, so dass die Flughäfen im Allgemeinen in dieser Kategorie bleiben. Bei größeren Flughäfen über 700.000 hat es dagegen in den vergangenen Jahren ein Wachstum gegeben, das sich voraussichtlich fortsetzen wird. Die Erklärungen, die uns gegeben werden, sind, dass viele dieser kleineren Flughäfen dank der Billigfluglinien gewachsen sind. Aber die Billigfluggesellschaften ändern ihr Geschäftsmodell und verlagern sich zunehmend auf die größeren Flughäfen, wo sie gleichzeitig Touristen- und Geschäftsverkehr bedienen können, was auf kleineren Regionalflughäfen schwieriger ist. Auch wenn die Regionalflughäfen eine sehr wichtige Rolle bei der Aufrechterhaltung eines professionellen Gefüges, insbesondere im Dienstleistungssektor, spielen und daher für die Entwicklung von Dienstleistungen und für einen Teil des Geschäftsverkehrs nützlich sind, tendieren die Billigfluganbieter nun dazu, sich mehr in Richtung der großen Flughäfen zu entwickeln. Dies wurde auf vielen großen Flughäfen mit der Einrichtung von speziellen Low-Cost-Terminals beobachtet. Das ist die Schlussfolgerung für den Verkehrsteil, und ich würde gerne Ihre Meinung dazu hören.

Die Schlussfolgerungen bezüglich der Rentabilität sind interessant. Die erste Schlussfolgerung des Consultants ist, dass nicht alle Flughäfen unter 200.000 Passagieren ohne öffentliche Unterstützung lebensfähig sind - mit wenigen Ausnahmen - was nicht sehr überraschend ist. Für den Bereich zwischen 200.000 und 700.000 Passagieren schafft es etwa die Hälfte der Flughäfen, die Betriebskosten zu decken, und die andere Hälfte nicht. Für die kommenden Jahre wird nur ein schwa-



ches Wachstum erwartet. Die Flughäfen, die jetzt in der Lage sind, ihre Betriebskosten zu decken, werden dies auch weiterhin schaffen. Die Flughäfen, die jetzt nicht dazu in der Lage sind, haben kaum Aussichten, dies in Zukunft zu schaffen. Es gibt immer einige wenige, die es schaffen, einen Verbesserungsplan aufzustellen. Ich sage nicht, dass es keine Hoffnung gibt, aber insgesamt sind die Positionen relativ festgelegt. Dies hängt stark mit dem Geschäftsmodell der Flughäfen zusammen. Flughäfen, die mit traditionellen Unternehmen arbeiten, kommen im Allgemeinen gut zurecht, aber Flughäfen, die mit Billiganbietern arbeiten, haben größere Schwierigkeiten. Es ist eine etwas groteske Situation, denn viele dieser kleinen Flughäfen konnten ihr Geschäft dank der Billigfluglinien entwickeln, ohne die das Verkehrswachstum in Europa nicht das wäre, was es ist. Aber diese kleinen Flughäfen haben im Allgemeinen Anreizmechanismen, um die Beziehung zu ihren Billigfluglinien aufrechtzuerhalten, was ihre Gewinne schmälert. Dies ist nicht für alle der Fall. Es gibt kleine Flughäfen, die mit Billigfluglinien gut abschneiden, und es gibt andere, die mit traditionellen Fluggesellschaften nicht gut abschneiden. Es würde mich interessieren, ob Sie das auch vor Ort erleben. Flughäfen mit mehr als 700.000 Passagieren sind im Allgemeinen in der Lage, ihre Betriebskosten zu decken, und für diejenigen, die es jetzt nicht können, sind die Aussichten für die kommenden Jahre recht positiv.

Das ist ein wenig die Situation hinsichtlich der Evaluation der Richtlinien. Wie geht es nun weiter? Wir lernen noch, die Evaluierung ist ein Schritt, aber ich kann Ihnen noch nicht sagen, wie der nächste Schritt aussehen wird. Normalerweise besteht der nächste Schritt darin, darüber nachzudenken, wie wir unsere Richtlinien verbessern und ändern können. Aber wir haben noch kein formales Mandat dafür, wir haben den Prozess noch nicht begonnen, denn das müssen unsere Kommissare entscheiden. Es steht also noch nicht fest, aber es ist wahrscheinlich und wird irgendwann kommen. Wir werden über uns mit dieser Evaluation auseinandersetzen, um zu überlegen, was geändert werden muss. Aber wir werden uns mit dem Markt beraten, wenn der Prozess beginnt. Es wird Konsultationen mit Flughäfen, Fluggesellschaften und öffentlichen Behörden geben, um ihnen unsere Meinung mitzuteilen, aber auch um Informationen darüber zu erhalten, wie Flughäfen und Fluggesellschaften die Dinge sehen.

Das bringt mich zu den verschiedenen Herausforderungen im Luftfahrtsektor. Ich werde mich sehr kurzfassen und mich nur auf die Beziehung zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften konzentrieren. Die drei Kategorien sind Konnektivität, Wettbewerbsmärkte und Umwelt. Die Herausforderungen der Konnektivität sind bekannt. Eine Herausforderung ist das Kapazitätsproblem der großen Flughäfen, das in der Region nicht wirklich ein Thema ist. Ich denke, in Luxemburg haben wir verstanden, dass der Flughafen noch nicht überlastet ist, vielleicht wird er es in Zukunft sein. Ich hoffe es, und ich hoffe es nicht, denn wenn er überlastet ist, ist es ein Zeichen des Erfolgs, aber gleichzeitig ist es ein Problem, das bewältigt werden muss. Die zweite Herausforderung ist die Lebensfähigkeit kleiner Flughäfen, die einen enormen Beitrag zur Konnektivität in Europa leisten. Aber ihr Lebensfähigkeitsproblem verursacht Kosten für die öffentliche Hand, wenn sie sie unterstützen. Die dritte Herausforderung ist die Frage, welche Art von Beihilfe für die Fluggesellschaften angemessen ist. Wir haben über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gesprochen, sollten andere

Methoden eingeführt werden? Sollte man es dem Wettbewerb überlassen? Es gibt eine ganze Reihe von Fragen, die noch nicht entschieden sind.

Die zweite Kategorie betrifft den Wettbewerbsmarkt. Der Luftverkehr ist durch einen starken Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften gekennzeichnet, der viele Zugänge und derzeit viele Abgänge auf dem Markt verzeichnet. Für Neueinsteiger gibt es viele Hindernisse beim Zugang zu den Slots auf bestimmten Flughäfen. Dies ist eine Hürde, für die wir noch nicht alle Probleme gelöst haben. Eine Herausforderung, von der uns die Fluggesellschaften berichten, ist die Digitalisierung der Vertriebskanäle mit einer Reihe von Fragen, zum Beispiel, wem die gesammelten Daten gehören und wie sie genutzt werden sollen. Eine weitere Herausforderung ist die Marktkonsolidierung. Die sechs größten Konzerne in Europa machen knapp die Hälfte des Marktes aus, während in den Vereinigten Staaten die vier größten Konzerne 80 Prozent des Marktes ausmachen. Es ist klar, dass heute eine Reihe von Unternehmen aus dem Markt ausscheiden, dass die Margen relativ niedrig sind und dass ein langsamer Konsolidierungsprozess im Gange ist.

Weitere wichtige Themen in der Generaldirektion Wettbewerb sind die Regeln für die Umstrukturierung von Fluggesellschaften. Eine Reihe von Unternehmen scheidet aus dem Markt aus. Letzte Woche wurde eine Entscheidung über Umstrukturierungsbeihilfen für Condor in Deutschland getroffen. Wir sehen mit dem Ausscheiden von Adria aus dem Markt, dass die Behörden echte Bedenken hinsichtlich der Kontinuität auf bestimmten Strecken haben, zumindest für eine Übergangszeit, bis der Markt die von Adria aufgegebenen Strecken übernehmen kann. Es gibt daher eine Reihe von Fragen, die bezüglich der spezifischen Umstrukturierungsregeln für den Luftverkehrssektor noch nicht vollständig geklärt sind.

Das dritte Thema der Herausforderung für die Luftfahrt ist die Umwelt. Der Druck nimmt zu, wir hören immer mehr davon in den Medien. Für Luftfahrtprofis ist dies nicht völlig neu, viele Hersteller bauen immer sauberere Flugzeuge. Aber wir merken, dass dies in den Medien eine immer wichtigere Rolle spielt. Die Menschen haben das Gefühl, dass sie bei Flugreisen die Umwelt verschmutzen. Das war früher nicht der Fall. Die Fluggesellschaften haben Förderprogramme, Pflanzprogramme und Ähnliches eingeführt, die derzeit freiwillig sind. Und ich will Ihnen nicht verhehlen, dass die Mandate der Kommissare auf Kommissionsebene zunehmend einen grünen Anstrich bekommen. Dies ist eine allgemeine Herausforderung, und es werden sich für uns Fragen ergeben, insbesondere bei den Richtlinien für die Luftfahrt. Dort steht bislang noch nichts zum Thema Umwelt. Wir haben Möglichkeiten, den Kauf von Flugzeugen zu subventionieren, aber diese Hilfe wird nur sehr wenig in Anspruch genommen. Flughäfen sind derzeit nicht von Umweltbeihilfen betroffen. Die Kommission muss sich daher die Frage stellen, wie mit diesem Problem umgegangen werden soll.

Ich möchte auch ein Wort zu den illegalen Beihilfen für Fluggesellschaften sagen. Wenn es einen wettbewerbsfähigen Markt geben soll, müssen illegale Beihilfen vermieden werden. Das ist die Daseinsberechtigung der Wettbewerbsdirektion. Es kommt häufig vor, dass öffentliche Flughäfen versucht sind, Fluggesellschaften zu

subventionieren, um vor Ort zu operieren. Die Kommission hat in den letzten Jahren viele Entscheidungen zu diesem Thema getroffen. Die Standardsituation ist, dass eine Fluggesellschaft einen Flughafen bezahlt, um von diesem Flughafen aus operieren zu können, aber in einigen Fällen sind es die Flughäfen, die die Fluggesellschaften bezahlen, um attraktiv zu sein, was besonders für kleine Regionalflughäfen gilt. Große Flughäfen haben dieses Problem nicht, da sie überlastet sind und nicht genügend Slots zu vergeben haben. Diese Vereinbarungen zwischen kleinen Regionalflughäfen und Fluggesellschaften haben häufig die Form von Marketingverträgen. Die Fluggesellschaft verpflichtet sich, eine Reihe von Strecken zu bedienen, wobei sie manchmal die Flugzeuge auf dem Flughafen abstellt und die damit verbundenen Flughafengebühren zahlt. Der Flughafen hingegen verpflichtet sich zum Kauf von Marketing-Dienstleistungen, was häufig Werbung auf der Website der Fluggesellschaft bedeutet. Es gibt keine Grundlage für die Zulässigkeit dieser Art von Vereinbarungen, also ist es entweder marktkonform, was ein privater Betreiber unterzeichnen würde, oder es handelt sich um eine illegale Beihilfe.

Im Laufe unserer Arbeit in der Wettbewerbsdirektion haben wir uns mehrere solcher Verträge angesehen und sind immer wieder zu dem Schluss gekommen, dass es sich dabei um illegale Beihilfen handelt. Warum ist das so? Denn oft erstellen Flughäfen, wenn sie solche Vereinbarungen unterschreiben, keinen Geschäftsplan, so dass es keine Analyse gibt, ob es für den Flughafen rentabel ist. Das ist der erste Hinweis, der ein echtes Problem darstellt. Das zweite Element ist, dass wir die Businesspläne rekonstruieren, um zu sehen, ob sie dennoch marktkonform sind, auch wenn der Flughafen keinen Businessplan erstellt hat. Wenn diese Businesspläne rekonstruiert werden, wird zumindest in den Fällen, mit denen wir uns damit befasst haben, sehr deutlich, dass dies für den Flughafen erhebliche Verluste verursacht. In den Fällen, die wir behandelt haben, handelt es sich um Vereinbarungen, die durch öffentliche Subventionen und damit illegale Beihilfen subventioniert wurden, deren Rückforderung wir gefordert haben. Wir haben mehrere Entscheidungen dieser Art für deutsche, französische und belgische Flughäfen getroffen. Wir sehen eine Veränderung auf dem Markt. Die Marktteilnehmer sehen, dass wir eingreifen, also entweder versuchen sie, sich anzupassen und auf die von uns geforderten Regeln zu reagieren, oder sie versuchen, sie zu umgehen.

Wir haben mehrere Möglichkeiten erkannt, mit denen diese Regeln umgangen werden. Die erste ist die Durchführung von Ausschreibungen. Einige Flughäfen organisieren Ausschreibungen und sagen, dass es sich, da es eine Ausschreibung gibt, nicht um staatliche Beihilfe handelt. Aber viele dieser Ausschreibungen sind verzerrt, d.h. sie werden so durchgeführt, dass in Wirklichkeit nur ein Unternehmen darauf antworten kann. Wir haben also eine Reihe von Entscheidungen getroffen, die in die Richtung gehen, dass die Beihilfe unzulässig war und zurückgezahlt werden muss. Ich muss darauf hinweisen, dass manchmal auch die nationalen Behörden das Thema aufgreifen, wenn eine solche Praxis stattgefunden hat. In Südfrankreich verfolgen die Behörden die Flughafenbetreiber in einem Fall, und zwar in einem Strafverfahren und nicht in einem Fall von staatlicher Beihilfe.

Eine zweite Möglichkeit, unsere Regeln zu umgehen, die wir gesehen haben, besteht darin, dass nicht mehr der Flughafen für die Marketing-Dienstleistungen zahlen wird. Die Behörden haben einen Verein zur Tourismusentwicklung gegründet, der aber in Wirklichkeit ein transparenter Verein ist, um öffentliche Subventionen an die Fluggesellschaften weiterzugeben. In diesem Sommer haben wir in Montpellier eine Entscheidung gegen eine solche Praxis getroffen. Die Entscheidung ist offiziell, sie ist noch nicht öffentlich, aber sie wird es bald sein. Die Behörden gründeten einen privatrechtlichen Verein - zu 99 Prozent von der öffentlichen Hand subventioniert - der Vereinbarungen mit den Fluggesellschaften unterzeichnete. Hier kamen wir zu dem Schluss, dass es sich um eine illegale Beihilfe handelt, genauso also, wie wenn der Flughafen selbst unterschrieben hätte. Es handelt sich also um eine Möglichkeit, unsere traditionellen Praktiken zu umgehen, aber es fällt in den Geltungsbereich der Wettbewerbsregeln.

Eine weitere Methode, die sich abzeichnet, ist die Durchführung von Ausschreibungen anstelle der Verpflichtung zur Erbringung öffentlicher Dienstleistungen. Ein Flughafen oder eine Region veröffentlicht eine Ausschreibung, in der es heißt: Ich suche ein Unternehmen für den Betrieb dieser Strecke. Machen Sie mir ein Angebot, und dieses Angebot wird die Höhe der Subvention sein, die ich Ihnen zahlen soll. Das ist eine klare Umgehung der Regeln für staatliche Beihilfen. Ich sage Ihnen das, weil die Menschen sich dessen nicht immer bewusst sind. Diese Art von Ausschreibung kann mit einer Subvention als Teil einer öffentlichen Dienstleistungsverpflichtung organisiert werden. Aber es gibt genaue Regeln, die eingehalten werden müssen: Es muss ein Marktversagen festgestellt werden. Die Regeln für die Vergütung müssen festgelegt werden, und dann wird eine Ausschreibung durchgeführt. Entweder gibt es keine staatliche Beihilfe, oder sie ist mit dem Binnenmarkt vereinbar und somit völlig legal. Aber wenn es direkt geschieht, ohne dieses Verfahren zu durchlaufen, dann fällt man unter den Anwendungsbereich der staatlichen Beihilfen und tut etwas, das illegal ist.

Abschließend möchte ich sagen, dass es drei Lösungen für die Beziehungen gibt, die die Flughäfen mit den Fluggesellschaften unterhalten wollen. Definieren Sie zunächst die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn Sie eine Strecke subventionieren möchten. Zweitens, und das ist weniger bekannt, gewähren Sie allen Fluggesellschaften auf nicht selektive, nicht diskriminierende Weise Ermäßigungen auf Ihre Tarife. Dies steht im Zusammenhang mit einem kürzlich ergangenen Urteil nach einer Entscheidung, die die Kommission für den Flughafen Lübeck in Deutschland getroffen hatte. Die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs besagt ganz klar, dass, wenn die gewährten Rabatte für alle Fluggesellschaften gleich sind, keine staatliche Beihilfe vorliegt, unabhängig von der Höhe des Rabatts. Dies ist wichtig, denn dies mag für Ihre Grundtarife gelten, aber es kann auch unter etwas spezifischeren Regeln zutreffen. Beispielsweise kann es für alle neuen Strecken - die es in den letzten drei Jahren nicht gab - oder für alle von einer Fluggesellschaft neu eingeführten Strecken eine Ermäßigung von 50% auf den Flugpreis geben. Es ist auch eine Möglichkeit, neue Kunden zu gewinnen. Es ist legal, solange diese Art von Regeln für alle Fluggesellschaften, die Interesse haben, gelten. Es ist eine Möglichkeit, von den Regeln für staatliche Beihilfen wegzukommen und gleichzeitig die Fluggesellschaften in irgendeiner Weise zu subventionieren. Drittens gibt es die Möglichkeit, einen Geschäftsplan zu

erstellen. Wenn Sie eine Vereinbarung mit einer Fluggesellschaft treffen und ihr Subventionen gewähren oder eine Marketingvereinbarung haben wollen, ist das nicht unbedingt illegal, aber Sie müssen einen Geschäftsplan erstellen, der Ihnen sagt, wie viel es Sie kostet und wie viel es einbringt. Wenn unter dem Strich etwas dabei herauskommt, sind Sie im grünen Bereich und es ist keine staatliche Beihilfe. Ich bin fertig. Ich war etwas zu lang, entschuldigen Sie bitte. Ich hoffe, dass dies eine gewisse Diskussion auslösen wird. Ich bin den ganzen Tag hier, auch um mich mit Ihnen auszutauschen, um Ihre Fragen allgemeiner Art oder spezifisch für Ihre Flughäfen zu beantworten. - Ich danke Ihnen.

(Beifall.)

### **1. Panel: EU-Beihilfen**

Herr Thieser: Vielen Dank für diesen Vortrag, der sehr umfangreich und detailliert war und genügend Stoff für die anschließende Diskussion im ersten Panel gibt, zu dem ich jetzt einladen darf. Es geht dabei um eine Vertiefung all dieser Aspekte, um einen Überblick zu haben, wie es um die Zukunftsfähigkeit der Regionalflughäfen in der Großregion aussieht. Herr Dupont ist bereits hier oben. Ich darf den Kollegen von Charleroi entschuldigen, ich habe eben die Information bekommen, dass er erkrankt ist und heute nicht da sein kann. Wir wünschen ihm natürlich von hier aus gute Besserung.

Ich bitte folgende Redner auf die Bühne:

- Gerhard Harmeling, der Abteilungsleiter im Ministerium für Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz,
- Patrice Harster, der Vorsitzende der AG Wirtschaft des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion (WSAGR),
- Thomas Schuck, der Geschäftsführer des Flughafens Saarbrücken,
- Yves Loubet, der Geschäftsführer des Flughafens Metz-Nancy und
- Luc Partoune, der Geschäftsführer des Flughafens Lüttich.

Die erste Frage geht an Herrn Dupont, der eben einen sehr interessanten Bericht abgegeben hat. Wir alle sind sehr gespannt, was diese Konsultation am Ende für Ergebnisse produzieren wird. Wenn wir auf die Gesamtsituation der Regionalflughäfen in Europa schauen, die mal mehr, mal weniger dicht aneinander liegen, wie viele von denen sind in einer kritischen Situation gemäß den Regeln, die Sie uns eben geschildert haben?

Herr Dupont: Nach den uns vorliegenden Informationen können nicht alle Flughäfen mit weniger als 200 000 Passagieren ihre Betriebskosten decken. Ich habe nicht die genaue Zahl, weil mir die Statistiken hier nicht vorliegen. Es mag ein oder zwei geben, die dazu in der Lage sind, aber die große Mehrheit ist es nicht. Was die Flughäfen mit bis zu 700.000 Passagieren betrifft, so ist die Hälfte von ihnen nicht dazu in der Lage. Das ist wirklich eine Schwachstelle. Bis zu 500.000 Passagiere haben Flughäfen Mühe, ihre Betriebskosten zu decken - etwa 40 Prozent sind dazu in der Lage. Flughäfen mit zwischen 500.000 und 700.000 Passagieren schneiden etwas

besser ab, aber nicht ganz. Und über 700.000 Passagiere hinaus ist die überwiegende Mehrheit schon heute dazu in der Lage. Einige Flughäfen können ihre Betriebskosten jetzt nicht decken, aber es wird erwartet, dass sie dies in den nächsten Jahren schaffen.

Herr Thieser: Wir haben die Zahlen der einzelnen Regionalflughäfen gehört. Ich gehe gleich weiter nach Metz-Nancy. Herr Loubet, dort dürfte die Situation so sein, dass Sie gemäß den Kriterien, die Herr Dupont eben geschildert hat, ohne öffentliche Beihilfen und ohne Fantasie bei der Finanzierung des Flughafens auf Dauer so nicht werden bestehen können. Wie gehen Sie damit um?

Herr Loubet: In der Tat, das entspricht genau der Bestandsanalyse, die Herr Dupont angestellt hat. Wir finden uns da absolut wieder. Der Flughafen Metz-Nancy-Lorraine mit etwas mehr als 250.000 Passagieren ist wirklich an der Grenze von 200.000, und wir sind eindeutig auf Infrastrukturbeihilfen angewiesen, um arbeiten zu können. Wir arbeiten sehr hart daran, bis 2024 ein Gleichgewicht zu erreichen, aber es scheint mir ziemlich schwierig, bis dahin wirklich eine schwarze Null zu schaffen. Deshalb stimme ich denjenigen, die eine Verlängerung dieser Frist fordern, ein wenig zu, damit wir einen Entwicklungspfad finden können, der Gewinne erwirtschaftet und den Haushalt ausgleicht. Ich möchte klarstellen, dass wir keine Billiganbieter auf der Plattform haben. Wir arbeiten nur mit traditionellen Unternehmen zusammen, aber trotzdem - ich stimme Ihnen zu - sind wir auch nicht unbedingt in der Lage, ein finanzielles Gleichgewicht zu finden. Dies ist nicht unbedingt an die Präsenz von Billigfluggesellschaften gebunden. Wir haben Infrastrukturen und Amplituden, die dazu führen, dass die Betriebskosten, ob es sich nun um 280.000 oder 400.000 Passagiere handelt, fast gleich sind. Die Möglichkeiten für das Unterstellen von Flugzeugen sind vorhanden und wir könnten sehr wohl die Lücke zwischen den Routen und Entfernungen füllen, um das Ganze rentabel zu machen. Wir müssen nur diesen Entwicklungspfad finden, der es uns wirklich ermöglicht, die Kosten am Flughafen vollständig zu decken. Das kann ich über Metz-Nancy-Lorraine sagen, denn für die Zukunft denken wir darüber nach, mit welchem Schwerpunkt wir arbeiten wollen, und wir erwarten uns auch etwas von der Region Grand Est.

Herr Thieser: Wir haben gehört, die Situation ist schwierig und die Fantasie, um die finanziellen Rahmenbedingungen möglichst günstig zu gestalten und Attraktivität zu generieren, ist lebhaft. Herr Dupont hat eben erläutert, welche Möglichkeiten benutzt und ausgeschöpft werden, die vielleicht nicht ganz legal sind. Ich gebe jetzt einfach mal die Frage weiter nach Rheinland-Pfalz, wo man damit ja auch schon viel Erfahrung gesammelt hat, nämlich am Flughafen Hahn, der es bis heute nicht geschafft hat, prosperierend die Erwartungen zu erfüllen, die in ihn gesetzt wurden. Ich nenne auch den ehemaligen Flughafen Zweibrücken, wo ein stolzer zweistelliger Millionenbetrag versenkt worden ist, wenn man das so sagen darf. Alle Versuche, die es gegeben hat, diesen Flughafen zum Laufen zu bringen, haben nicht funktioniert. Was sagen Sie, Herr Harmeling, zu dieser Diskussion, die Herr Dupont jetzt angestoßen hat?

Herr Harmeling (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Abteilungsleiter der Abteilung 7): Vielen Dank, Herr Thieser. Zunächst vielleicht ein paar Informationen zum Flughafen Hahn. Leider war heute kein Vertreter des Flughafens da. Der Flughafen Hahn genießt eine Sonderstellung insofern, als er ein sogenanntes Konversionsprojekt ist. Rheinland-Pfalz galt ja mal als der größte Flugzeugträger Europas wegen der vielen militärisch genutzten Flughäfen, zum Beispiel Hahn und Zweibrücken. Als die Amerikaner sich von diesen Flughäfen zurückgezogen haben, war die Frage für die Landesregierung: Wie gehen wir mit diesem Wegfall von vielen tausenden Arbeitsplätzen um? Angesichts der hohen Nachfrage im Luftverkehr war die Entscheidung: Wir versuchen, diese Flughäfen zu Zivilflughäfen weiterzuentwickeln.

Zweibrücken ist kein Flughafen im eigentlichen Sinne mehr, sondern nur noch ein Sonderlandeplatz. Er ist durch einen Immobilieninvestor übernommen worden und wird nicht mehr als Flughafen oder Flugplatz weiterentwickelt, sondern als sehr interessante, sehr große Fläche für Industrie- und Gewerbeansiedlungen.

Anders der Flughafen Hahn. Dort ist es gelungen, den Flughafen zunächst zu einer großen Blüte zu bringen. Wir hatten im Jahr 2010 fast 4 Millionen Passagiere auf diesem Flughafen und waren eigentlich voller Optimismus, dass diese Entwicklung weitergehen würde. Es gab eine Prognose für eine Schienenanbindung an die bestehende Hunsrückbahn, da gab es noch eine Prognose in der Größenordnung von 6 Millionen Fluggästen. Im Jahr 2018 waren es nur noch 2 Millionen Fluggäste, und die Gesamtsituation ist schwierig, weil es diesen Trend gibt, der schon genannt worden ist, dass die Low-Cost-Carrier - und der Flughafen Hahn wurde praktisch ausschließlich von Ryanair vorangetrieben - jetzt die Tendenz haben, zu größeren Flughäfen zu gehen, also Frankfurt, Luxemburg, Köln/Bonn. Insofern gab es große Verluste an Passagieraufkommen.

Der Flughafen Hahn ist ein Konversionsprojekt. Es gab für die zivile Nutzung praktisch keine Infrastruktur bis auf eine sehr große Start- und Landebahn von 3.500 m. Alles, was man für die Passage und den Frachtflug brauchte - das Terminal, der zentrale Omnibusbahnhof, die Parkflächen, das Instrumentenlandesystem - musste aufgebaut und finanziert werden. Unter dieser hohen finanziellen Last leidet der Flughafen Hahn bis heute. Es ist für mich derzeit auch nicht absehbar, ob es gelingen wird, bis 2024 zu einer Situation zu kommen, wo dieser Flughafen ohne Förderung auskommt.

Wir haben auch eine spezielle Eigentümerstruktur. 82,5 Prozent des Flughafens gehören einem chinesischen Investor und großen Flughafenbetreiber, der HNA. Der Rest, 17,5 Prozent, gehört noch dem Land Hessen. Durch den Verkauf der Landesanteile des Flughafens an HNA wollte man das Schicksal des Flughafens in die Hände eines professionellen Akteurs legen. Wir haben auch den Eindruck, dass das gelungen ist. Insbesondere im Frachtbereich hat man eine Stabilisierung auf 175.000 Jahrestonnen, ich denke, das ist ein gewisser Erfolg. Wir hoffen natürlich, dass die Weiterentwicklung des Beihilferechtsrahmens kompatibel ist mit dem, was der Hahn braucht, auch wegen seiner speziellen Vergangenheit, der hohen finanziellen Belastung für diesen kompletten Infrastruktur-Aufbau.

Es gibt noch eine Besonderheit. Klimaschutz ist natürlich gut. Die Erhöhung der Luftverkehrsabgabe in Deutschland ist sicherlich ein interessanter Beitrag für den Klimaschutz. Andererseits ist es so, dass diese Luftverkehrsabgabe nicht europaweit erhoben wird. Ich kenne außer Deutschland eigentlich kein anderes Land, das das vorhat. Der Flughafen Hahn liegt natürlich nahe an Grenzen zu Frankreich, zu Belgien und zu Luxemburg. Diese finanzielle Belastung, die ab April 2020 von 10 bis fast 60 Euro pro Passagier betragen wird, schafft natürlich ein Problem für Low-Cost-Carrier, die von Hahn aus starten und dort landen. Das Problem gibt es weniger in Frankfurt, es ist aber an den Grenzen zu anderen Mitgliedsstaaten gegeben. Auch da sehen wir Schwierigkeiten, dass der Flughafen Hahn ohne Beihilfen oder einen Rechtsrahmen, der Hahn-kompatibel ist, dauerhaft weiter betrieben werden kann. Es geht auf dem Flughafengelände auch um 2.500 Arbeitsplätze, daneben gibt es noch das, was mittelbar berührt ist, wo es in einer strukturschwachen Region politisch gewollt ist, diesen Flughafen möglichst zu erhalten.

Herr Thieser: Vielleicht noch ein Wort zu Zweibrücken. Es ist zwar Geschichte, aber können Sie die Zahl mal nennen, was dort investiert wurde und was zum Schluss an Verlusten unter dem Strich übriggeblieben ist?

Herr Harmeling: Die Zahlen habe ich jetzt leider nicht im Kopf. Es waren hohe Millionenbeträge, die abzuschreiben waren. Es ist auch ein Konversionsprojekt gewesen. Es wurde anders gefördert. Wir haben auf dem Flughafen Hahn die Situation, dass es drei Klagen vor dem Europäischen Gerichtshof von gegenüber Ryanair konkurrierenden Luftverkehrsunternehmen - ein großes in Deutschland - gegeben hat. Zweimal hat die Europäische Kommission, die diese Beihilfen genehmigt hat, obsiegt, das dritte Verfahren ist noch anhängig. Wir hoffen natürlich, dass man sich auch da durchsetzen wird. In Zweibrücken war es anders, die dortige Beihilfe musste zurückgezahlt werden. Das führte zur Insolvenz der Betreibergesellschaft und der Flughafen ist mit hohen Verlusten verkauft worden.

Herr Thieser: Am Ende ist es dann immer Steuergeld, das investiert wird, aber der lachende Zweite in diesem Fall war der Flughafen Saarbrücken. Zweibrücken ist von Saarbrücken nur 30 km entfernt. Die Situation am Flughafen Saarbrücken, Herr Schuck, hat sich in den letzten Jahren sehr verändert. Es wird schwieriger, den Passagierverkehr auszubauen. Gibt es denn überhaupt noch Wachstumsraten für den Regionalflughafen Saarbrücken?

Herr Schuck: Ich glaube sehr wohl, dass es Wachstumsraten gibt. Wir erleben ja im Moment insgesamt eine Strukturkrise in der Luftfahrt. Wenn ich jetzt zehn Jahre zurückdenke, muss ich feststellen, dass von den 15 Fluggesellschaften, die vor zehn Jahren ab Saarbrücken Destinationen angeboten haben, nur noch zwei existieren. Das heißt, wir erleben hier Konzentrationsprozesse. Wir haben uns sehr bewusst entschieden, auf Low-Cost-Carrier zu verzichten, denn wir sind als erstes Kaufleute und weniger Airliner, das heißt, wir rechnen sehr genau durch und haben, ich habe das ja eben erwähnt, die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens ein Stück weit abgekoppelt von der Passagierentwicklung. Das wird nicht unendlich gehen, es zeigt aber, dass wir



mit unseren Konsolidierungsmaßnahmen genau in dem Businessplan sind, den wir 2014 der Kommission vorgelegt haben. Wir haben dieses Beihilfeverfahren hinter uns, das war vor meiner Zeit. Wir haben daraus gelernt, die Kommission sehr ernst zu nehmen. Das, was die Kolleginnen und Kollegen dort machen, meinen sie wirklich ernst. Zum anderen haben wir gelernt, uns einfach an die Regeln zu halten, die da sind.

Herr Thieser: Können Sie vielleicht zwei Beispiele nennen, wie es Ihnen gelungen ist, dieses Delta zu schließen?

Herr Schuck: Im Wesentlichen haben wir ganz viele Funktionen, die früher draußen erledigt worden sind, wieder eingesourct. Wir haben andere Arbeitszeitmodelle eingeführt, wir haben uns konzentriert auf den Bereich des Flugbetriebs. Wir haben ganz viele Synergien im Personaleinsatz genutzt, wir setzen heute erheblich mehr Technik ein. Wir sind natürlich konfrontiert mit den dramatischen Steigerungen im Bereich der Sicherheitsaufwendungen. Wir lagen 2014 unter 1 Million Euro für Sicherheit, heute liegen wir über 2 Millionen Euro, ohne dass wir einen Fluggast mehr haben, nur aufgrund einerseits von Tarifabschlüssen und andererseits von gesetzlichen Rahmenbedingungen. Ich glaube, das geht weiter, dort muss ein vernünftiger Einsatz der Mittel da sein.

Zum heutigen Zeitpunkt glaube ich, dass wir im Jahr 2024 die Kriterien erfüllen werden. Es gibt im Moment nichts, was aus unserer Sicht dagegenspricht. Insofern sind wir auch ein bisschen Airliner, wir setzen natürlich immer auf eine positive Zukunft.

Herr Thieser: Vielen Dank. - Herr Partoune, in Liège sieht die Situation so aus, dass Sie bei den Passagierzahlen unter der Grenze von 200.000 liegen, aber wie Sie uns eben gezeigt haben, spielen Sie im Frachtverkehr ganz vorne mit. Ist denn der Flughafen dadurch kostendeckend zu betreiben?

Herr Partoune: Unser Geschäftsplan zeigt, dass wir unterhalb von 500.000 Passagieren nicht rentabel sind, was mit den Zahlen übereinstimmt, die die Kommission gesammelt hat. Für den Aktionär stellt sich also die Frage, ob wir diese Geschäftstätigkeit fortsetzen sollten, da der Großteil unserer Einnahmen aus der Fracht stammt und wir in die Fracht reinvestieren. Unsere Strategie war immer, zu sagen, dass die Fracht nicht für den Passagier zahlen sollte. Wenn wir heute jedoch auf der Passagierseite Verluste machen, werden wir damit irgendwie die Wettbewerbsfähigkeit des Frachtgeschäfts beeinträchtigen. Wir hängen sehr an der staatlichen Intervention im Bereich Sicherheit, einem Sektor, der weiterwachsen wird, und es wurden gerade einige Zahlen genannt. Wir stehen sowohl vor einem Kostenproblem als auch vor einem Problem des Sicherheitsmanagements als solchem.

Ich möchte dies an einem sehr einfachen Beispiel erläutern: Wir haben heute eine Partnerschaft mit Unternehmen, um Drohnenabwehrdrohnen zu entwickeln, was meines Erachtens ein europäisches Sicherheitsthema ist. In Belgien wird die Sicherheit beim Verlassen des eigentlichen Flughafengeländes nicht mehr durch uns, sondern entweder durch die Polizei oder durch das Innenministerium gewährleistet. Aber die

Drohnen fangen Drohnenabwehrdrohnen 5, 6 oder 10 Kilometer vom Flughafen entfernt ab, so dass sich die Frage nach der Wirksamkeit der Sicherheitsmaßnahmen in Europa und der Übernahme dieser Kosten wirklich stellt. Darüber gibt es eine echte Debatte, und ich denke, dass die Mitgliedstaaten auf die ein oder andere Weise die Überwachungskette übernehmen müssen. Denn dies ist in erster Linie ein Terrorismusproblem und leider sind die Kosten letztlich eine Chance für den Wettbewerb zwischen den Flughäfen. Unsere Strategie wäre eher die Überlegung, dass diese Kosten vollständig von den Staaten getragen werden sollten, und noch besser, dass sie von einem einzigen Organ verwaltet werden. Man braucht nur nach Israel zu schauen, um zu erkennen, dass dieses Land alle Technologien und alle Sicherheitsansätze entwickelt hat, aber das wird zentral organisiert und vollständig staatlich finanziert. Das ist ein wichtiges Element, aber im Frachtbereich ist es entweder unglücklich oder glücklich, je nachdem, wo man sich befindet, dass es im Flughafenbereich nicht sehr beliebt ist, weil es wahrscheinlich stiefmütterlich behandelt wird. Aber auch Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen und für die Fracht sind sehr wichtig, wie der Einsatz von Hunden oder die Entwicklung neuer Technologien. Auch hier haben die Kosten einen großen Einfluss auf die Wirtschaftsstandorte. Denn es geht nicht nur um den Passagierverkehr, sondern um den eigentlichen Wirtschaftskreislauf. Es ist ein Wettbewerb zwischen Flughäfen, aber auch zwischen Verkehrsmitteln. Der Wettbewerb mit der Bahn und mit dem LKW wird auch durch die Besteuerung beeinflusst. Wir haben über Steuern auf LKW gesprochen, wir sprechen über Steuern auf Flugzeuge, die alle den Wirtschaftskreislauf stören.

Herr Thieser: Meine Frage war, inwieweit dieser Cargoverkehr, der in Lüttich sehr ausgeprägt ist, einen Deckungsbeitrag leistet, um den Flughafen profitabel zu machen.

Herr Partoune: Der Frachtbereich stützt sich v.a. auf die Immobilien. Denn wer Fracht sagt, sagt Fracht-Raum. Die gesamte Entwicklung des Flughafens profitiert von diesem Immobiliengeschäft durch die Bereitstellung von Hangars, die Entwicklung von Aktivitäten rund um die Fracht. Wir haben Frachtmengen erreicht, die uns ein rentables Geschäft ermöglichen.

Herr Thieser: Das Jahr 2024 kann kommen, es wird in Liège keine Probleme geben?

Herr Partoune: Hinsichtlich unserer gesamten Aktivitäten ist 2024 vielleicht ein bisschen früh, aber 2030 bestimmt.

Herr Thieser: Ich komme zu Herrn Harster vom Wirtschafts- und Sozialausschuss der Großregion. Liège hat 120 Unternehmen im Umfeld des Flughafens, auch in anderen Flughäfen wird versucht, andere Unternehmen anzusiedeln, was aber sehr unterschiedlich gelingt. Wie wichtig ist die Wertschöpfung, die durch die Flughäfen bedingt ist, für die gesamtwirtschaftliche Situation in der Großregion?

Herr Harster (WSAGR, Präsident der AG 1 « Wirtschaft, Nachhaltigkeit und endogene Entwicklung): Das ist ein schwieriges Thema. Ich werde das Thema staatliche Beihilfen hier nicht vertiefen. Auf jeden Fall haben die Staaten da bei der Europäischen Kommission ihr Wort mitzureden. Sie werden zu gegebener Zeit dazu befragt.

Ich werde ein wenig von dem wiederholen, was in der Einleitung gesagt wurde und was heute wichtig erscheint. Flughäfen sind wirtschaftliche Akteure, aber die Großregion, in der sie sich entwickeln, ist dennoch eine Besonderheit auf europäischer Ebene mit vier Staatsgrenzen in geographischer Nähe. Es gibt nicht viele dieser Art in Europa. Dies sollte keine Einschränkung, sondern eher ein Vorteil sein. Wie können wir also diese Beschränkung auf dem Papier heute in einen Vorteil verwandeln? Zunächst einmal haben wir eine Herausforderung, der sich die Staaten, die für die Raumplanung zuständigen Behörden, stellen müssen. Wie in der Einleitung gesagt wurde, muss der Wirtschaftsakteur vom Raumplaner unterstützt werden, weil er glaubt, dass dies für die wirtschaftliche Entwicklung, die Arbeitsplätze, die Investitionen und die Mobilitätsinfrastruktur wichtig ist. Wenn es einen Frachtflughafen gibt, müssen wir wissen, wie die Güter zum Flughafen kommen. Darum geht es bei der Regionalplanung.

Ich habe einige Erfahrung auf europäischer Ebene, insbesondere mit Häfen und Eisenbahnen, nicht unbedingt mit Flughäfen. Aber ich bin der Meinung, dass es die wirtschaftlichen Akteure sind, die auf regionaler und nationaler Ebene wichtig sind. Oftmals sind wir, wenn es eine Einschränkung gibt, die aber bei allen die gleiche ist, keine Konkurrenten mehr, so dass Flughäfen mit identischen Einschränkungen keine Konkurrenten mehr sind. Dann gibt es, wie Sie sagten, Schwellenwerte in Bezug auf die Anzahl der Passagiere. Was geschieht zum Beispiel im Bereich der Häfen auf europäischer Ebene? Es werden Allianzen geschmiedet. So eine Allianz ist keine Partnerschaft, man ist nicht komplementär. Es ist wie eine Ehe, man steckt sich den Ring an den Finger, man hat Gemeinsamkeiten, die man teilen möchte. Die Bündnisse, die auf europäischer Ebene geschaffen werden, bringen die Mitgliedstaaten, einschließlich der Europäischen Kommission, manchmal in Verlegenheit, weil wir nicht wissen, wer der Akteur ist. Das ist dann kein nationaler Akteur mehr, sondern ein Bündnis. Diese Allianz kann auch auf Flughafenebene für bestimmte Bereiche, nicht für alle, geschaffen werden. Dies ermöglicht es jedoch insbesondere kleinen Flughäfen, gegenüber Partnern wie der Europäischen Kommission oder den Mitgliedstaaten stärker zu sein. Ich überlasse es Ihnen, darüber nachzudenken.

Meines Erachtens sollte auch darüber nachgedacht werden, die öffentlichen Akteure zusammenzubringen, die nicht nur dazu da sind, die Flughäfen zu subventionieren und zu unterstützen, sondern ihnen auch alle anderen Dinge zur Verfügung zu stellen, die ihre Entwicklung ermöglichen. Ich weiß, dass die Großregion derzeit an einem Entwicklungsplan, an einem grenzüberschreitenden territorialen Plan arbeitet. Dies ist ein wichtiges Thema für die Großregion, denn es gibt vier Staatsgrenzen, die es immer geben wird, aber es gibt auch diese Mobilität und diese wirtschaftlichen Gegebenheiten. Auch hier müssen wir wissen, wie wir jene Allianzen schaffen und die richtigen Elemente einsetzen können, damit sich die Wirtschaftsakteure dort entwickeln können.

Herr Thieser: Nun gibt es die Diskussion, die ich bei der Einleitung bereits angesprochen habe, über den gesamten Verkehrssektor, nicht zuletzt aufgrund der Ereignisse im letzten Jahr, etwa die Generation Greta Thunberg. Wir diskutieren das auf allen Ebenen, es ist jeden Tag in den Medien eines der Top-Themen. Wer eine Weltreise

macht, muss sich rechtfertigen für seinen „ökologischen Fußabdruck“, es gibt disruptive Veränderungen auch in der Wirtschaft, wie etwa die Digitalisierung, die Künstliche Intelligenz. Ich selbst arbeite in einem Unternehmen, wo manche Dienstreisen deswegen nicht mehr notwendig sind, weil die Sitzungen per Videokonferenz stattfinden. Das Verkehrsaufkommen verändert sich. Kann man sagen, dass wir bezogen auf die Passagierzahlen den Zenit definitiv überschritten haben, Herr Schuck?

Herr Schuck: Das erfordert sicherlich eine differenzierte Antwort. Ich glaube, dass sich die Diskussion auf den Inlandsverkehr bezieht. Der innendeutsche Verkehr wird derzeit mit einer Strafsteuer belegt, die eigentümlicherweise nicht eingesetzt wird, um Verbesserungen bei diesem Verkehrsträger zu erreichen - was halbwegs sinnhaft wäre -, sondern um eine steuerliche Kompensation eines anderen Verkehrsträgers zu erreichen. Steuer refinanziert Steuer, das ist nicht so ganz verständlich, zeigt aber die politische Verschrecktheit in diesem Bereich. Das ist der erste Aspekt.

Innerdeutsche Verkehre würde ich insofern differenziert sehen, dass Saarbrücken-Berlin sicherlich anders zu bewerten ist als Stuttgart-Frankfurt oder Nürnberg-München. Der zweite Aspekt sind die innereuropäischen Verkehre, die etwas mit dem Zusammenwachsen von Europa zu tun haben. Wenn Strafsteuern auf Frankfurt-Nizza oder Berlin-Rom erhoben würden, kann ich mir vorstellen, wie die Wirtschaft, aber auch die Konnektivität innerhalb Europas leiden würden. Der dritte Aspekt sind die viel geschmähten Interkontinentalflüge, die, glaube ich, mit Mobilität, aber auch mit Lebensqualität zu tun haben. Meiner Meinung nach liegt das Problem an ganz anderer Stelle, weil das Fliegen eine relativ aufwendige und teure Veranstaltung ist. Ich denke, dass das Fliegen wieder den Preis bekommen muss, dem der Wert des Fliegens eigentlich zukommt. Die Perversität ist weniger das CO<sub>2</sub>-Thema, sondern die 20,99 Euro weltweit für alle möglichen Destinationen.

Herr Thieser: Das ist interessant, so etwas aus dem Mund eines Flughafenchefs zu hören. Das ist beeindruckend. Ich gebe die Frage nach Brüssel weiter. - Liebe Gäste, wenn Sie selbst Fragen stellen wollen, müssen Sie das blaue Kärtchen ausfüllen, um eine Frage an die Teilnehmer der Podiumsdiskussion weitergeben zu können. Herr Dupont, Sie sind von der EU-Kommission und haben den Gesamtverkehr im Blick. Man muss schon sagen, dass der Flugverkehr hoch subventioniert daherkommt, während andere wie beispielsweise private Betreiber auf der Schiene mit ganz anderen Rahmenbedingungen fertig werden müssen. Die Kerosinsteuer, die es bei uns nicht gibt, diesen ganzen Subventionskatalog, all diese Kriterien, die Sie eben erläutert haben, wie lässt sich das durchhalten im Vergleich zu anderen Verkehrsmöglichkeiten? Ziel zumindest der EU-Kommission angesichts der Herausforderungen, die wir haben - ich habe das Klima genannt -, müsste eigentlich sein, auf mittlere Sicht zu einem völlig neuen Ansatz zu kommen, was die Steuerung von Verkehren betrifft. Also möglicherweise weg von dieser Fixiertheit auf Passagierzahlen im Flugzeug hin zur Schiene?

Herr Dupont: Die Kommission ist sich voll und ganz bewusst, dass es jedes Mal, wenn wir reisen, negative externe Kosten gibt, und dass diese beim Zug minimal sind. Dies

ist etwas, das dokumentiert und allgemein anerkannt ist. Deshalb sind auch Subventionen im Bahnbereich recht großzügig erlaubt. Aber man muss verstehen, dass Luft- und Schienenverkehr bei bestimmten Entfernungen im Wettbewerb stehen, aber nicht bei allen. Alle Antworten auf die Frage, wie das richtige Maß an Wettbewerb zu finden ist, liegen nicht nur bei der Wettbewerbsdirektion, sondern auch bei den Betreibern und den Politikern. Wenn es Bahnlinien gibt, die in weniger als drei Stunden von A nach B gelangen, dann sehen wir, dass das Flugzeug nicht mehr wettbewerbsfähig ist. Die Zeit, die man braucht, um zum Flughafen zu kommen, um sich anzustellen, und dann werden die Sicherheitsverfahren immer umständlicher und länger. Bald wird man bei bis zu vier Stunden Reisezeit lieber mit dem Zug fahren, derzeit sind es etwa drei Stunden, das haben mehrere Studien gezeigt. Wir berücksichtigen dies, wenn ein Land einen Flughafen subventionieren will. Wir prüfen, ob es andere Flughäfen im Einflussbereich des betreffenden Flughafens gibt. Aber wir prüfen auch, ob es andere Verkehrsmittel gibt, die tragfähige Alternativen bieten. Diese Alternativen, wie z.B. der Zug, werden jedoch nur für eine Entfernung von weniger als drei Stunden Fahrzeit gelten. Es gibt einen Wettbewerb zwischen der Bahn und dem Flugzeug. Aber dieser Wettbewerb findet eigentlich nur auf einem relativ kleinen Gebiet statt. Die Menschen fliegen weiterhin, aber etwas weniger, um zum Beispiel von Paris nach Marseille zu gelangen. Es ist keine Frage von Flughafen-Subventionen, sondern eher eine Frage von Eisenbahn-Subventionen, um diese Strecke zu bauen. Ich glaube, dass die SNCF auf diesen Strecken lebensfähig ist, weil es viel Verkehr gibt, aber es gibt auch eine Subventionierung der Eisenbahninfrastruktur. Wir müssen ein Gleichgewicht auf der Ebene der politischen Entscheidungsträger finden. Auf der Ebene der Kommission versuchen wir, die Instrumente zu schaffen, die es uns ermöglichen, Subventionen zu gewähren, die vernünftig sind. Das ist auch der Grund, warum sich unsere Regeln ständig weiterentwickeln. Wir sind dabei, die Richtlinien für den Schienenverkehr, die viel älter sind als die Richtlinien für den Luftverkehr, zu bewerten, und sie werden höchstwahrscheinlich überarbeitet werden. Meiner Ansicht nach bleibt der Wettbewerb zwischen den beiden Verkehrsträgern auf einem relativ begrenzten Gebiet. Um einen Urlaub im Mittelmeer zu verbringen, nehmen wir das Flugzeug und nicht das Schiff und den Zug. Das sind 24 Stunden Reisezeit. Sowa machen die Leute nicht, es sei denn, sie haben eine ganz andere Vorstellung von Reise, die Reise um der Reise willen. Für mich ist das Reisen ausschließlich mit dem Zug keine Antwort auf die Probleme der heutigen Luftfahrt.

Herr Thieser: Es ist wahrscheinlich von Land zu Land unterschiedlich und auch in den Regionen. Ich will vor dem Mittagessen noch auf die Wachstumsperspektiven eingehen unter den Aspekten, die wir bisher besprochen haben. Ich will aber insbesondere auf das eingehen, was Herr Schuck gesagt hat, dass sich an den Preisen das eine oder andere ändern muss, um dem Fliegen den Wert zu geben, der ihm eigentlich zusteht. Sie haben gerade erläutert, dass das Bahnfahren in Deutschland billiger werden soll, die Mehrwertsteuer wird entsprechend gesenkt. Das wird nicht der letzte Schritt sein, ich bin mir sicher, es kommen weitere hinzu. Es gibt das veränderte Konsumentenverhalten, das Jahr 2024 wird ein wichtiges Datum sein. Die Frage ist, wo sind denn diese Wachstumsperspektiven und wie lässt sich dieser Optimismus begründen, den die Flughafenchefs heute alle hier unisono gezeigt haben? Ich fange bei Ihnen an, Herr Partoune. Wenn es noch mehr Cargo geben soll, dann wird man im

Bereich Lüttich nachts überhaupt nicht mehr schlafen können, weil Frachtflugverkehr insbesondere nachts stattfindet?

Herr Partoune: In Lüttich hat die wallonische Regierung ein in Europa einzigartiges Programm entwickelt, nämlich den Ankauf von Wohnungen. Mehr als 2.000 Häuser wurden angekauft. Zwei, drei Dörfer sind von der Landkarte verschwunden. Es gibt auch ein Schallschutzprogramm, das einen minimalen Lärmpegel in den Schlafzimmern für die Anwesenden garantiert, was bedeutet, dass wir heute höchstens etwa zwanzig Beschwerden pro Jahr haben. Dies ist ein großer Kostenfaktor für die Regierung, aber es ermöglicht uns die Entwicklung von Aktivitäten, die aktuell in Frankfurt verboten sind oder die derzeit aus Amsterdam vertrieben werden. Es gibt hier jedoch eine Chance und einen wichtigen Vorteil gegenüber anderen Flughäfen, die die Entwicklung wirtschaftlicher Aktivitäten ermöglichen. Interessant ist auch, dass wir die Multimodalität mit der Schiene entwickelt haben. In den letzten sechs Monaten hatten wir drei Bahnverbindungen aus China, die die Frachtaktivitäten des Flughafens ergänzen. Es handelt sich letztlich um E-Commerce-Produkte, die mit zwei verschiedenen Transportmitteln ankommen. Dies sind Dinge, über die Europa nachdenken sollte, es geht darum, die Multimodalität zu stärken, diese modalen Zentren, die Schiene und Luft kombinieren und es schließlich ermöglichen, die Attraktivität beider Verkehrsmittel zu stärken.

Herr Thieser: Herr Loubet, wo sehen Sie die Wachstumsraten für den Flughafen Metz-Nancy, wenn davon ausgegangen wird, dass Steigerungen eher im Bereich des Urlaubsverkehrs als im Cargobereich zu erwarten sind? Welche Zukunft hat Ihr Flughafen und wo wollen Sie zulegen?

Herr Loubet: In der Tat sind die Ferienflieger eine gewisse Entwicklungsachse. Dieses Geschäftsfeld haben wir schon seit einiger Zeit. Es ermöglicht uns, die Aktivitäten des Flughafens stark auszubauen. Man muss aber auch sehen, dass wir auf dem heimischen Markt die Auslastung mit Direktflügen nach Nizza, Marseille, Toulouse und dem Drehkreuz Lyon auffüllen. In Frankreich kann man von Metz-Nancy aus nicht besser dastehen, machen wir uns nichts vor. Aber wir haben ja immerhin noch all die Reiseziele in der EU. In Lothringen leben viele Menschen aus dem Maghreb, so dass wir mit der Fluggesellschaft Air Algérie und mit dem Flug nach Casablanca viel Erfolg haben. Dies sind Ansätze, die wir ständig weiterentwickeln, was uns Fortschritte ermöglicht. Natürlich müssen wir auch den Bereich Ferienflieger bearbeiten, aber in Anbetracht der derzeitigen Schwierigkeiten der Reiseveranstalter, des Konkurses von Thomas Cook, des Wechsels des Wirtschaftsmodells mit dem dynamischen Package, befürchte ich wirklich, dass all die kleinen Regionalflughäfen, die nicht über Linien verfügen, die bereits Reiseziele bedienen, wirklich Opfer dieses neuen Wirtschaftsmodells sind und dass wir Verluste auf der Ebene der sogenannten Charterflüge haben werden, die es immer weniger auf unserer Plattform gibt. Wir müssen uns bewusst sein, dass das Wirtschaftsmodell dazu führt, dass die Menschen einen Flug kaufen, dann ein Hotel oder einen Club usw., so dass die Charterflüge langsam verschwinden werden. Dies sind die Informationen, die uns von allen Reiseveranstaltern vorliegen, die wir vor kurzem kontaktiert haben. Ich verheimliche nicht, dass die Schwierigkeit da ist,

sie liegt direkt vor uns, denn es ist ein Modell, das sich in den letzten zwei Jahren verändert hat. Wir suchen nach Unternehmen, die in der Lage wären, Ziele in Südeuropa, rund um den Mittelmeerraum, zu entwickeln, um den Reiseveranstaltern zu ermöglichen, ganze Sitzpakete an Bord dieser Flugzeuge zu kaufen, und damit dafür zu sorgen, dass jeder seinen Anteil hat. Denn niemand will irgendwelche Risiken eingehen, weder die Unternehmen noch die Reiseveranstalter. Der Flughafen versucht, das Interesse der einzelnen Akteure zu wecken, aber das ist nicht so einfach. Daran arbeiten wir gerade. Es ist ziemlich neu, denn das Modell ändert sich, aber die Perspektive ist kompliziert.

Herr Thieser: Ich gebe diesen Aspekt gleich an Thomas Schuck weiter, möchte aber vorher eine Frage aus dem Publikum einbeziehen. Herr Bruno Théret, Vizepräsident des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion, fragt: Wie viele Regionalflughäfen können wir uns langfristig wirklich leisten angesichts der Sparmaßnahmen in vielen anderen Bereichen? Ich füge meine Frage an Herrn Loubet hinzu. Wie sieht es aus mit der Anbindung zwischen dem Flughafen Metz-Nancy an den großen TGV-Bahnhof in der Region? Das scheint ja nicht zu funktionieren.

Monsieur Loubet: Es stimmt, dass die Anbindung an den TGV-Bahnhof trotz der Nähe – gerade mal 5 km liegen zwischen dem Flughafen und der Gare TGV-Lorraine – kompliziert ist. Es handelt sich um Anschluss-TGV, die nach Straßburg, Nantes oder Bordeaux oder auch in Richtung Norden als Zugang zu den Pariser Flughäfen Orly und Roissy gehen.

Herr Thieser: Das ist ein großes Thema, das werden wir heute Nachmittag noch intensiver diskutieren. Wir haben ja einen Regierungsvertreter hier in der Runde. Herr Harmeling von Rheinland-Pfalz, diese Frage stellt sich eben immer wieder. Wir führen hier eine privilegierte Diskussion über eine Infrastrukturmaßnahme, die sehr viel Geld kostet, während in vielen anderen Bereichen gespart werden muss, das ist im Saarland so, das ist in der Wallonie so, es ist auch in Rheinland-Pfalz so. Sie haben viele Debatten zu diesem Thema geführt, ich nenne nur die beiden Flughäfen, über die wir heute Morgen schon gesprochen haben. Wie stehen Sie dazu? Wie viele Regionalflughäfen kann man sich auf Dauer leisten angesichts der ökonomischen Situation der öffentlichen Haushalte?

Herr Harmeling: Ich glaube, nicht nur ich als Vertreter von Rheinland-Pfalz vertrete eine Region, in der es strukturschwache Gebiete gibt. Sicher sind Zweibrücken, die Westpfalz oder der mittlere Hunsrück strukturschwach, aber auch Lothringen oder das Saarland. Wir wissen, es geht um sehr viele Arbeitsplätze. In Rheinland-Pfalz geht es unmittelbar auf dem Flughafengelände Hahn um 2.500 Arbeitsplätze, mittelbar profitieren 5.000 bis 8.000 Arbeitsplätze von diesem Flughafen. Ich stelle umgekehrt die Frage: Welche Ideen gibt es, dort diese Arbeitsplätze wieder hinzukriegen durch alternative Angebote, wenn darauf verzichtet würde, diese Infrastrukturen finanziell zu unterstützen? Das ist sehr schwer. Da ist es auch egal, ob es sich um einen Flughafen handelt oder um Industrieunternehmen, beispielsweise die Montanindustrie. Wie geht

man damit um? Man weiß, wenn diese Arbeitsplätze weg sind, kommen sie im Zweifelsfall nicht wieder. Man weiß, wenn man den jungen Menschen keine Perspektive anbietet, ziehen sie weg, was ja im Grunde der Todesstoß für eine Region ist.

Ich denke, es gibt da keine einfache Lösung. Ich war in einer Arbeitsgruppe, als es um die Frage der Kooperation zwischen den Flughäfen Zweibrücken und Saarbrücken ging. Auch da hat man keine Lösung gefunden, dass einer der Akteure gesagt hätte: „Wir verzichten auf unseren Flughafen.“ Zweibrücken hat sich nicht halten können, insofern ist es für Saarbrücken einfacher geworden, weil das volle Potenzial jetzt dahin attrahiert wird, aber es war eine schwierige Diskussion. Ich weiß es auch von Mulhouse und den Flughäfen am Oberrhein, dass es keine Situation gab, wo ein Land gesagt hätte: „Wir verzichten auf unseren Flughafen.“ Jeder sieht die Arbeitsplätze, jeder sieht das Erfordernis, die Arbeitsplätze dort zu halten, die Wirtschaftskraft zu erhalten, und keiner wagt es, zu sagen: Ich drehe jetzt den Geldhahn zu und dieser Flughafen verschwindet von der Bildfläche - es sei denn, es passiert etwas. Was in Zweibrücken passiert ist, hat sich niemand gewünscht. Aber ich denke, in Zweibrücken ist eine Fläche da, die sich auch anderweitig sehr gut nutzen lässt.

Herr Thieser: Dazu muss man sagen, dass der Flughafen Saarbrücken 100 Jahre alt ist. Natürlich war Zweibrücken ein Konversionsprojekt, aber Sie haben in 30 km Entfernung gemeint, Sie müssten mit sehr viel Steuergeld dort ein neues Kapitel aufschlagen. Das hat leider nicht funktioniert. Wir als Journalisten - das sage ich jetzt mal als Journalist - haben den Kopf geschüttelt, wir haben es nicht verstanden, wie man in so kurzer Entfernung eine solche Infrastrukturmaßnahme anschieben kann, wo eigentlich klar war, am Ende wird es einen Verlierer geben oder im Zweifel werden beide Verlierer sein. Am Ende hat es Zweibrücken getroffen, das ist eigentlich zu bedauern aufgrund der Mittel, die möglicherweise umsonst geflossen sind.

Ich möchte Herrn Schuck ansprechen, der in der Nachbarschaft möglicherweise profitiert hat. Sie haben jetzt den Kollegen aus Metz gehört, wir haben in Saarbrücken unsere eigenen Besonderheiten. Die Strecke nach Berlin ist für den Flughafen und die Region das Rückgrat. Die Kollegen in Metz fliegen eher Richtung Süden, Lyon ist natürlich auch eine wichtige Destination. Wie steht es um die Berlin-Verbindung? Kann man heute sagen, dass die Strecke so weiter bedient wird, dass die Region sich keine Sorgen um ihre Anbindung an die Hauptstadt machen muss?

Herr Schuck: Ich glaube, die Region muss sich insgesamt bei dem Thema Mobilität nicht so ganz viele Sorgen machen, da gehören Flugverbindungen mit einer entsprechenden Stabilität auch dazu. Ich möchte zu dem vorher Gesagten noch eine Bemerkung machen. Wir müssen aufpassen, dass wir beim Thema Mobilität nicht eine Form gegen eine andere ausspielen. Man sollte nicht den Eindruck erwecken, als wären Bahnverkehr, Straßenverkehr oder Binnenschiffverkehrsverkehr subventionsfreie Räume, als würden dort nicht in entsprechender Höhe öffentliche Mittel hineinfließen. Gar keine Frage, es sitzen mehr Leute in einem Zug als in einem Flugzeug, aber ich habe insgesamt in diesem Bereich der Mobilität über die unterschiedlichen Verkehrsträger sowohl eine öffentliche Aufgabe als auch in allen Verkehrsträgern massive Anforderungen an öffentliche Unterstützung.



Zur Frage nach der Zukunft. Ich bleibe bei dem, was ich gesagt habe: Ich glaube, die Preise werden steigen und ich schließe dort auch nicht aus, dass damit auch Flughafengebühren umfasst sind, die dann eine Auswirkung auf das Ticket haben. Das wird dann auch eine Frage an die Region sein. Diejenigen, die diese Mobilität, auch diese Flugmobilität aus der Region, möchten - das ist in ganz starkem Maße auch die Wirtschaft -, werden bereit sein müssen, die dafür notwendigen Kosten zu tragen.

Herr Thieser: Da sind wir gespannt. - Ich habe noch zwei Fragen aus dem Publikum, ich würde sagen, danach machen wir die Mittagspause. Beide Fragen gehen an Sie, Herrn Dupont. Welche Konsequenzen, fragt Günter Heinrich, Landtagsabgeordneter aus dem Saarland, wird es haben, wenn die Beihilferichtlinien der EU-Kommission 2024 nicht erfüllt werden können? Werden dann Flughafenschließungen die Debatten im Jahr 2025 prägen?

Ralf Beisel vom Flughafenverband ADV fragt: Warum lässt sich die EU-Kommission so viel Zeit? Wir haben jetzt 2019, fast schon 2020. Eigentlich müssten die Flughäfen frühzeitig wissen, wie es weitergeht, um jetzt schon notwendige Entscheidungen treffen zu können. Warum lässt sich die EU-Kommission so viel Zeit mit ihrer Evaluation?

Herr Dupont: Vielen Dank für Ihre Frage. Was passiert nach 2025? Alles wird von den Entscheidungen abhängen, die von der Kommission, aber natürlich auch von den Mitgliedstaaten getroffen werden. Die Kommission ist für die Mitgliedstaaten und die Bürger da. Es gibt mehrere Möglichkeiten. Entweder werden die Regeln nicht geändert, was die Entscheidung bedeuten würde, dass es für kleine Flughäfen nicht mehr zulässig ist, Infrastrukturbeihilfen zu erhalten, so dass sie schließen müssen. Das ist eine der Konsequenzen, die ich Ihnen vor Augen führen möchte. Ich kann nicht für meine Kommissarin sprechen, aber ich bin mir nicht sicher, dass sie das will. Aber es wird an Frau Vestager liegen, hier die Richtung vorzugeben. Jedenfalls sieht es bisher nicht so aus. Die andere Option wäre, die Regeln zu ändern, um sie an die neuen wirtschaftlichen Realitäten anzupassen. Die Zahlen, die ich Ihnen vorgelegt habe, sind noch nicht endgültig, sie werden im nächsten Jahr veröffentlicht. Aber im Grunde können wir sehen, dass Flughäfen mit mehr als 700 000 oder 1 Million Passagieren ihre Infrastrukturkosten decken können. Nach den derzeitigen Vorschriften können Betriebsbeihilfen für bis zu 3 Millionen Fluggäste gewährt werden.

Werden wir die Regeln ändern, um sie anzupassen? Werden wir strengere Bedingungen für den Erhalt von Beihilfen einführen, wenn eine bestimmte Schwelle überschritten wird? Werden wir die Gewährung von Beihilfen an die Auflage knüpfen, Reformen am Flughafen umzusetzen? All dies liegt auf dem Tisch. Ich erwähne diesen letzten Punkt, weil unser Consultant eine interessante Analyse erstellt hat, die zeigt, dass es unter den Flughäfen in der Grauzone solche gibt, die Modernisierungsprogramme und Programme zur Verbesserung ihres Betriebs durchführen und die besser abschneiden als andere. Das bedeutet, dass es Hoffnung gibt, dass es Möglichkeiten gibt, ihre Arbeitsweise zu verbessern.

Ich bin kein Flughafenbetreiber. Es gibt hier Leute, die Ihnen besser als ich sagen können, was sie getan haben und was sie nicht tun können, und die besser in der Lage sein werden, Ihnen konkrete Beispiele zu geben. All diese Fragen werden sich stellen. Wenn unsere Regeln geändert werden, müssen wir entscheiden, ob wir sie einfach so erweitern, wie sie sind, oder ob wir sie präziser auf die jeweiligen Flughäfen zuschneiden, ob wir sie so anpassen, dass die Auflagen für die Gewährung von Infrastrukturhilfen strenger werden. Das sind alles Diskussionen, die noch nicht stattgefunden haben, aber wenn sie stattfinden, werden Sie konsultiert werden. Wenn es neue Regeln gibt, dann werden sie nicht von einem Büro in Brüssel aus dirigiert, um einfach so angewendet zu werden. Es wird Vorschläge geben, es wird Konsultationen geben. Es werden Konsultationen mit der Öffentlichkeit im Allgemeinen und speziell mit Flughäfen, Fluggesellschaften, Flughafengruppen und Politikern durchgeführt. Sie werden also ein Mitspracherecht haben, und das ist das Wichtigste. Wir sehen eine Reihe von Dingen, aber wir sehen nicht alles, was geschieht. Es fällt mir heute schwer, Ihnen zu sagen, in welche Richtung wir gehen werden, weil die Diskussionen noch nicht stattgefunden haben. Der Bericht des Consultants ist am Montag auf meinem Schreibtisch gelandet, er wurde noch nicht validiert, und es müssen noch Änderungen vorgenommen werden, so dass wir uns wirklich in der Phase der Informationssammlung befinden. Was die Zukunft betrifft, so ist sie noch etwas vage, aber wir werden höchstwahrscheinlich ernsthaft darüber nachdenken müssen, unsere Regeln anzupassen. Dies ist ein persönlicher Standpunkt, den ich Ihnen hier mitteile.

Der zweite sehr wichtige Punkt ist, dass Flughäfen Rechtssicherheit brauchen. Unser Ziel in der Kommission ist es nicht, ihnen zu sagen, wie die neuen Regeln zum 31. Dezember 2024 aussehen werden, oder ob die Regeln weitergeführt werden oder ob nichts geändert wird. Die Idee ist, einige Jahre im Voraus die Richtung zu zeigen, in die es gehen wird. Es wird schwierig sein, bereits 2020 Einzelheiten zu nennen, da die Prozesse lange dauern. Ich will ganz ehrlich zu Ihnen sein. Es dauert mindestens zwei Jahre, um die Richtlinien der Kommission zu überprüfen. Wir haben den Prozess mit der Evaluierung begonnen. Wir hoffen, dass wir nächstes Jahr beginnen können und sehen, was die Kommissarin uns als Orientierung geben kann. Ich werde die Botschaft an meine Hierarchie weitergeben, dass die Flughäfen jetzt darauf warten, herauszufinden, was nach 2024 passiert, und nicht erst in vier Jahren.

Herr Thieser: Vielen Dank. Es wird also von den Zukunftskonzepten und von den Zukunftsplänen wesentlich abhängen, wie die EU-Kommission sich verhalten wird. Es ist völlig klar, dass Sie heute keine Entscheidung verkünden können. Erstmal muss die neue Kommission in Amt und Würden kommen, was noch gar nicht der Fall ist, insofern müssen wir uns noch etwas gedulden. Wie diese Zukunftskonzepte aussehen könnten, welche Möglichkeiten der Zusammenarbeit oder welche neue Formen der Arbeitsteilung es geben kann, die es auch möglich machen, vielleicht mithilfe der Steuerzahler und der jeweiligen Regionen einen wirklich großen Schritt nach vorne zu machen, um die Verkehrsanbindung der Großregion insgesamt zu verbessern, darüber werden wir heute Nachmittag noch ausführlich diskutieren. Ich sage erst mal Danke in die Runde. Jetzt ist Mittagszeit, wir sehen uns um 14.00 Uhr wieder. Ich wünsche allen einen guten Appetit.

### **(Mittagspause von 13.05 Uhr bis 14.21 Uhr)**

Frau Ries: Meine Damen und Herren! Ich hoffe, das Mittagessen hat Ihnen geschmeckt und Sie sind gut gestärkt für Panel 2. Ursprünglich stand hinter dem Titel des Panels sowohl ein Fragezeichen als auch ein Ausrufezeichen: „Möglichkeiten einer Zusammenarbeit?!“ Das hat das Gefühl wiedergegeben, das wir hatten, nachdem wir alle Flughäfen besucht haben. Wir haben nämlich, das habe ich am Anfang schon gesagt, bei allen Flughäfen diese Frage gestellt: Gibt es Möglichkeiten, mit anderen Flughäfen zusammenzuarbeiten? Wir haben sehr schnell festgestellt, dass die einzelnen Flughäfen ihre Nischen haben, das haben wir heute Morgen auch gesehen, die einen machen Cargo, die anderen Passagiere, die anderen eine Mischung. Wir haben auch viele Gemeinsamkeiten festgestellt, bei denen sich das Nachdenken über eine Zusammenarbeit vielleicht lohnt. Vielleicht wird es befördert, wenn man heute darüber redet. Vielleicht erkennt man Möglichkeiten der Zusammenarbeit, die man bisher noch nicht gesehen hat, die man miteinander vereinbaren kann. Ich nenne als Stichworte den Bereich der Sicherheitstechnik, die Aus- und Weiterbildung des Personals, die Wartung von Maschinen und sonstigem Material oder Hilfen im Notfall. Bei schwierigen Wetterverhältnissen erfolgt jetzt schon eine gegenseitige Unterstützung, das ist keine Frage.

Ich will als weiteren Impuls das Zukunftsbild 2020 nennen, ein strategisches Handlungskonzept für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die Entwicklung der Großregion Saar-Lor-Lux, wie es damals noch hieß, das bereits beim 7. Gipfel der Großregion 2003 in Saarbrücken verabschiedet worden war und damals die Situation der Flughäfen in der Großregion folgendermaßen beschrieben hat: „Nötig ist eine koordinierte Anbindung des Flughafenpotenzials an die Großflughäfen Paris, Brüssel, Frankfurt. Schlüssel des Erfolges ist die enge Abstimmung eines internationalen Großflughafens mit den anderen Flughäfen der Großregion und ein ausgeklügeltes System privilegierter Beziehungen zu den Großflughäfen Paris, Brüssel und Frankfurt. Deren Interesse an solchen Beziehungen ist groß, zumal das Luftshuttlesystem zwischen der Großregion und den Großflughäfen gut ausgelastet ist.“ Schon damals wurde aber auch äußerst kritisch festgestellt, dass es „keine konzertierte Strategie für das Flughafenpotenzial der Großregion gibt“. Eine große Zahl relativ kleiner Flughäfen in der Großregion konkurriert untereinander, ohne dass ein einziger die nötige Masse aufweist, im internationalen Wettbewerb mitzuspielen.

Ich frage vor diesem Hintergrund, ob wir nicht alles daransetzen sollten, die kleineren Standorte, die ihre Bedeutung haben für Reisende, Wirtschaft und die Region, zu halten. Und das mit einem konstruktiven Miteinander, das immer besser ist als ein Gegeneinander. Ich bin überzeugt, dass es eine enge Verflechtung von großen Drehkreuzen mit kleineren Regionalflughäfen mit ihren unterschiedlichen Funktionen braucht.

Ich denke, diese Stichworte reichen als erste Impulse. Um sie jetzt zu vertiefen, haben wir uns bei der Zusammensetzung des Panels überlegt, dass der sozusagen übergeordnete - externe - Blick der Flughafenverbände hilfreich sein kann. Diese diskutieren deshalb mit dem Geschäftsführer des Flughafens von Luxemburg, dem zentralsten

Flughafen in der Großregion, und einem Vertreter des Wirtschafts- und Sozialausschusses.

Ich bitte nun die Diskutanten hoch auf die Bühne und freue mich auf einen spannenden Gedankenaustausch. Auch hier haben Sie, liebe Gäste, während des Panels wieder die Möglichkeit, Ihre Fragen einzureichen, die im Anschluss an die Podiumsdiskussion beantwortet werden. Verwenden Sie dazu bitte die rosa Karten. - Viel Erfolg bei der Diskussion! Herr Thieser, Sie haben das Wort.

## **Panel 2: Möglichkeiten einer Zusammenarbeit**

Herr Thieser: Vielen Dank, Frau Ries. Ich darf die Gäste für das nächste Panel auf die Bühne bitten:

- Oliver Groll von der Industrie- und Handelskammer des Saarlandes und Präsident des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion,
- Ralph Beisel, den Hauptgeschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen,
- Sergi Alegre, den Präsidenten der Airports Regions Conference. Er ist Spanier und wird auf Englisch antworten.
- Olivier Jankovec, den Geschäftsführer von Airports Council International Europe und
- René Steinhaus, Geschäftsführer der Société de l'Aéroport de Luxembourg.

Frau Ries hat den Rahmen dieses Panel eben umrissen und eindrucksvoll beschrieben, indem sie das Leitbild 2020 erwähnt hat. Damals hat sich die Santer-Kommission mit verschiedensten Politiken der Großregion auseinandergesetzt und ein Zukunftsbild, eine Vision entworfen, von der, so sage ich mal, außer der Kulturhauptstadt Europas, die es 2007 gab, eigentlich nicht viel konsequent umgesetzt worden ist. Das gilt insbesondere auch für den Verkehrssektor. Jetzt frage ich ganz zu Anfang Sie, Herr Groll: Woran liegt es, dass wir da in der Großregion nicht wirklich vorankommen?

Herr Groll (Wirtschafts- und Sozialausschuss der Großregion, Präsident): Da gibt es sicher ein ganzes Bündel von Gründen, aber ich vermute, dass wie bei vielen Fragestellungen, denen wir uns auch im Wirtschafts- und Sozialausschuss gegenübersehen, das Gewirr der Verantwortlichkeiten und der verschiedenen Hierarchieebenen, die sich einigen müssten, der Grund dafür ist. Bei den Flughäfen etwa gibt es private Betreiber und staatliche, Industrie- und Handelskammern im Falle von Frankreich sind da mit am Ruder, das ist keine Selbstverständlichkeit, dass die sich einigen, selbst wenn ein offensichtlich vernünftiges Ziel vorliegt.

Herr Thieser: So ist es, und das erleben wir auch in vielen anderen Bereichen. Im Vergleich zum Jahr 2003, in dem dieses Leitbild vorgestellt wurde, haben sich auch viele andere Rahmenbedingungen sehr verändert: Die Verkehre haben sich verändert, es gibt den Boom in den Metropolen, die Wachstumsphasen bei den großen internationalen Flughäfen, Frau Ries hat das angesprochen. Herr Beisel, wo sehen Sie die Zukunft der Regionalflughäfen?

Herr Beisel (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Hauptgeschäftsführer): Die Frage ist: Wo stehen wir gerade im Luftverkehr in Deutschland und in Europa? Mein erstes Statement ist: Im Luftverkehr gibt es keine Grenzen. Kooperationen zu suchen, was diese Initiative tut, was Frau Isolde Ries uns mit so viel Engagement gerade präsentiert hat und was wir heute Morgen gehört haben, ist genau der richtige Weg. Der Luftverkehr ist in einer schwierigen Situation, let's face it. Wir haben politisch kaum noch Freunde, wir gelten als Klimakiller, als Subventionsempfänger. Wir müssen uns aus diesem Stigma herauslösen und sagen, wir sind nichts anderes als Wirtschaftsunternehmen, die in ihrer Region einen guten Beitrag leisten wollen. Wir werden einerseits behandelt wie Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge, wir haben auch eine Betriebspflicht, und auf der anderen Seite sagt Franck Dupont, wir seien Wirtschaftsunternehmen und müssten Geld verdienen.

In Deutschland hat die Lufthansa eine Marktmacht von 70 Prozent Marktanteil, 15 Airlines sind in den letzten zehn Jahren im Regionalflugbereich vom Markt verschwunden. Gleichzeitig haben wir in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages in dieser Woche die Diskussion gehabt, die deutsche Luftverkehrsabgabe massiv zu erhöhen, was vor allen Dingen die kleineren Flughäfen in Deutschland treffen wird. Da frage ich mich: Will die Politik überhaupt noch Verkehrsflughäfen und Luftverkehr?

Wenn ich hier in dieser Region bin, merke ich: Ja. Hier weiß man vor Ort, was man an seinem Luftverkehr hat. Man ist stolz darauf, dass die Flughäfen gute Anbindungen, eine gute Konnektivität erreichen. Ich glaube, unser Ziel muss es sein, dass jeder Standort für sich mit Unterstützung seiner regionalen Politik ganz klar darlegt, was der jeweilige regionale Business-Case ist. Es geht hier nicht um den betriebswirtschaftlichen, sondern um den regionalen Anspruch: Was bringe ich als Wirtschaftsfaktor, als Standort mit meiner Konnektivität, mit meinen Verbindungen für Geschäftsreisende und Privatreisende für einen Nutzen, für einen Wohlstand in meine Region? Und mit diesem regionalwirtschaftlichen Business-Case geht bitte alle zu Franck Dupont und seinen Kolleginnen und Kollegen und sagt: Leute, dieser Flughafen ist es wert, dass wir für ihn kämpfen!

Und wenn die Region an den Flughafen glaubt und dieser regionalwirtschaftliche Business-Case positiv ist, dann bin ich auch davon überzeugt, dass wir hier eine Zukunft in Europa haben. Wenn wir alle gemeinsam Franck Dupont und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bitten, Klarheit zu schaffen, und zwar schneller als 2024, dann haben wir vielleicht auch noch eine Chance. Denn die Airlines, die heute mit uns über die Aufnahme von neuen Strecken verhandeln, wollen j e t z t wissen, ob es den Flughafen in vier Jahren noch gibt, die wollen j e t z t Klarheit haben. Wenn wir mit Banken verhandeln oder mit anderen Geschäftspartnern, wollen die h e u t e wissen, ob es uns in drei oder vier Jahren noch am Markt gibt. Das ist, glaube ich, das Wichtigste! Wenn sich die Flughäfen mit ähnlichen Problemen in dieser Region in diesen sprachlichen Duktus hinein bewegen und wir alle dafür werben, dass wir große Themen vor uns haben, dann kann das nur helfen.

Ich möchte Sie bitten, als Nächsten den René Steinhaus zu fragen, ob er noch freudetrunken am Jubeln ist über die Erhöhung der deutschen Luftverkehrsabgabe, denn das ist doch für ihn das beste Konjunkturprogramm.

Herr Thieser: Das machen wir gleich, aber vorher möchte ich noch ein anderes Thema ansprechen. Ich verstehe, was Sie sagen wollen. Die Frage ist ja, ob wir diese Zahl von Flughäfen in dieser Region, in dieser kurzen Entfernung brauchen. Um es mal aus meiner Sicht auf den Punkt zu bringen: Ich vermute, 80 Prozent der Menschen, die in dieser Region leben, steigen in kein Flugzeug, weil sie das Geld dafür nicht haben oder sie in einer Lebenssituation sind, in der sich diese Frage nicht stellt. Das heißt aber nicht, dass wir nicht die restlichen 20 Prozent hin und wieder in die Luft bringen müssen, um Wertschöpfung zu ermöglichen und Unternehmen das zu geben, was sie brauchen. Die Frage ist nur, ob das in diesen Strukturen passieren muss. Wo ist der Mut, die Lösungen zu finden, die dann auch einen Businessplan generieren, der Herrn Dupont in Brüssel überzeugt?

Meine Frage geht an Sie, Herr Alegre. Sie sind Präsident einer regionalen Flughafenkonferenz. Woran liegt es, dass wir uns so schwertun, über Grenzen hinweg zu Konzepten zu kommen, die es erstens günstig machen, die zweitens dem Steuerzahler zu vermitteln sind und die drittens die Bedürfnisse befriedigen, von denen ich gerade gesprochen habe?

Herr Alegre (Airports Regions Conference (ARC), Präsident)<sup>1</sup>: Guten Tag. Entschuldigung, mein Deutsch ist sehr schlecht. Ich verstehe Französisch, aber ich spreche es nicht gut. Deshalb spreche ich Englisch. Die Airport Regions Conference ist die einzige europäische Organisation der Regionen und Städte, die über einen Flughafen verfügen. Ich richte mein Statement besonders an die Politiker und die Verwaltung der Regionen. Es gibt meine Organisation bereits seit 25 Jahren, wir haben Mitglieder von Dublin bis Athen, von Finnland bis Barcelona und Rumänien. Die denken genau wie Sie: Was ist der Wert der Flughäfen für unsere Regionen? Allerdings sind die wenigsten Flughäfen im Besitz der Regionen.

Die erste Frage, die Sie beantworten müssen, ist: Was wollen Sie - die Politiker - für Ihre Region? Was erwarten die Bürger für ihre Region? Ich war 27 Jahre Politiker in Barcelona in einem gewählten Amt. Ich weiß, wovon ich rede.

Die zweite Frage ist: Welche Rolle soll der Flughafen in dieser Vision, die Sie für Ihre Region haben, spielen? Diese Rolle muss realistisch sein. Die Realität besteht in der Geographie. Angeblich hat Napoleon gesagt: Geographie ist Schicksal. Luxemburg muss sich entscheiden, ob es Touristen anziehen will oder nicht. Wollen Sie deutsche Touristen anziehen? Brauchen Sie diese, um öffentliches Geld in Ihren Flughafen zu investieren?

---

<sup>1</sup> Der Redebeitrag wurde auf Englisch gehalten; er wurde ins Deutsche übersetzt.

Wenn Sie Unternehmen, Büros und Services behalten wollen, kommt es nicht darauf an, wie viele Flüge Sie nach Europa haben. Viel wichtiger ist es, wie viele Flüge Sie zu den Drehkreuzen haben, denn keine Gesellschaft wird hierherkommen, wenn man zweimal umsteigen muss, um nach New York zu kommen. Um das zu erreichen, muss man realistisch sein. Man muss sich die europäischen rechtlichen Rahmenbedingungen anschauen und man muss versuchen, die gesamte Gesellschaft hinter diesem Ziel vereinen. Wenn Sie auf Frachtverkehr setzen wollen, werden Sie sehr viel Geld ausgeben müssen. Die Konkurrenz ist sehr hart, Sie sind nicht allein in diesem Geschäftszweig. Gehen Sie mal zu Treffen von Ryanair und den Regionen. Ryanair wird Sie fragen: „Wie viel Geld legen Sie auf den Tisch? Je nachdem, wie viel das ist, werden wir fliegen oder nicht.“ Es gibt viele Beispiele dafür, wo öffentliches Geld schlecht ausgegeben, verschwendet worden ist. Sie brauchen jemanden, der Ihnen hilft, die Wahrheit zu sagen, denn ein Traum ist nur ein Traum.

Auch wenn Ihre Vision nicht nur ein Traum ist, wird es schwer werden. Sie werden viel Zeit und viel Geld brauchen, aber es kann erfolgreich sein. Der eigentliche Flugverkehr ist nicht die einzige Finanzquelle. Es gibt einige Flughäfen in Europa - hierfür sind heute bessere Experten als ich anwesend -, zu deren Businessplan ein Parkplatz für Flugzeuge gehört, die Ausbildungsstätten geworden sind oder die Gewerbegebiete rund um den Flughafen aufgebaut haben. Wenn man eine Direktverbindung nach Amsterdam, Frankfurt oder Paris hat, ist man mit der Welt verbunden.

Unsere Rolle als Airport Regions Conference ist es, die Regionen zu verteidigen. Wenn Sie eine Verbindung nach Paris etablieren wollen, werden Sie ein Problem bekommen, denn der Flughafen Paris hat kaum noch freie Slots.

Herr Thieser: Vielen Dank. - Herr Jankovec, ist diese Analyse, die wir gerade gehört haben, zutreffend, dass wir uns ehrlich machen müssen, was wir an Verkehrsaufkommen aus den Regionen an internationale Drehkreuze oder wohin auch immer wirklich brauchen und dass wir, wenn wir das fordern, uns der Konsequenz bewusst sein müssen, dass das sehr viel Geld kosten kann?

Monsieur Jankovec (Director General of the Airports Council International Europe - ACI EUROPE): Ich glaube nicht, dass es eine einzige Antwort gibt, denn jede Region ist anders und jeder Flughafen ist anders. In unserer Branche, insbesondere in der Flughafenindustrie, lautet das Motto „One size does not fit all“. Die Fragen, die Sie sich stellen, sind die Fragen, die sich heute alle Regionen in Europa stellen. Die Wahrheit ist, dass die Flugverbindungen auch heute noch ein wesentlicher Vektor für wirtschaftliche Entwicklung und Wachstum sind. Es wurden mehrere Analysen zu diesem Thema durchgeführt, und wir sehen, dass mehr als 10 Prozent der Flugverbindungen über 0,5 Prozent zusätzlich zum Pro-Kopf-Einkommen generieren. Was bedeutet dies also in Bezug auf welche Art von Konnektivität? Ich denke, dass es für einige Flughäfen die Billigflieger sein werden, für andere wird es eher die Drehkreuzverbindung sein. Für die Flughäfen, die beides können, wird es beides sein. Man sollte nicht von vornherein eine bestimmte Art der Konnektivität im Vergleich zu einer anderen ausschließen. Wir müssen auch sehr realistisch sein, was das heute Morgen erwähnte Potenzial für die Substitution der Schiene betrifft, und darauf wollte ich reagieren.

Der Flughafen sucht natürlich die Ko-Modalität mit der Bahn. Eurocontrol hat eine sehr tiefgehende Studie durchgeführt und auf der Grundlage der Entwicklungsprojekte, insbesondere der Hochgeschwindigkeitsschienennetze, das tatsächliche Potenzial untersucht, das vom Flugzeug auf die Schiene wechseln könnte. Tatsächlich hat man herausgefunden, dass bis 2040 0,4 Prozent der Luftverkehrsnachfrage auf die Schiene verlagert werden könnte, wenn die Pläne zur Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsschienennetzen tatsächlich umgesetzt würden. Es ist also wirklich sehr marginal. Das stellt den Wert der Flugverbindungen wieder in den Mittelpunkt der Debatte, in den Mittelpunkt der wirtschaftlichen Entwicklungspolitik. Natürlich müssen wir uns ansehen, was Europa tut, aber wir müssen uns auch ansehen, was außerhalb Europas getan wird. ACI ist eine globale Organisation, und wir sind überzeugt, dass der Luftverkehr außerhalb Europas im Mittelpunkt der wirtschaftlichen Entwicklungspolitik aller Schwellenländer steht. Natürlich denken wir an das Modell von Dubai, aber heute sind wir schon weiter. Äthiopien konzentriert seine Entwicklung auf die Flugverbindungen. Ethiopian Airlines hat sich zu einem globalen Unternehmen entwickelt, und das Drehkreuz Addis Abeba konkurriert nun mit dem europäischen Drehkreuz. Ich denke, es ist sehr wichtig, die Dinge wieder ins rechte Licht zu rücken.

Wie sieht die Zukunft, die Marktentwicklung für europäische Regionalflughäfen aus? Dies ist eine sehr wichtige Frage für Herrn Dupont, damit wir die Regeln festlegen können, die auf europäischer Ebene angemessen sind. Ich denke, wir sollten uns nicht nur an der heutigen Marktlage orientieren, sondern versuchen, einen vorausschauenden Ansatz zu verfolgen. Das ist es, was wir brauchen, denn wir werden ein Regime für die kommenden Jahre schaffen. Heute befinden wir uns auf dem Höhepunkt einer Wachstumswelle der Luftverkehrsnachfrage. In den letzten fünf Jahren ist der Passagierverkehr auf den europäischen Flughäfen um 36 Prozent gestiegen, was enorm ist. Dies ist ein enormer Anstieg, aber es gibt einen Trend zu einer Verringerung der Nachfrage, sowohl aus konjunkturellen als auch aus strukturellen Gründen. Die konjunkturellen Gründe sind das sich verschlechternde makroökonomische Umfeld. Es gibt durchaus eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass es in 12 Monaten eine Rezessionsphase geben wird. Das Wachstum in Europa schwächt sich ab. Für die Fluggesellschaften geht es um die Volatilität der Treibstoffpreise und um die Volatilität auf dem Devisenmarkt, was sich auch auf ihre Kosten auswirkt. Die Fluggesellschaften sind heute sehr zurückhaltend bei der Erweiterung ihrer Kapazitäten, bei der Eröffnung neuer Destinationen und ganz klar noch zurückhaltender auf den kleinen regionalen Märkten. Es gibt auch strukturelle Faktoren, was bedeutet, dass die Nachfrage in ein oder zwei Jahren abnimmt. Die mittel- und langfristigen strukturellen Faktoren deuten auch darauf hin, dass wir uns dauerhaft auf eine Zukunft zubewegen, in der die Luftverkehrsnachfrage wahrscheinlich viel geringer sein wird als in den letzten 20 Jahren.

Es wurde bereits erwähnt, dass sich die Billigfluglinien nun auf größere Märkte und Flughäfen konzentrieren. Letztes Jahr gab es in Europa 121 Basen, die von Billigfluggesellschaften auf Regionalflughäfen betrieben wurden. Dieses Jahr sind es nur noch 91 Standorte. Daran lässt sich sehr gut dieser Trend in Richtung der Großflughäfen ablesen. Ein weiterer struktureller Faktor ist die Konsolidierung auf der Ebene der Flug-



gesellschaften mit dem kurz- oder mittelfristigen Verschwinden aller kleinen Gesellschaften und großen Schwierigkeiten, insbesondere für kleine Unternehmen, die nur auf regionaler Ebene tätig sind. Rückblickend auf die vergangene Sommersaison waren die einzigen Unternehmen, die hinsichtlich der Sitzbelegungen auf dem Markt nicht gewachsen sind, die kleinen regionalen Fluggesellschaften. Ein weiterer wichtiger struktureller Faktor ist der technologische Fortschritt bei Flugzeugen, da die Hersteller ihre gesamten Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen auf mittlere und große Flugzeuge konzentrieren. Das bedeutet, dass die Wettbewerbslücke zwischen Flugzeugen, die im Regionalverkehr eingesetzt werden, und Flugzeugen, die auf Mittel- und Langstrecken eingesetzt werden, immer größer wird. Dies ist sehr schlecht für Regionalflughäfen, weil es schwieriger sein wird, die Anbindung an kleine Regionalflughäfen zu entwickeln. Das vierte Kriterium, das heute Vormittag nicht erwähnt wurde, das aber meiner Meinung nach wesentlich ist, ist die Herausforderung des Klimawandels und die neuen Prioritäten, die von der neuen Europäischen Kommission klar formuliert werden.

Ich habe Frau von der Leyens Mission Statement für den neuen Verkehrskommissar sorgfältig gelesen. Wir warten immer noch darauf, wer es sein wird, aber in dieser Aufgabenbeschreibung wird nur von Dekarbonisierung des Luftverkehrs gesprochen. Aktuell verfolgen die Politiker eher strafende Ansätze für diese Branche, bei denen es in der Tat darum geht, die Nachfrage zu senken, anstatt progressive Ansätze zu verfolgen, die uns in die Lage versetzen, unsere Branche zu dekarbonisieren. Vor zehn Tagen hat die UBS-Bank eine sehr interessante Analyse veröffentlicht. Darin ist sie der Auffassung, dass es aufgrund der veränderten Einstellung der Bürger zum Fliegen möglich ist, dass die Nachfrage in diesem Sektor auf innereuropäischen Strecken in den nächsten 20 Jahren nur noch halb so groß sein wird wie bisher geplant. Airbus rechnet mit einem Wachstum von 3 % pro Jahr auf dem innereuropäischen Markt, während UBS von einem Wachstum spricht, das auf 1,5 % sinken dürfte.

Ich denke, dies sind Faktoren, die die Kommission berücksichtigen muss. Sobald der Wunsch bei den Regionen besteht, ein gewisses Maß an Luftverkehrsverbindungen aufrechtzuerhalten und somit den Fortbestand ihrer Regionalflughäfen zu gewährleisten, müssen wir auch über das Jahr 2024 hinaus flexibel sein, was die Regeln für staatliche Beihilfen betrifft. Nach den Informationen von Herrn Dupont - ich ziehe es vor, das Glas halb voll zu sehen - habe ich eher den Eindruck, dass sich die Kommission zum jetzigen Zeitpunkt in diese Richtung bewegt. ACI Europe steht in ständigem Kontakt mit Herrn Dupont und seinen Kollegen. Wir führen auch unsere eigene Studie über die Eignung europäischer Flughäfen, über ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit durch. Ich denke, wir müssen die Tatsache akzeptieren, dass kleine Regionalflughäfen in Europa mit weniger als 700.000 oder 1 Million Passagieren ein strukturelles Rentabilitätsproblem haben. Wenn man zusätzlich zu den strukturellen und wirtschaftlichen Faktoren, die ich gerade erwähnt habe, die Art und Weise berücksichtigt, wie sich die Märkte entwickeln werden, sehe ich nicht wirklich, wie all diese Flughäfen in absehbarer Zeit rentabel werden können.

Das bedeutet, dass die Kommission bereit sein muss, diese kleinen Flughäfen über das Jahr 2024 hinaus zu unterstützen, denn ich denke, dass dies in direktem Zusammenhang mit dem entscheidenden Ziel der Europäischen Union steht, nämlich der Gewährleistung des territorialen Zusammenhalts, was im gegenwärtigen politischen Kontext sehr wichtig ist. Wenn der territoriale Zusammenhalt nicht gewährleistet ist, wird es am Ende soziale Ungleichheit und Populismus geben. Ich glaube nicht, dass dies die Art von Europa ist, die wir am Ende haben wollen. Was die Regionalpolitik betrifft, so müssen wir uns über die Möglichkeiten, aber auch über die Realitäten des Marktes im Klaren sein. Natürlich müssen wir eine sehr detaillierte wirtschaftliche Analyse durchführen, um Lösungen zu finden, aber wir müssen auch wissen, wie wir zu den Mitteln kommen, um unsere Ziele zu erreichen. Wenn eine Region mit kleinen Flughäfen eine Flugverbindung wünscht, dann wird sie die wohl finanzieren müssen. - Ich danke Ihnen.

Herr Thieser: Das war ein sehr umfassendes Statement und eine Analyse der Luftverkehrssituation, wie sie sich im Moment darstellt, vielen Dank.

Herr Steinhaus, Sie haben das gehört. Sie sind der Geschäftsführer eines Champions in der Großregion, das kann man so sagen. Der Flughafen Luxemburg boomt. Herr Jankovec hat wichtige Fragen angesprochen, was die finanziellen Rahmenbedingungen angeht, ohne die es nicht gehen wird, wenn man die territoriale Integrität der Großregion erhalten möchte. Die Situation ist schwierig, das haben wir heute Morgen gehört, ich nenne Metz-Nancy, ich nenne aber auch die anderen Flughäfen. Was sagen Sie als Geschäftsführer eines erfolgreichen Flughafens, wie kann diese territoriale Integrität so gewährleistet sein, dass keine Teilregion in der Großregion sich am Ende abgehängt fühlt und wir es trotzdem so hinbekommen, dass die Finanzierung nicht ins Uferlose läuft?

Herr Steinhaus (Société de l'Aéroport de Luxembourg, Geschäftsführer): Also zuerst mal zu dem Wort „Champion“. Wir haben, denke ich, eine spezielle Funktion in der Region. Wir sind der Flughafen einer Hauptstadt, einer europäischen Hauptstadt, und ich glaube, niemand diskutiert, ob Berlin, Paris oder Amsterdam einen Flughafen brauchen. Das sollte man bei Luxemburg wahrscheinlich auch nicht diskutieren.

Dann, wie gesagt, haben wir auch die spezielle Rolle, dass wir die Homebase einer Cargo-Airline sind, wir sind jetzt Nummer 5 als Cargo-Hub in Europa. Das ist eine globale Funktion, während wir in der Kategorie Passagiere bei der ACI noch als Kleinflughafen gehandelt werden und ab 5 Millionen Passagiere dann als Regionalflughafen. Passagiere haben ganz klare Wünsche: Passagiere wollen direktfliegen. Eben war von Hubs die Rede, Paris, Frankfurt und so weiter. Niemand, ob er jetzt aus Saarbrücken oder aus Luxemburg in die Welt reisen will, hat Lust, sich morgens ins Auto zu setzen, sich zwei Stunden über die Autobahn zu quälen, in Frankfurt oder Paris anzukommen, dort sich einen Parkplatz zu suchen am Ende des Flughafens oder sehr teuer - für 180 Euro die Woche -, dann seinen Frühsport zu machen und zehn Kilometer zu laufen und dann nach drei Stunden irgendwann mal abzufliegen. Das kann man keinem Geschäftsmann zumuten. Deswegen: Erreichbarkeit ist alles! Ob das jetzt der Flughafen Saarbrücken ist oder der Flughafen Luxemburg - wie gesagt, wir sind der Flughafen

einer europäischen Hauptstadt, Saarbrücken ist der einer Landeshauptstadt -: Es geht um Erreichbarkeit. Das ist unsere Rolle als Flughafen!

Natürlich gibt es, wie gesagt, verschiedene Voraussetzungen. Wir haben eine hohe Nachfrage in Luxemburg, das sieht man, wir haben jetzt über vier Millionen Passagiere. Wir sind nicht der einzige Flughafen in der Größe europaweit, der in den letzten Jahren so stark gewachsen ist, der Luftverkehr ist gut gewachsen. Wir sind von 1,8 Millionen 2016 auf jetzt 4 Millionen Passagiere gewachsen, das hat auch seine Herausforderungen, aber die Nachfrage spricht da eine ganz klare Sprache.

Sie haben gesagt, es gibt keine Landesgrenzen. Wir sehen uns als Flughafen der Großregion. Aber man muss schon sagen, dass ein sehr großer Teil unserer Nachfrage direkt aus Luxemburg generiert wird, das sind auch viele Geschäftsleute.

Noch etwas zum Thema Hubs. Natürlich haben wir Grenzen, was wir direkt bedienen können. Wir haben über 80 Direktflüge, das ist wirtschaftlich darstellbar, aber natürlich gehen New York und andere Destinationen noch nicht von uns aus. Herr Jankovec hat eben neue Flugzeugtechnologien angesprochen, kleinere Flugzeuge, die weiter fliegen können - da ist Potential drin. Alle Hub-Airlines - Lufthansa, KLM, SWISS, TAP, Turkish, um nur ein paar zu nennen - fliegen bei uns rein und holen sich ihre Passagiere für ihre Hubs ab. Es ist eben begrenzt, was wir direkt fliegen können. Aber uns hilft es als Luxemburg durchaus, mit One-Stop nach Neuseeland oder New York zu fliegen. Es ist sehr schön bei uns im Airline-Portfolio, wir haben unseren homebased Carrier Luxair, der mich morgens und abends zu den europäischen Destinationen bringt, ich habe die Hub-Carrier, die mich mit einem Stopp in jeden Teil der Welt bringen - da bleibt der Frühsport in Frankfurt natürlich nicht aus, aber man kann halt diese Langstrecken bei uns nicht abbilden, das ist nicht möglich bei so einem Regionalflughafen, noch nicht, und wir haben die Low-Cost-Carrier, die ganz andere Märkte bedienen, als nettes Add-On obendrauf. Wie gesagt, das ist unsere Funktion. Sie haben heute Morgen mit anderen Flughäfen gesprochen und erörtert, was deren Rolle ist, aber man kann keinem der Flughäfen seine Rolle absprechen.

Herr Thieser: Und ansonsten freuen Sie sich, wie Herr Beisel gesagt, hat, über die Erhöhung der Luftverkehrssteuer in Deutschland.

Herr Steinhaus: Ich bin ja Deutscher. Das ist ein deutsches Thema. Bei uns in Luxemburg wird über das Thema auch gesprochen. Es wird natürlich Effekte haben. Aber freuen werden wir uns nicht. Noch mal: Unser Ziel ist es nicht, Saarbrücken Passagiere wegzunehmen. Und die Saarbrücker wollen sicher nicht morgens erst mal über die Autobahn nach Luxemburg, um nach Berlin zu fliegen. Das ist eine Nachfrage, die in Saarbrücken ist. Natürlich wird es durch die Steuer Verschiebungen geben, das hat man ja auch gesehen, als die Steuer eingeführt wurde. Wir haben da nicht drauf gewartet, ganz ehrlich.

Herr Thieser: Dann frage ich mal Herrn Groll, auch als Mensch der IHK und der Saarländischen Wirtschaft. Das Saarland ist im Grunde genommen zweigeteilt. Wenn man in Dillingen oder Merzig wohnt, fährt man wahrscheinlich eher nach Luxemburg zum Flughafen,

und wenn man in Homburg wohnt, fährt man natürlich nach Saarbrücken, und wenn man in Zweibrücken wohnt, natürlich auch. Wie gehen wir damit um und was wissen Sie aus der Saarwirtschaft, worauf es vor allen Dingen ankommt, wenn es um die Flughafenplanung der kommenden Jahre geht?

Herr Groll: Aus Sicht der Wirtschaft - ich spreche jetzt eher für die IHK als für den WSAGR - kommt es, wie auch im Tourismusverkehr, darauf an, möglichst ohne Stopp schnell dahin zu kommen, wo man hin muss. Dazu kommt, dass die saarländischen Unternehmen, vor allem die Industrie, ohnehin sehr international ausgeprägt sind - wir haben eine höhere Exportquote als manch anderes Bundesland. Das heißt, wenn man seine Kunden oder Lieferanten besuchen will, muss man in die ganze Welt fliegen. Die Abhängigkeit von guten Verbindungen ist ganz eindeutig. Natürlich fährt man lieber zu seinem Heimatflughafen, von dem man weiß, dass die Prozeduren nicht so lange dauern und man schnell da ist, wo man hin will. Luxemburg ist durchaus schon lange für die Nordwest-Saarländer eine Alternative, das ist klar. Aber insgesamt ist, glaube ich, das Interesse der Wirtschaft so, dass man gerne hätte, dass aus der Großregion ohne Frankfurt diese Verbindungen in die ganze Welt bestehen, das ist nicht nur auf Saarbrücken fokussiert - Herr Schuck wird es mir verzeihen. Es kommt darauf an, dass die Region als solche inbound und outbound an die Welt angeschlossen ist und wir nicht über dieses Frankfurter Nadelöhr müssen, das keiner mag.

Ich will nicht sagen, dass das bisher ohne Koordinierung ganz gut funktioniert hat. Es ist sehr sinnvoll, über die Koordinierungsfelder, die Frau Ries eben angesprochen hat, nachzudenken. Was aber die Destinationen und die Frage Cargo oder Passagiere angeht, da hat sich tatsächlich durch Wettbewerb - auch ohne Absprache, vielleicht aber mit gegenseitiger Kommunikation, eine sehr gute Arbeitsteilung vom Grundsatz her eingependelt. Das war für mich heute der Lerneffekt. Da gibt es die Cargo-Spezialisten, da gibt es andere Flughäfen, die bestimmte Regionen mehr bedienen als andere. Beim Stichwort Algerien bin ich darauf gekommen, dass wir in der Region gut erkennbare Anteile von im Ausland geborenen Mitbürgern haben, die regelmäßig im Sommer ihre Verwandten besuchen. In Saarbrücken prägt sich das Richtung Italien aus, das ist bei uns der größte Anteil. Ich vermute mal, in Luxemburg ist es Portugal. Aber das gibt es eben auch in kleiner. Wir sind angesprochen worden: Es gibt bei uns fünfstellige Einwohnerzahlen, die aus Bosnien und dem Kosovo kommen. Die sagen: Wir bringen unsere Fluggesellschaft mit, lasst uns mal ein Gespräch führen, drei bis vier Flieger kriegen wir im August voll. Das wäre früher undenkbar und auch gar nicht organisierbar gewesen, aber heutzutage gibt es Portale und virale Werbung, um die ganze Kosovo-Gemeinde im Saarland darauf aufmerksam zu machen, dass es Flüge gibt. Ich denke, das könnte klappen.

Herr Thieser: Jetzt stelle ich mal eine ganz provokante These zur Diskussion. Wenn das alles so ist und wir diese Bedürfnisse auch definieren können, ab Saarbrücken zum Beispiel die Verbindung nach Berlin, die Urlaubsflüge, dann die landsmannschaftlichen Verkehre nach Portugal, Italien et cetera, plus dem, was Isolde Ries angesprochen hat, was ohnehin gemeinsam überall organisiert werden muss - Sicherheit, Personalrekrutierung, Ausbildung, Einkauf und andere Dinge -: Wenn man das alles so-

wieso machen muss, wäre es theoretisch vorstellbar, dass so eine Region mit 11 Millionen Einwohnern, die in vielen Strukturen zusammenarbeitet, die sogar einen grenzüberschreitenden großregionalen Gipfel hat, eines Tages sagt: „Wir machen eine gemeinsame Flughafengesellschaft und organisieren diese Arbeitsteilung nach Bedürfnissen gemeinsam mit der Politik so effizient, wie es die Situation zulässt“? Wäre das eine Richtung, ein Modell, eine Debatte, die sich lohnt, Herr Beisel?

Herr Beisel: Das ist keine unbekannte Fragestellung. Die Frage ist am Ende des Tages: Hilft es uns etwas? Wenn ich drei Flughäfen habe und die unter ein Management bringe, löse ich kein einziges Problem, solange ich nicht wirklich Kosteneinsparungen oder neue Flugverbindungen habe. Bleiben wir mal auf der Marktseite. Wir haben heute Morgen wunderbare Beispiele von engagierten Flughafenchefs gesehen, die sich alle mit ihrem Airport in eine Nische hineinpositionieren wollen. Die Besetzung einer guten Marktnische ist eine Überlebensgarantie. Der Flughafen Liège ist ein ganz anderer Flughafen als Saarbrücken, und Luxemburg hat ein viel größeres Passagieraufkommen. Am Ende des Tages ist es sicherlich so, dass Saarbrücken und Luxemburg im Passagierbereich in Konkurrenz zueinanderstehen, aber Luxemburg und Lüttich es im Cargo-Bereich tun.

Ich glaube nicht an das Motto: Wir packen jetzt alle Flughäfen unter ein einziges Dach. Es gab mal vor 15 Jahren in Deutschland den Vorschlag, eine Deutschland-Flughafen-AG zu machen. Das ist aus vielen Gründen gescheitert. Und ich sage ganz ehrlich: Es ist unter anderem auch an den Interessen mancher Bundesländer gescheitert, die gesagt haben: Ich habe hier mit meinem Flughafen etwas Eigenes vor. Das war nicht immer gut, aber vielfach dann doch. Denn am Ende des Tages ist die Region für ihren Flughafen verantwortlich, sie muss wissen, was sie von diesem Flughafen braucht. Die Region, das sind die Regionalpolitiker, das ist die regionale Wirtschaft, die sagen müssen: Wir brauchen den Flughafen mit seiner Konnektivität. Das ist das Zauberwort: Flugverbindungen. Wenn wir als Flughafen einer Region Schmutz und Lärm bringen, bieten wir ihr im Gegenzug dafür Konnektivität an. Die Konnektivität ist immer gut für die Reisenden, entweder Privat- oder Geschäftsreisende. Das ist der Wert eines Flughafens. Das ist auch sein regionaler Business-Case, wo die Region sagt: Das ist mir so viel wert, da gehe ich rein.

Ich will auch sagen: Ich glaube, die Zeiten für Regionalflughäfen werden erstmal schlechter, aber perspektivisch dann auch wieder besser. Ein paar Punkte hat Olivier Jankovec schon genannt: Die Konjunktur wird schlechter, wir kriegen eine harte Klimagesetzgebung, die bei uns voll reinhaut, und wir haben vor allem auf der Marktseite immer weniger Airlines, die Regionalflugverkehr anbieten, bedingt durch die große Monopolisierung - wir können es netter sagen: Konsolidierung -, die wir im deutschen und europäischen Markt sehen. Das alles kostet uns in unserer Wettbewerbsposition Punkte. Das muss man wissen.

Langfristig entdecke ich aber auch eine große Zahl von Chancen. Ich hatte vor einer Woche mit Airbus in Hamburg tolle Gespräche. Airbus hat mir klimaneutrales Fliegen vorgestellt: elektrisches Fliegen mit Flugzeugen bis zu 20 Sitzen, denn größere Flugzeuge kann man nicht elektrisch betreiben. Und diese kleinen Flugzeuge gehen nicht

zu großen Flughäfen, denn die sind alle voll - in Deutschland wie in Europa. Und diese elektrischen Flieger will Airbus im Punkt-zu-Punkt-Verkehr zwischen Flughäfen einsetzen, und zwar zwischen kleinen Flughäfen. Ob das elektrische Flieger sind oder Hybrid-Flieger, das ist eine neue Entwicklung, die auf uns zukommen wird, die uns auch als Luftverkehr hilft, unsere Story überzeugend zu erzählen, dass wir nachhaltiges Fliegen wollen. Und durch diese Kombination aus neuen Modellen - da rede ich ehrlich: die kommen in 15 bis 20 Jahren auf den Markt - plus dem Faktor, dass die großen Flughäfen immer voller werden und auch gar kein Interesse mehr daran haben, kleine Flughäfen mit kleinen Fliegern zu verbinden, weil die nur begehrte Slot-Plätze wegnehmen, wird es wieder einen Point-to-Point-Flugverkehr geben zwischen regionalen Flughäfen. Das ist keine Geschichte für morgen!

Das ist jetzt wieder ein versteckter Weg, eine Botschaft an Franck Dupont zu senden: Da wir kurzfristig keine Chance haben, musst du uns bei der Kommission mit Beihilferecht helfen. Aber es ist auch meine Botschaft an die regionalen Vertreter hier: Steht zu euren Airports, die haben auch in der Zukunft die Chance, sich wieder zu berappeln und weiterhin einen Dienst für die Region zu schaffen.

Herr Thieser: Wie sehen Sie das, Herr Alegre? Stimmen Sie dem zu, was Ihr Kollege, Herr Beisel, gerade ausgeführt hat, nämlich dass es kurzfristig schwerer werden wird, dass es aber mittelfristig neue Chancen für regionale Flughäfen gibt, sei es durch nachhaltiges Fliegen, neue Flugzeuge, neue Flugangebote? Sehen Sie das ähnlich?

Herr Alegre<sup>2</sup>: Ja, natürlich, es gibt viele Chancen für regionale Flughäfen. Es sieht so aus, als seien die großen Hubs in etwa zehn Jahren voll ausgelastet. Ich bin ein Grüner, aber ich habe keine Probleme damit, zu fliegen. Ich liebe es, zu fliegen! Das Problem ist das CO<sub>2</sub>, in 30 oder vielleicht 20 Jahren wird das gelöst sein. Es werden also mehr Menschen fliegen. Wenn man in Brüssel ist - das erzählen sie einem dort nicht in den Sitzungen, sondern abends an der Bar -, hört man die Frage: Welche Fluggesellschaften mit welchen Flugzeugen werden die 100 Millionen Chinesen nach Europa fliegen, die jedes Jahr kommen werden? Da spielt die Musik! Europa ist am Rand des großen eurasischen Kontinents. Kurzstreckenverkehr ist leicht mit Hochgeschwindigkeitszügen zu bewältigen, das Fliegen wird seinen Platz bei Langstreckenflügen haben. Dafür war es vielleicht nicht ursprünglich gedacht, aber in diese Richtung bewegt es sich. Das ist gut für die Flugzeuge und gut für die Airlines. Die wollen keine Flüge von Barcelona nach Madrid anbieten. Früher haben sie das gemacht, aber heute nicht mehr.

Die Hubs werden nicht mehr größer werden, die Gesellschaften können sich keine wachsenden Flughäfen in den Zentren mehr leisten. Am Airbus A 318 sieht man das Scheitern des One-Hub-Modells. Ich würde sagen, es war ein großer Fehler, aber Unternehmen gehen ins Risiko, und manchmal klappt es nicht. Und hier hat es nicht geklappt.

---

<sup>2</sup> Der Redebeitrag wurde auf Englisch gehalten und anschließend ins Deutsche übersetzt.

Die Hubs sind also voll, und die Menschen aus China, Indien oder Amerika wollen nach Europa. Niemand fliegt von Amerika nach Frankfurt für einen Tag und am nächsten wieder zurück. Man fliegt nach Europa und verbringt dort drei Tage, eine, zwei, drei Wochen als Geschäftsreise oder als Urlaub. Luxemburg liegt im Herzen Europas, Metz auch.

Noch einmal: Das Fluggeschäft ist ein Dschungel, es gibt Wettbewerb. Sie liegen zwischen vier Hubs, die inzwischen voll ausgelastet sind, Paris, Brüssel, Amsterdam und Frankfurt. Die Fluggesellschaften müssen Verträge mit Ihren Flughäfen abschließen und sie brauchen gute Slots. Und es müssen große Fluggesellschaften sein, denn nur die können es schaffen und nur die werden von den Reisenden auch genutzt. Bei den China-Flügen wird das Geld in der Business-Klasse verdient, nicht mit den Touristen. Die Business-Flieger haben Vorteilskarten: Miles and More und so weiter. Wenn sie mit Lufthansa fliegen und es gibt ein Problem mit dem Flug, dann gibt es noch vier oder fünf andere Flüge von Lufthansa in China. Die werden keine Airline nehmen, die nur einen einzigen Flug von und nach China hat, denn wenn man diesen Flug verpasst oder es ein Problem mit dem Flugzeug gibt, muss man drei Tage warten.

Ich denke also, es gibt viele Chancen, aber nicht für jeden, sondern nur für die, die wissen, wie das Spiel läuft - und es gibt viele Joker in diesem Spiel. Es gibt viele Berater, die Ihnen gegen viel Geld versprechen, Ihnen viele Touristen zum Beispiel aus Argentinien zu bringen, aber jeder, der sich auskennt, weiß, dass das nicht funktionieren wird. Es gibt viele Chancen, aber nicht nur wegen der Flughäfen. Man kommt gut nach Luxemburg, aber es ist schwierig, von dort nach Brüssel zu kommen, weil es keine gute Zugverbindung gibt. Also wird das niemand nutzen, oder wenn es jemand anbieten will, wird er scheitern. Auch hier geht es um Konnektivität.

Herr Thieser: Damit sind wir wieder beim Thema Konnektivität. - Ich will aber noch ein Thema ansprechen, bevor wir zur Schlussrunde kommen. Wir haben ein Thema noch nicht angesprochen, das auch wichtig ist und auf europäischer Ebenen diskutiert wird: 29 Euro von London nach Rom - geht das noch? Muss Fliegen wieder einen realistischen Preis bekommen und auch die Folgekosten einrechnen, die das Fliegen verursacht - volkswirtschaftlich gesehen, aber auch für die Gesellschaft, die Lärmbelastung, Umweltschutzmaßnahmen et cetera? Es gibt nach wie vor keine europaweite Kerosinsteuer, Deutschland fängt jetzt an mit der Luftverkehrssteuer. Wir haben schon über die Billigflieger gesprochen, die zu den großen Flughäfen gehen und den kleinen so wieso nichts bringen. Wie stehen Sie der Diskussion gegenüber, dass wir faire Preise brauchen? Das wird sich dann wieder auf das Passagieraufkommen auswirken.

Herr Steinhaus: Das fragen Sie mich? Ich bin nur ein Flughafen-CEO. Das müssten Sie eigentlich einen Airline-CEO fragen.

Herr Thieser: Es ist gerade keiner hier. Deshalb frage ich Sie.

Herr Steinhaus: Oder jemanden von einem Airline-Verband.

Herr Thieser: Ich gebe die Frage gleich rund.

Herr Steinhaus: Die Preise werden ja von den Airlines, aber auch von den Kunden gemacht: Was ist der Kunde zu zahlen bereit? Ich kann nur sagen - ich war ja auch lange Aviation-Berater -, dass die Preise in Europa sich in den letzten Jahren schon nach unten entwickelt haben. Für die Leute scheint es normal zu sein, für den von Ihnen gerade erwähnten Preis oder noch niedriger von A nach B zu fliegen, ohne sich Gedanken darüber zu machen, was alles für Aufwand dahintersteht. Man muss sich wirklich fragen, was der gerechte Preis ist. Aber diese Preise werden von den Airlines gemacht. Wir haben als Flughäfen unsere Preise und diskutieren das mit unseren Kunden, den Airlines. Deswegen müssten Sie die Frage, was der faire Preis ist, eigentlich den Airlines und den Kunden stellen.

Herr Thieser: Es ist ja die Schlussrunde, sagen Sie Ihre Meinung!

Herr Steinhaus: Was zahlen Sie, wenn Sie im Sommer in Urlaub fliegen? - Kommen wir noch zur Kooperation? Die Flughäfen in der Region kooperieren natürlich, und auch in Europa. Kommt das Thema noch mal in der Schlussrunde?

Herr Thieser: Das kommt selbstverständlich noch mal in der Schlussrunde.

Herr Steinhaus: Wir hatten drei Vertreter hiervon Flughafenverbänden, die sehr stark miteinander arbeiten. - Aber vielleicht noch etwas zu Ihrer Frage zur wirtschaftlichen Zusammenarbeit. Ich habe ja eben gesagt, ich war früher Berater und habe mir verschiedene Flughäfen angeschaut. Das Thema ist: Die Assets, die Infrastruktur und auch die Kosten fürs Personal bleiben lokal, das heißt, die Synergien einer Zusammenlegung von Flughäfen sind sehr stark begrenzt. Letztendlich bleiben die operativen Probleme, um ein Flughafen zu betreiben, lokal. Es gibt zwar Möglichkeiten, zusammenzuarbeiten, und das tun die Flughäfen ja. Wir arbeiten ja alle im gleichen Business, das ist das Schöne, und wir haben alle die gleichen Probleme, und natürlich tauschen wir uns aus. Wir müssen das Rad nicht neu erfinden. Deswegen sind wir in Verbänden sehr gut organisiert und lernen voneinander. ACI macht zum Beispiel viel, was Green Airport angeht, da sind wir jetzt bald in Level 2. Natürlich ist es gut, zu schauen, was andere Airports machen. Das ist besser, als nur am eigenen Flughafen zu sitzen und zu überlegen, was man machen kann. Dann erfindet man das Rad in der Tat noch mal.

Wir als kleine Flughäfen haben gar nicht die Personalkapazitäten wie große Flughäfen, um Dinge zu entwickeln. Deshalb ist es für uns als Regionalflughäfen ganz wichtig, in Verbänden zusammenzuarbeiten und von anderen zu lernen. Wir haben am liebsten „Off-the-Shelf“-Lösungen, Sachen, die man sofort implementieren kann, bei denen man nicht noch viel forschen und entwickeln muss. Mein Kollege aus Saarbrücken kann das bestimmt bestätigen: Die Zahl der Kollegen, die bei uns und bei Ihnen Zeit haben, Dinge zu entwickeln, ist begrenzt. Das heißt, gerade für uns ist es wichtig, dort zusammenzuarbeiten, und das tun wir ja auch.

Herr Thieser: Bei welchen Themen?



Herr Steinhaus: Das ist der Brexit und was er für uns bedeutet oder etwa automatische Check-in-Lösungen. Es klingt alles immer so toll, wenn ein Anbieter sagt: Ich habe eine technische Lösung, Face-Recognition und all das, dabei liegt aber der Teufel im Detail. Große Flughäfen mit ihren Hub-Carriern haben die Zeit, Forschung und Entwicklung zu betreiben, wir als Regionalflughäfen haben nicht die Anzahl an Personal, dass wir dies tun könnten. Wir wenden Technik an, die bewährt ist, etwa unsere ABC-Gates in Luxemburg, das ist Technologie, die sich in den großen Hubs bewährt hat. Bei solchen Technologien, neuen Prozessen, bei Lösungen auf dem Vorfeld sind wir sehr dankbar, dass wir mit anderen Flughäfen reden können. Jeder hat mal eine gute Idee, und die tauschen wir aus. Ich habe gerade das Stichwort Green Airport genannt: Wo können wir umweltfreundlicher werden, wo können wir CO<sub>2</sub> einsparen? Es geht aber nicht nur um CO<sub>2</sub>, in Flughäfen wird auch sehr viel Plastik verbraucht. Da lernen wir täglich voneinander. Wir tun das, wir kennen uns alle gegenseitig. Das bringt uns auch voran.

Herr Thieser: Ich hätte erwartet, dass das eher eine Geschichte ist, die nicht so sehr die Entwicklung betrifft, weil ich denke, das kommt dann Top-down von den großen Flughäfen, da sickern dann neue Technologien zu den kleineren Flughäfen durch. Wenn es so ist, dass man da auch regional eigene Wege gehen kann, soll es mir recht sein.

Was sagen Sie, Herr Beisel, zu dem Thema, dass das Fliegen auch teurer werden muss, und haben Sie einen konkreten Vorschlag, was bezogen auf die Regionalflughäfen, auf die Situation, die wir den ganzen Morgen besprochen haben, vorgeschlagen oder ausprobiert werden sollte, um einen Schritt voranzukommen?

Herr Beisel: Ich fange mal mit dem ersten Teil Ihrer Frage an: Muss fliegen teurer werden? Ich glaube, Fliegen muss einen angemessenen Preis haben. Ich möchte aber auch darauf hinweisen, dass das, was viele von uns in der Werbung sehen, nicht der Durchschnittspreis im Flugzeug ist. Wenn eine Airline ein Ticket bewirbt mit einem Preis von 29 Euro, dann ist das bei 180 Sitzen vielleicht für drei oder vier Passagiere der Preis, der dann tatsächlich gezahlt wird. Würde die Airline nicht mindestens 20 Tickets für 250 Euro verkaufen, würde das Geschäftsmodell nicht funktionieren, weil die Airlines in der Regel Durchschnittspreise brauchen. Die gehen so bei 80 Euro los und gehen je nach Airline bis deutlich über 100 Euro. Ich warne davor, nur weil die Werbung einzelner Airlines vielleicht so gut war, zu denken, dass man für 29 Euro auf allen Sitzen im Flieger fliegen kann. Das wäre nicht tragbar!

Wir Flughäfen wollen eine große Initiative der Kommission unterstützen, wir wollen bis 2030 unseren eigenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß halbieren und bis 2050 emissionsfrei sein. Das haben schon 250 Flughäfen in Europa unterschrieben, darunter übrigens alle deutschen Flughäfen, Luxemburg natürlich auch. Das ist unser Weg! Das kostet nur verdammt viel Geld. Und am Ende des Tages müssen wir das Geld irgendwoher bekommen. Für den Luftverkehr gilt das Prinzip der Nutzerfinanzierung, das heißt, die Airlines sollen zahlen. Dumm nur, wenn ein kleiner Flughafen so marktschwach ist und so rumbetteln muss, dass er überhaupt eine Airline und eine neue Flugverbindung bekommt, dass er seine Preise am Markt gegenüber der Airline nicht mehr durchsetzen

kann, besonders wenn es immer weniger Airlines gibt. Da muss uns dann auch mal die Kommission und vielleicht auch die DG Competition helfen, dass wir wieder wettbewerbsfähige, angemessene Flughafenentgelte durchsetzen können. Das ist ein großes Thema in Brüssel, wie Sie wissen.

Ich glaube, da können wir alle etwas zur Nachhaltigkeit beitragen. Statt das Fliegen teurer zu machen, ist meine große Botschaft: Lasst uns dabei helfen, Fliegen sauber zu machen! Das hat auch Herr Alegre gesagt. Sauberes Fliegen heißt moderne Flugzeuge und vor allem eine neue Form des Flugbenzins, nämlich synthetisches, klimaneutrales Kerosin. Das kann man heute im Labor herstellen. Wir brauchen aber Millionen Tonnen. Das ist machbar. Da brauchen wir aber auch an dieser Stelle staatliche Unterstützung. Wenn wir das hinkommen, werden wir irgendwann auch mal CO<sub>2</sub>-freies Fliegen haben. Das muss unsere Ambition sein!

Wenn wir es dann noch schaffen, mit anderen Konzepten den Fluglärm zu reduzieren, muss sich in 20 Jahren vielleicht die Deutsche Bahn fragen, ob nicht alle Menschen wieder mit dem Flugzeug reisen sollten, denn es gibt kein genialeres Verkehrsmittel. Wir müssen nicht hunderte Kilometer lang die Landschaft zerschneiden, mit 4 km Asphaltstrecke kommt man in die ganze Welt. Das ist eigentlich perfekt. Da gibt es langfristig - das bitte ich Sie zu sehen - Chancen.

Was können Regionalflughäfen tun? Sie können im Wesentlichen voneinander lernen und Dinge ordentlich umsetzen. Auf uns Flughäfen werden gigantische Kosten im Umweltschutz und leider auch weiterhin im Bereich der Luftsicherheit zukommen. Außerdem haben wir in Europa immer noch keine effiziente Flugsicherung, und auch das wird immer mehr Geld kosten. Die Kostenbelastung für Flughäfen wird zunehmen. Da geht es darum, Facharbeit untereinander zu organisieren, das, was René Steinhaus wunderbar geschildert hat. Auch die ADV ist kein großer Lobbyverband, sondern im Wesentlichen ein Fachverband. Wir arbeiten gerade daran, eine EASA-konforme Umsetzung der Flugzeug-Brandbekämpfung zu erstellen - wie geht Feuerwehr am Flughafen entsprechend den neuen Vorgaben der Europäischen Luftsicherheitsbehörde korrekt? Das ist Facharbeit im Detail, das kann kein einzelner Regionalflughafen leisten. Aber das können wir im Zusammenschluss von 20, 30 oder 40 Flughäfen machen. Das ist der Weg. Bei der ADV sind nicht nur die deutschen Flughäfen, sondern auch die deutschen, schweizerischen und ungarischen Flughäfen, denn alle, die die deutsche Sprache verstehen, profitieren von der gemeinsamen Facharbeit. Und wer nicht bei uns ist, ist bei ACI. Das ist eigentlich der einzige Weg: Kosten senken, indem wir voneinander lernen.

Herr Thieser: Herr Alegre, haben Sie noch einen Vorschlag, der darüber hinaus geht?

Herr Alegre<sup>3</sup>: Sie sind ja nicht meine Wähler, deswegen kann ich das sagen: Es ist sehr schwer, ein Netzwerk aufzubauen. Als ich noch Politiker war, war es schon ein Drama, eine Vereinbarung auch nur zwischen zwei Städten abzuschließen! Sie sind

---

<sup>3</sup> Der Redebeitrag wurde auf Englisch gehalten und anschließend ins Deutsche übersetzt.

vier Nationalstaaten und noch mehr Regionen, das ist kompliziert! Wenn ich Sie wäre, würde ich Folgendes machen: Bringen Sie alle Flughafendirektoren in einen Raum und sagen Sie ihnen: Ihr dürft erst wieder raus, wenn ihr einen Vorschlag für eine Zusammenarbeit erarbeitet habt. - Das wird möglicherweise auch gar nicht das Problem sein, möglicherweise werden die Politiker das Problem sein. Ich weiß das, weil ich auch mal einer war. Die Flughafenchefs wissen, was sie wollen, sie wissen, was sie sich leisten können, was sie vorschlagen können, weil sie ihre Kapazitäten und ihre Business-Pläne kennen. Es geht auch nicht nur um Vereinbarungen zwischen Flughäfen. Es gibt Beispiele wie Finnland, Schweden oder Spanien, wo alle Flughäfen in der Hand einer staatlichen Gesellschaft sind. Sie arbeiten als Netzwerk und verteilen das Geld. Madrid und Barcelona, Alicante und Mallorca verdienen Geld und unterstützen die anderen. Barcelona hat keine Fracht, Saragossa hat viel Fracht.

Ich weiß, es ist sehr leicht, von außen Ratschläge zu geben, das ist ja auch bei der Kindererziehung so. Aber ich denke, Sie haben nichts zu verlieren. Sperren Sie die Flughafendirektoren für 24 Stunden ein und lassen Sie sie einen Vorschlag erarbeiten.

Herr Thieser: Herzlichen Dank. - Herr Groll, was nehmen Sie mit aus dieser Diskussion aus Sicht des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion und als Mann der Wirtschaft?

Herr Groll: Danke für die Offenheit der Fragestellung. Noch kurz zum fairen Preis und was er bewirkt. Ich will als Analogie den Lebensmittelhandel heranziehen: Es gibt Aldi und den Bio-Metzger nebeneinander. Die Kundschaft entscheidet, was sie möchte. Das heißt, wenn das Produkt gut ist, können Sie als Airline auch einen höheren Preis realisieren. Was für die Großregion wichtig ist, ist, gemeinsam eine Alternative zu Frankfurt zu bilden. Vielleicht sollte man, bevor man eine gemeinsame Betreibergesellschaft gründet, erwägen, neben der Technik und der Ausbildung auch bei der Vermarktung zu kooperieren, damit die Bürger der Großregion das Gefühl haben: Wenn ich nach Prag möchte, wird mich einer der Flughäfen der Großregion dahin bringen. Das müsste man dann zum Beispiel auf einer gemeinsamen Webseite sehen können. Wenn man die dann mal etabliert hat, kann man auch Dinge ausprobieren wie Verbindungen auf Probe oder Spontanflüge zu Messen oder was auch immer. Das wäre besser als mit den „zerfledderten“ privaten Anbietern wie flüge.de und so weiter.

Herr Thieser: Das ist ein interessanter Hinweis, den wir vielleicht gleich noch mal ansprechen können. - Herr Alegre, Sie wollten noch etwas sagen?

Herr Alegre: Ja, weil ein Vertreter der Europäischen Kommission anwesend ist. Es ist wichtig, die rechtlichen und öffentlichen Hilfen für die regionalen Flughäfen flexibler zu gestalten. Jeder Flughafen hat Fixkosten wie ein Großflughafen, aber es gibt kaum Wettbewerb. Ich denke, die Europäische Kommission hat einige sehr gute rechtliche Richtlinien geschaffen, aber sie hat meiner Auffassung nach nicht in ausreichendem Maß die Kosten berücksichtigt, die anfallen, wenn man einen regionalen Flughafen betreibt. Es gibt Fixkosten: Polizei, Sicherheit, Feuerwehr, Licht, Tower und so weiter. Das alles ist gut für die Passagiere, aber die Kosten sind die Gleichen, ob es einen Flug jede Stunde gibt oder alle drei Minuten. Das ist bei der Wettbewerbsfähigkeit nicht

ausreichend berücksichtigt. Die Regionen, die Regionalflughäfen haben, sollten für mehr Flexibilität dafür kämpfen, den Flughäfen bei deren Fixkosten helfen zu können.  
- Danke.

Herr Thieser: Also wir fassen zusammen: Wir brauchen mehr Flexibilität. Es gibt eine Entwicklung im Luftverkehr, die im Moment schwierig ist, aber auf mittlere Sicht wieder Perspektiven bietet. Es gibt wichtige Drehkreuze wie Luxemburg, die eine besondere Rolle in der Großregion haben. Es gibt gute Produkte, die, wenn sie gut sind, auch in Zukunft von den Passagieren nachgefragt werden. Kooperationen im Sinne einer gemeinsamen Flughafengesellschaft sind, so habe ich es verstanden, eher nicht gewünscht. Die Erfahrungen, die man damit gemacht hat, sind offenbar nicht so zielführend. Ansonsten ist die Politik gefordert, es wird ohne eine Zukunftsperspektive nach 2024, was die Themen Beihilfen, Wettbewerbsfähigkeit und Förderung durch die Politik angeht, wahrscheinlich nicht gehen. Das können wir jetzt gleich in der Abschlussrunde noch weiter vertiefen. Ihnen, meine Herren, danke ich jetzt erst mal. Schön, dass Sie da waren. Es hat mich sehr gefreut.

Herr Steinhaus, Ihre Kollegin hat den Flughafen Luxemburg heute Morgen vorgestellt mit den Plänen für die Flughafencity, das ist ja eine Perspektive, die jetzt Stück für Stück umgesetzt wird und uns sicherlich in der Großregion noch mal gesondert beschäftigen wird. - Vielen Dank.

(Beifall.)

### **Abschlussrunde: Warum sind unsere Flughäfen für die Region wichtig?**

Herr Thieser: Wir machen dann nahtlos weiter und kommen zur Abschlussrunde, in der sich schwerpunktmäßig die Politik äußern kann, wie sie die Perspektiven der Regionalflughäfen in der Großregion sieht. Dazu darf ich die Gäste auf die Bühne bitten:

- Franck Dupont von der EU-Kommission,
- Mars di Bartolomeo, der Vizepräsident des Abgeordnetenhauses Luxemburg und Mitglied des IPR,
- Günter Heinrich, Abgeordneter des saarländischen Landtages und Mitglied des IPR,
- Jürgen Barke, Staatssekretär im Wirtschafts- und Verkehrsministerium des Saarlandes,
- Nico Steinbach, Abgeordneter des Landtages Rheinland-Pfalz und Mitglied des IPR,
- Christian Debève, Mitglied im Regionalrat Grand Est, der heute auch für Edouard Jacque spricht, der leider nicht hier sein kann, und
- Nicolas Thisquen aus der Wallonie, der Vorsitzende des SOWAER-Exekutivkomitees.

Meine Herren, herzlich willkommen. Wir haben heute Morgen eine lange Diskussion darüber gehabt, wie die Situation an den einzelnen Flughäfen vor Ort ist, wir hatten

eben eine Debatte über mögliche Formen der Zusammenarbeit, auch was die Arbeitsteilung zwischen den Flughäfen angeht. Jetzt kommen wir zu dem Punkt, der uns natürlich interessiert, nämlich wie die mittelfristige Perspektive aussieht.

Ich gehe davon aus, dass keiner der Herren hier bereit ist, auf einen der Regionalflughäfen zu verzichten, diese Frage stellt sich wohl eher nicht. Die Frage ist aber trotzdem: Können wir uns das auf Dauer leisten, auch gegenüber unseren Mitbürgern und Mitbürgerinnen angesichts von Sparmaßnahmen, die im sozialen Bereich und in anderen Bereichen schon umgesetzt wurden und noch zu erwarten sind? Man muss auch die demografische Entwicklung berücksichtigen, die in einzelnen Regionen negativ ist. Es gibt also viele Fragen, die sich stellen. Ich hatte es eben erwähnt: 80 Prozent der Menschen betrifft der Flugverkehr wahrscheinlich gar nicht so sehr, weil sie nur ganz selten oder nie in ein Flugzeug steigen.

Ich will mit Herrn Barke anfangen, den ich gut kenne und der verantwortlich ist für die Wirtschaft im Saarland und auch den Regionalflughafen Saarbrücken. Wie sehen Sie die Zukunftsperspektive unter den Fragestellungen, die ich gerade aufgeworfen habe?

Herr Barke: Eine Ihrer Fragen war ja, ob wir das den Bürgern noch länger zumuten können angesichts der Kosten, ob wir die Mittel nicht besser an anderer Stelle einsetzen würden. Ersteres will ich mit einem klaren Ja beantworten. Wenn man die Situation im Saarland verfolgt, haben wir schon lange, bevor die Europäische Kommission die neuen Flughafenleitlinien erlassen hat, nämlich schon im Jahr 2012, angefangen, unseren Flughafen unter Kostenmanagement-Gesichtspunkten umzustrukturieren. Wir werden das Ziel, den Flughafenbetrieb im Saarland ohne öffentliche Zuweisungen aus eigener Kraft stemmen zu können, auch schon vor 2024 erreichen können. Dafür braucht es ein paar Rahmenbedingungen, aber dem Grunde nach sind wir da auf einem guten Weg. Das sind wir deshalb, weil wir sehr früh angefangen haben.

Das Ziel muss immer sein, sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Flughafens bei der Volatilität des Fluggeschäfts ein Stück weit unabhängiger zu machen vom Fluggastaufkommen. Deshalb betreiben wir seit vielen Jahren ein hocheffektives Kostenmanagement, das verabredet ist zwischen Aufsichtsrat, der Landesregierung und der Geschäftsführung des Flughafens. Das ist uns bis dato gut gelungen. Deshalb sind wir gut gerüstet und können sagen: Der Flughafen ist keine Belastung mehr für den öffentlichen Haushalt, weil er in der Lage sein wird, aus eigener Kraft seine Finanzierung zu stemmen.

Man muss sehen, in der Region braucht es auch eine gewisse Homogenität im Hinblick auf die Belastungen - Flugsicherheitskosten etc. Das ist ein spezifisch deutsches Problem, mit dem wir auch für die Zukunft umgehen müssen. Da würde ich mir sehr intensiv Entlastungen wünschen. Auch das Thema Luftverkehrssteuer, wie es zurzeit diskutiert wird, stellt zumindest für einen Regionalflughafen an der Grenze zu Luxemburg eine große Herausforderung dar. Wir sehen ja heute schon, dass wir im Leisure-Geschäft sehr viel Flugverkehr auf der Hauptstadtlinie an Billigflieger von Luxemburg aus verlieren - Ryan Air, Easy Jet. Daran sieht man, dass der Kunde über den Preis entscheidet. Und wenn der Preis durch so etwas wie eine Luftverkehrssteuer sich nachhaltig

verschlechtert, sind das Wettbewerbsverzerrungen, die wir nur europäisch harmonisiert in den Griff kriegen können.

Aber vom Grundsatz her sehe ich gute Chancen, den Flughafen zu erhalten, und es gibt auch gute Gründe dafür! Wir sind das drittgrößte Automotive-Zentrum in Deutschland, wir haben den höchsten Industriebesatz in ganz Deutschland mit 25 Prozent Industriearbeitsplätzen, damit liegen wir deutlich höher als Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, wir haben die größte Verflechtung von internationalen Unternehmen im Umfeld unserer Industrie, die auf das Kommen zum Standort und das Wegkommen vom Standort angewiesen sind. Deshalb ist der Flughafen für uns auch ein Stück weit ein Tor in die Welt und ein Wirtschaftsfaktor, auf den wir nicht verzichten können. Gerade im Strukturwandel unseres Landes, bei dem der Tourismus als Treiber im Strukturwandel immer stärker greift, sind wir natürlich auch auf das Incoming angewiesen. Da braucht es - zumindest so lange, wie die Infrastruktur der Bahn nicht so nachhaltig ausgebaut ist, dass wir den Menschen in Qualität eine Alternative anbieten können - den Flughafen, und so lange werden wir ihn definitiv aufrechterhalten.

Herr Thieser: Wenn er die Kriterien erfüllt, die 2024 gelten, steht dem ja auch nichts entgegen. - Herr di Bartolomeo, Sie haben die Santer-Kommission erlebt, die versucht hat, eine großregionale Verkehrspolitik aufs Gleis zu setzen. Sie haben heute Morgen in Ihrer Begrüßungsansprache darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dass wir näher zusammenrücken, uns austauschen und auch mit einer gewissen Empathie dem Nachbarn mal etwas gönnen, ihm vielleicht auch mal einen Verkehr überlassen, den er vielleicht besser bewältigen kann. Wenn Sie einen Strich unter die heutige Debatte ziehen: Sind wir ein Stück weiter als heute Morgen, als Sie Ihren Vortrag gehalten haben?

Herr di Bartolomeo: Also ich finde zum Beispiel die Präsenz des Vertreters der Kommission und sein Angebot, mit den Verantwortlichen der Regionen zu diskutieren, gut. Darin, dass er darauf hingewiesen hat, dass wir es mit einer neuen Kommission, einem neuen Europaparlament zu tun haben, sehe ich eine gewisse Öffnung. Er hat zu Recht unterstrichen, dass er nicht für seinen Kommissar und nicht für die Kommission als Ganze sprechen kann, aber ich unterstreiche immer, dass die Kommission kein Neutrum ist, das vom Himmel gefallen ist und dass auch der Europäische Rat kein Neutrum ist, das vom Himmel gefallen ist, und dass nicht von Brüssel aus alle Schandtaten auf uns zukommen, dass dort keine anonymen Täter sitzen, die uns etwas aufzwingen. Das ist nicht so! Wir haben sehr wohl die Möglichkeit, das zu beeinflussen. Allerdings müssen wir auch Klartext reden!

Wenn wir fordern, dass wir in einzelnen Regionen mehr Hilfen über längere Zeit brauchen, müssen wir unseren Leuten auch sagen, was das eventuell heißt und sie fragen, ob sie dazu bereit sind, das in Kauf zu nehmen. Wenn Sie etwas Gleichwertiges oder etwas Besseres einige Kilometer weiter angeboten bekommen, werden sie nicht unbedingt Verständnis dafür haben, dass wir unbedingt etwas erhalten müssen, was teurer wird und nicht unbedingt eine bessere Dienstleistung bietet.

Aus dieser Konferenz nehme ich mit nach Hause, dass unsere verschiedenen Flughäfen selbstverständlich nicht alle von der gleichen Basis aus starten. Bei uns in Luxemburg stellt sich die Frage einer Abschaffung des Flughafens überhaupt nicht, weil wir als europäische Hauptstadt, als Dienstleistungszentrum ohne Flughafen verloren wären. Das ist so, der Flughafen könnte durch nichts ersetzt werden, das Eisenbahnnetz ist nicht dicht genug, auch die Zuverlässigkeit der Verbindungen zwischen Brüssel und Luxemburg ist nicht so fantastisch wie zum Beispiel die zwischen Luxemburg und Paris oder Luxemburg und Straßburg. Der Erhalt des Flughafens ist für uns keine Frage. Hier gibt es erstens den Wunsch der Bürger nach guter Konnektivität im Beruflichen, aber auch in der Freizeit. Es gibt auch den Faktor Arbeitsplätze, die der Flughafen direkt oder indirekt generiert. Auch wenn der Flughafen direkt nur einige hundert Arbeitsplätze generiert, sind wir sehr schnell bei Tausenden und Abertausenden Arbeitsplätzen, die indirekt vom Flughafen abhängen. Damit ist selbstverständlich eine soziale Frage verbunden.

Was ich aber auch mit nach Hause nehme, ist, dass Flughäfen sich nicht vor Evidenzen drücken können. Da ist zum einen die Klimatevidenz, da ist auch der Wunsch der Bürger, nicht unbedingt jede Stunde in ihrer Nachtruhe geweckt zu werden. Ich finde es beachtlich, dass dieses Problem in Lüttich ohne Weiteres gelöst werden konnte. Bei uns ist das nicht denkbar und auch nicht wünschenswert, auch wenn der Luxemburger Flughafen drei Standbeine hat: erstens der normale Passagier-Linienbetrieb, zweitens der Ferienbetrieb und drittens Cargo, und dann noch alles, was rundum ist.

Ein letztes Wort: Ich finde, dass ein Flughafen breiter aufgestellt sein muss - nicht nur Flugzeuge, Fluggäste und alles, was dazugehört oder Fracht und was dazugehört. Ich finde sehr interessant, was in Lüttich geschieht. Bei uns gibt es eine Aktivitätszone rund um den Flughafen, wir haben die Logistikbranche entdeckt, sie ist sehr vielversprechend vernetzt. Außerdem ist die Vernetzung zwischen Flugverkehr und Eisenbahnverkehr wichtig. Wenn ein Flughafen alleinsteht, ist es viel schwieriger, als wenn er vernetzt ist mit allen anderen Aktivitäten und er Aktivitäten erfindet, deren Träger er ist und die Aktivitäten gleichzeitig Träger für den Flughafen sind. Ich glaube, das ist uns bisher gelungen.

Ich finde es sehr gut, dass wir heute über das natürliche Konkurrenzdenken, über die Gewohnheiten der Passagiere hinweg nach Gemeinsamkeiten gesucht haben. Auch wenn man das Ganze aus der Sicht des eigenen Flughafens betrachtet, aus der Sicht der Fluggesellschaften, die mit harten Bandagen kämpfen, müssen wir uns einig sein, dass ein Flughafen für ein Land wie Luxemburg und für Regionen, die zum Teil viel größer sind als Luxemburg, ein wichtiger Faktor ist und man die Flughäfen nicht leichtfertig schließen sollte.

Herr Thieser: Dann gehen wir jetzt weiter nach Lüttich. Ich hatte das eben mit dem Kollegen vom Luxemburger Flughafen kurz angesprochen, die neue Flughafencity, die wir heute Morgen in der Präsentation gesehen haben. Hier passiert einiges, auch in Luxemburg ist Cargo ein riesiges Thema. Lüttich steht nun für dieses Cargo-Geschäft. Man hört, Sie haben dort ganze Dörfer aufgekauft, haben Menschen umgesiedelt. Natürlich ist jeder Arbeitsplatz wichtig, aber gibt es nicht auch Grenzen? Ist bei diesem

Thema der Wachstumsgenerierung jedes Mittel recht, um so einen Flughafen in seinem Bestand zu garantieren?

Herr Thisquen (Vorstandsvorsitzender der Société wallone des aéroports - SOWAER):  
Um Ihre Frage bezüglich dieser Landnahme für die Entwicklung am Flughafen zu beantworten, möchte ich Ihnen gerne erklären, woher wir in Lüttich kommen. Und das gilt auch für Charleroi, das ebenfalls von der SOWAER verwaltet wird. Wir erben eine ähnliche Situation wie die deutschen Flughäfen, über die wir heute Morgen gesprochen haben, die früher Militärbasen waren. Lüttich und Charleroi waren Militärflugplätze, die mit allen politischen und sozialen Auswirkungen hätten geschlossen werden müssen. Die wallonische Regierung hat sich für eine Umstellung auf die zivile Nutzung entschieden, sei es für Passagiere in Charleroi oder für Fracht in Lüttich, mit enormen Investitionen. In den letzten rund 15 Jahren wurden 0,5 Milliarden Euro in die Infrastruktur in Lüttich und Charleroi und 0,5 Milliarden Euro in die Umwelt investiert. Wir haben dieses Modell das wallonische Waffeisen genannt - ich weiß nicht, ob Sie Waffeisen kennen - auf einer Seite des Waffeisens haben Sie die wirtschaftliche Entwicklung und demgegenüber eine Seite für die ökologische Entwicklung. Sie wollen wissen, ob es nachhaltig ist, das Land der unglücklichen Anwohner für eine Entwicklung zu opfern, die sich etwas zu sehr in Richtung Ökonomie bewegt. In der Wallonie haben wir diesen Versuch mit dem Waffeisen riskiert und mehr als 10.000 Häuser isoliert, so dass mindestens 10.000 Familien davon profitieren. Luc Partoune hat es heute Morgen erklärt: Wir machen das in Lüttich, aber auch in Charleroi. Wir enteignen nicht, vielmehr bieten wir den Anwohnern an, ihre Häuser und ihre Immobilien anzukaufen. Das ist keine Zwangsenteignung mit Gewalt, die Betroffenen werden nicht enteignet, sondern es ist ein Recht, das den Bewohnern zugestanden wurde, ihr Eigentum zu veräußern, damit sie das in ihren Augen zu laute Gebiet verlassen können.

So kamen wir schließlich zu einem riesigen Immobilienbestand. Wir hätten diese Immobilien auf den Wohnungsmarkt bringen können, mit der Schwierigkeit, mit den Bewohnern klarzukommen. Wir besitzen noch immer etwa 700 Häuser in der Gegend von Lüttich und Charleroi und das sind keine Sozialwohnungen. Wir haben viele Häuser abgerissen und haben daraus Gewerbegebiete gemacht. Alibaba, AirBridgeCargo oder FedEx, unser größter Partner in Lüttich, haben sich dort angesiedelt. Es ist uns gelungen, eine gewisse territoriale Resilienz zu nutzen und dabei all diese Weiler und Dörfer, die unter den Beeinträchtigungen des Flughafenbetriebs leiden würden, umzuwidmen und daraus am Ende etwas Positives zu machen. Tatsächlich ist es eine "Gelddruckmaschine" geworden, wenn Sie den Ausdruck verzeihen. Denn mit einer Startbahn auf einem Flughafen kann man nicht viel Geld verdienen, wie der Vertreter der Kommission heute Morgen sagte. Wir stecken da in einer sehr engen europäischen Zwangsjacke. Die einzige Möglichkeit, einen Flughafen wie Lüttich oder Charleroi rentabel zu machen, ist die Diversifizierung der Einnahmen, insbesondere über die Immobilien.

Wir haben mehr als 350 Hektar netto an Gewerbeflächen, wobei wir den Umweltbereich nicht vergessen, weil Europa uns dazu nötigt. Wir schaffen ökologische Korridore. Wir haben derzeit knapp 100 Hektar Umweltausgleichsmaßnahmen, damit wir diese Gewerbeflächen auch verwalten dürfen. Ich war vielleicht etwas zu ausführlich,



vielleicht wäre es mit einer kleinen Übersichtskarte einfacher gewesen, aber das ist mehr oder weniger das wallonische Modell, das wir seit 15, 20 Jahren haben.

Herr Thieser: Ja, die Nachhaltigkeit der Infrastrukturmaßnahmen ist ein Thema, das nicht nur den Flugverkehr betrifft, es betrifft genauso das Auto. Alle, die heute Morgen ihre Flughäfen präsentiert haben, haben auf die Verkehrssituation und auf die Autobahnanschlüsse hingewiesen. - Ich komme zurück zu der Frage, wie es in Zukunft weitergehen kann und wie wir möglicherweise zu einem großregional abgestimmten Verkehrskonzept kommen können. Es geht natürlich auch um die Raumplanung, wie sie aussehen soll.

Der Verkehrsclub Deutschland hat gestern in einer Presseerklärung im Vorfeld dieser Konferenz erstens bedauert, dass er nicht eingeladen wurde und zweitens darauf hingewiesen, dass das Thema Nachhaltigkeit in all diesen Debatten eher eine untergeordnete Rolle spielt und die Regionen vielmehr die Flughäfen wie eine Monstranz vor sich hertragen, weil sie auch Teil der regionalen Identität sind. Die Flughäfen sind eben das Tor zur Welt. Der Vertreter vom Verkehrsclub betonte, dass wir neue Ideen entwickeln müssen, und hat auch Vorschläge gemacht. Er sagte, dass ein zentraler Flughafen eigentlich genügen müsste. Zudem regte er an, das Netzwerk QuattroPole - also Metz, Luxemburg, Trier und Saarbrücken - zu nehmen und eine Ringbahn zu bauen. Mit Entschlossenheit und dem gleichen Geld, das in die Flughäfen gesteckt wird, sollen wir die Flughäfen untereinander beziehungsweise die Städte erreichbar machen, um den Verkehr von der Straße und zum Teil vom Flieger auf die Schiene zu bringen. Was sagen Sie dazu, Herr Heinrich?

Herr Heinrich (Vizepräsident des Landtags des Saarlandes und IPR-Mitglied): Zunächst muss man sagen, wir leben hier in der Großregion, die sich dadurch auszeichnet, dass rund 12 Millionen Menschen hier leben. Wir haben in der Großregion ein Bruttoinlandsprodukt von 390 Milliarden Euro. Das ist eben vom Staatssekretär dargestellt worden, alleine diese Zahlen und diese internationale wirtschaftliche Verflechtung, die wir in der Großregion haben, werden nicht rechtfertigen, nur einen Flughafen zu haben. Das wird ein einziger Flughafen in dieser Großregion nicht leisten können. Das Bekenntnis zu den Flughäfen in der Großregion im Laufe dieser Veranstaltung war eindeutig, es sind jeweils die unterschiedlichsten Argumente vorgetragen worden. Ich muss aber sagen, es ist auch deutlich geworden, wo die Defizite der Flughäfen liegen. Ich will nicht auf die anderen eingehen, sondern mich auf den Flughafen Saarbrücken beziehen. Die eigentliche Frage ist, was für den Airport in der jeweiligen Region spricht.

Es ist vom Staatssekretär richtig dargelegt worden, der Flughafen Saarbrücken ist in Bezug auf die Beihilfefrage auf dem richtigen Weg. Wir werden es bis 2024 schaffen, von dieser Beihilfe unabhängig zu sein. Dazu sind Strukturmaßnahmen getroffen worden, die mittlerweile greifen. Ich will ein Argument bringen, was für den Airport spricht, das heute noch keine Rolle gespielt hat. Ich habe mich gewundert, dass Herr Schuck das nicht angeführt hat. Der Airport Saarbrücken ist im Interesse der nationalen Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland und dient dazu, dass diese ihre Bündnisverpflichtungen einhalten kann. Ich habe eben mit Herrn Schuck gesprochen, vier Mal im

Jahr jeweils für eine Woche startet und landet dort die Bundeswehr mit der Transall - und ich hoffe, in nicht allzu ferner Zeit mit dem Airbus A400 - auf dem einzigen Absetzplatz im südwestdeutschen Raum. Die Luftlandebrigade 1, die Saarlandbrigade, hat ihren Hauptsitz in Saarlouis, Merzig und Lebach. Das ist also bezogen auf die Nähe zum Flughafen ein sehr großer strategischer Vorteil, der für die Bundesrepublik wichtig ist.

Ich will nicht versäumen, die Nähe des Flughafens zur Universität des Saarlandes zu betonen. Die Universität ist ein Hotspot in Bezug auf Datensicherheit mit Institutionen wie etwa dem Deutschen Institut für Künstliche Intelligenz oder dem Helmholtz-Institut. Ich war gestern auf einer Veranstaltung der Kreissparkasse in Saarlouis, in der es um die Materialwissenschaft ging. Auch in diesem Bereich ist die Uni ein Hotspot. Man kann aber die internationalen Wissenschaftler nur dorthin bekommen, wenn eine günstige Verkehrsverbindung vorhanden ist, und dazu ist der Airport in Saarbrücken genau die richtige Adresse. Auf diesen Flughafen werden wir nicht verzichten können. Das sind Argumente, die dazu beitragen, diesen Flughafen zu erhalten. Er steht auch nicht in der Konkurrenz zur Bahn. Es ist eine Initiative der Kommission 3, wir sind dabei, den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zu fördern. Das Städtetz QuattroPole wurde eben angesprochen, wir fliegen ja nicht von Metz nach Saarbrücken und auch nicht nach Luxemburg, wir wollen eine günstige Bahnverbindung haben. Der Flughafen und die Bahnverbindungen sind die Dinge, die diese Region nach vorne bringen.

Ich sage es noch mal, im Hinblick auf das Bruttoinlandsprodukt und auf die Bevölkerungszahl wird ein einziger Airport diese Aufgabe nicht schaffen können. Diejenigen werden am Markt bleiben, die sich letztendlich behaupten können. Konkurrenz belebt das Geschäft, das ist durchaus gut. Liège hat insbesondere den Cargobereich im Visier und das sehr erfolgreich, dieser Bereich wird bei uns diese Rolle mit Sicherheit nicht spielen. Die Saarländer lieben kurze Wege, die sind zum Airport Saarbrücken gegeben. Ich bin fest davon überzeugt und voller Zuversicht, in Anlehnung an das, was der Staatssekretär eben gesagt hat, dass wir mit diesem Airport bis 2024 in die schwarzen Zahlen kommen werden. Alle Prognosen sagen, der Luftverkehr ist eine Wachstumsbranche, wir werden mit Sicherheit alle davon partizipieren.

Herr Thieser: Sie haben von Luftverkehr und Schiene gesprochen - ich betone das und. Es wäre schön gewesen, wenn ich heute Morgen mit dem Zug hätte kommen können, das ging leider nicht. Es war so kompliziert, dass ich wahrscheinlich den Beginn der Veranstaltung nicht hätte einhalten können. - Christian Debève, warum ist der Flughafen Metz-Nancy unverzichtbar?

Herr Debève (Mitglied des Regionalrats Grand Est, Delegation Flughäfen): Zunächst möchte ich klarstellen, dass wir der kleinste Flughafen sind, wie wir heute Morgen bei der Präsentation gesehen haben. Ich möchte nicht Asterix den Gallier spielen, auch wenn die Realität ganz gut dazu passen würde. Wir haben ein vertikales Problem mit dem Gebiet der Großregion, mit dem wir uns heute befassen, und ein horizontales Problem, da unsere neue Region aus drei alten Regionen mit drei alten Flughäfen besteht. Mit dem EuroAirport Basel-Mulhouse mit internationaler Dimension und fast 9 Millionen Passagieren in diesem Jahr gibt es sogar einen vierten.

Herr Thieser: Wenn ich kurz hinzufügen darf, es gibt auch den Flughafen Straßburg, über den wir heute noch gar nicht gesprochen haben, mit einer sehr guten Autobahnverbindung.

Herr Debève: Dazu komme ich noch. Nur noch dies zum Abschluss: Der EuroAirport wird irgendwann zwischen 12 und 15 Millionen Passagiere haben. Er ist also immerhin ein wichtiger Flughafen. Einer der drei genannten Flughäfen ist der Flughafen Vatry in der Nähe von Paris. Aktuell ist er aber fast leer, das muss man ehrlicherweise sagen, auch wenn es eine schöne Infrastruktur in gutem Zustand ist. Der Flughafen Metz-Nancy weist weder bei der Fracht noch bei den Passagieren außergewöhnliche Ergebnisse auf. Der Straßburger Flughafen wächst gut, mit fast 1,3 Millionen Passagieren, aber er ist kein enorm florierender Flughafen. Der TGV hat ihn schwer getroffen. Er verlor im Jahr der Inbetriebnahme des TGV 1 Million Passagiere, also die Hälfte in einem Jahr. Stellen Sie sich vor, Sie haben für jeden Ihrer Flughäfen im nächsten Jahr nur noch halb so viele Passagiere. Dann werden Sie sehen, welche Auswirkungen das haben kann.

Wir haben gleich zwei Probleme. Das Problem, mit dem wir uns heute befassen, und das Problem der Größe der Region Grand Est, die etwas größer ist als Belgien. Das ist wirklich nicht so einfach. Zumal jeder Flughafen seine eigene Struktur, seine eigene Art der Verwaltung und eine andere rechtliche Struktur hat, was nicht gerade hilfreich ist. Wir sprechen über Zusammenarbeit, aber wir sind hier schon jetzt nicht wirklich erfolgreich, deshalb hoffe ich, dass wir hier in der Großregion unsere Lehren daraus ziehen, um voranzukommen.

Bisher habe ich noch niemanden sagen hören, sein Flughafen sei nicht wichtig, wir werden uns mit den anderen arrangieren und es besser machen. Aber jeder hat Recht, das zu sagen, denn es ist tatsächlich wichtig. Deshalb hat jede Region mit unterschiedlichem Erfolg ihren eigenen Flughafen geschaffen. Das ist wichtig, weil es ein Vorteil für die wirtschaftliche Entwicklung, die Beschäftigung und die soziale Dimension ist. Niemand wird heute sagen: „Komm, lass uns einen Flughafen schließen.“ Ich spreche nicht einmal von den politischen Kosten bei den Wählerstimmen, die jeder im Auge hat und die niemand nennt, aber das gibt es auch. Zweitens, was für ein schlechtes Bild würde das bei den Menschen abgeben, denn ein Flughafen vermittelt ein positives Image, das spielt auch eine Rolle. Der Flughafen ist auch ein Zentrum der regionalen Entwicklung. In vielen Fällen, abgesehen von großen Flughäfen mit hohem Verkehrsaufkommen, ist die raumplanerische wirtschaftliche Dimension die Alternative, die in der Tat Vorrang vor dem Verkehr hat. Wenn wir von Indien, China oder Brasilien aus auf Europa schauen, wird uns klar, dass Europa klein ist. Wenn die Leute kommen, schauen sie zuerst, ob es einen Flughafen gibt, egal wie klein er ist. Wenn es keinen Flughafen gibt, ist das schon ein schlechter Anfang, zum Beispiel für einen Firmenchef. Es ist wichtig, einen Flughafen zu haben, das schlägt sich auf das Image nieder und auf die wirtschaftliche Attraktivität. Man lässt es sich etwas kosten, um in dieser Liga zu spielen. Das ist nicht unbedingt eine wirtschaftliche Argumentation, es gibt auch eine politische Dimension. Wären Flughäfen nur Unternehmen mit einer rein wirtschaftlichen Logik, würden die meisten nicht rentablen Flughäfen geschlossen. Aber

es stellt sich auch die Frage nach der Attraktivität einer Region, nach der wirtschaftlichen Struktur. Das gleiche gilt für den Tourismus: Wenn wir Charterflüge wollen, schauen die Leute zuerst, wo sie landen können. Die Menschen schauen sich an, wohin sie kommen. Aber was für die Politiker von Interesse ist, ist die Zahl der Menschen, die bei uns landen und ihr Geld ausgeben. Das beantwortet Ihre Frage.

Ich würde auch sagen, dass wir natürlich zusammenarbeiten müssen, dass wir einen Erfahrungsaustausch brauchen und so weiter. Aber wir sind alle Konkurrenten, was auch nicht unbedingt schlecht ist. Es gibt einige Dinge, bei denen wir die gleichen Zwänge haben dürften. Wir haben über Sicherheit gesprochen, da muss Europa dafür sorgen, dass wir alle die gleichen Auflagen erfüllen müssen. Wenn wir alle die gleichen Abgabe hätten, könnten wir alle auf dem gleichen Feld spielen. Das ist wichtig. Und dann ist da natürlich noch die enorme Herausforderung im Umweltbereich. Wir wissen alle, dass es nicht nur gerade in Mode ist, sondern dass es auch sehr wichtig ist und wir darüber nachdenken müssen. So, das hätte ich generell dazu beizutragen, ohne zu lang zu sein.

Herr Thieser: Vielen Dank - Nico Steinbach aus dem rheinland-pfälzischen Landtag, Sie haben den Flughafen Hahn. Wir haben über die Billig-Airlines gesprochen, die jetzt immer mehr in Richtung Frankfurt am Main abwandern. Es ist schwierig am Hahn, das haben wir heute Morgen in der Debatte gehört. Gibt es etwas, was Sie von Hahn aus anbieten können, was über das hinausgeht, was Sie im Moment an Verbindungen haben, auch an Arbeitsteilung, an gemeinsamen Infrastrukturmaßnahmen im Sinne von Technik, Wartung, Cargo, wo Sie sich wünschen würden, dass die Politik hier vielleicht einen besonderen Akzent setzt, um den Flughafen Hahn als Regionalflughafen in eine sichere Zukunft zu führen?

Herr Steinbach: Ich will vorweg sagen: Rheinland-Pfalz ist natürlich mehr als der Flughafen Hahn. Der Flughafen Hahn ist, wie wir heute Morgen schon gehört haben, ein immenses Konversionsprojekt, aber wir sind strategisch auch so gelegen, dass wir an allen Landesgrenzen große Flughäfen haben: Im Norden Köln, nach Westen Luxemburg und Saarbrücken, außerdem Frankfurt. Man fährt von Mainz aus 20 Minuten mit der Bahn zum Flughafen Frankfurt. Wir sind also rundherum gut abgedeckt. Der Flughafen Hahn als Regionalflughafen stammt aus der Konversion, wir haben das heute Morgen gehört.

Im Übrigen ist er nicht das einzige Projekt dieser Art. Mein Wahlkreis ist der Wahlkreis Bitburg-Prüm, wir sind direkter Nachbar zu Luxemburg. Wir hatten den Flugplatz Bitburg. Damals ist der Flughafen Bitburg in einer großen Anstrengung - Bitburger Modell - in einer Konversionsmaßnahme nicht fliegerisch genutzt worden, glücklicherweise. Es gab damals zwar auch Bestrebungen aus der Lokalpolitik, ihn auch fliegerisch zu nutzen, aber das ist Gott sei Dank nie zum Tragen gekommen, denn man muss unter dem Strich sagen: So etwas muss aus zweierlei Blickwinkeln sinnvoll sein. Einmal aus der regionalen Sicht - ist ein Bedarf da? Dann kann man darüber reden, perspektivisch eine vertretbare Lücke mit Steuergeld zu schließen. Man muss dabei auch die Raumordnung berücksichtigen: Welchen Einzugsbereich deckt dies ab?

Das kann beim Flughafen Hahn nach der Privatisierung - das war ein langer, schwieriger, steiniger Weg - durchaus eine Perspektive sein. Dort ist mit den privaten Investoren, mit der EU-Kommission abgestimmt, ein Weg Richtung 2024 vereinbart worden: Was gibt es noch an Investitionsbeihilfen, was gibt es an Betriebsbeihilfen und so weiter? Die Diskussion heute Morgen hat mich schon hoffen lassen, dass auch über 2024 hinaus das Thema mit Vernunft und Augenmaß behandelt wird und dass es möglicherweise eine Perspektive gibt - möglicherweise nicht im bisherigen Umfang, aber in einem geringeren, wenn die Argumente, die ich gerade genannt habe, entsprechend passen.

In Mainz gibt es immer wieder große Demonstrationen wegen des Fluglärms vom Flughafen Frankfurt. Momentan ist das sehr intensiv, was an Flugbewegungen zum Frankfurter Flughafen aus der Mainzer Richtung kommt, da fühlt man sich wie in Palma de Mallorca am Flughafen, da kommt alle 50 Sekunden eine doppelstrahlige große Maschine runter. Ich frage mich manchmal, warum wir es gerade im Cargo-Bereich nicht hinkriegen, Ströme in größerem Umfang auf den Hahn umzuleiten. Wir haben am 21. November die Inbetriebnahme des Hochmosel-Übergangs, wir werden also Rhein-Main mit Benelux mit einer Bundesstraße verbinden, sodass man nicht mehr zur Mosel runter und wieder hochmuss. Das ist Infrastruktur, die dem Hahn helfen kann, die übrigens auch den anderen Regionen helfen kann, was die Vernetzung angeht.

Ich möchte noch einen ganz anderen Aspekt ansprechen. Bei aller Diskussion über den Bestand von Flughäfen bin ich insoweit pragmatisch, dass ich sagen würde, man muss Flughäfen nicht um jeden Preis erhalten - Stichwort Bitburg, der Gott sei Dank als Flughafen damals nicht erhalten worden ist. Aber wir werden es auch erleben, dass das Thema Nachhaltigkeit viel stärker verfolgt werden muss, das ist ja auch aus der Branche heraus heute angesprochen worden. Es mag alternative Techniken geben, aber in der vernetzten Welt, die wir heute nun mal haben, mit der Digitalisierung bis ins letzte Dorf, werden wir um Destinationen in den Regionen nicht herumkommen.

Herr Thieser: Gibt es Fragen aus dem Publikum? - Bitte schön. Im Anschluss kommt noch Herr Dupont, er muss ein wichtiges Statement machen.

Herr Engler (Fragesteller aus dem Publikum): Mein Name ist Knut Engler. Ich möchte, wenn Sie gestatten, eine etwas zugespitzte Anmerkung machen. Das Thema war „Kooperationsmöglichkeiten!“ Ich habe unglaublich viele Argumente gehört, warum Regionalflughäfen so wichtig sind. Dieses Argument habe ich für jeden der hier vertretenen Regionalflughäfen noch mal speziell gehört. Ich habe aber relativ wenig darüber gehört, wie wir die Fixkosten, die es gibt, und die variablen Kosten durch Kooperation straffen. Wie können wir zum Beispiel durch gemeinsame Vermarktung das, was jeder Einzelne an Nischen hat, mehr in die Welt tragen? Wie können wir Sichtbarkeit erzeugen und damit die Schlagkraft aller Flughäfen gemeinsam steigern? Ich habe sehr viel immer nur von der einzelnen Sichtweise wahrgenommen. Vielleicht können Sie dazu noch mal was sagen.

Herr Thieser: Ich kann das ergänzen. Wir haben am Mittagstisch über dieses Thema gesprochen. Ich will ein Beispiel geben. Jeder kennt Google Maps. Wenn ich dort eine

Ziel-zu-Ziel-Verbindung eingebe, wird mir eine Möglichkeit angezeigt, wie ich dorthin komme. Erst nehme ich einen Zug, dann muss ich 10 Minuten zu Fuß gehen, dann steige ich in den Bus, danach laufe ich wieder 10 Minuten zu Fuß, dann bin ich an meinem Ziel. Wenn ich von Nürnberg nach Saarbrücken fliegen will, geht das im Moment nicht, weil es keine Direktverbindung gibt. Ich bekomme kein Angebot im Marketing, das mir sagt: „Flieg in diese Stadt, von dort geht es dann mit dem Zug weiter, und dann bist du in der-und-der Zeit dort.“ Es wäre dann auch noch schön, wenn man mit einem Klick das Ticket sofort kaufen könnte. So eine Art von Marketing einzurichten, um das zu beschleunigen, sichtbarer, transparenter und händelbarer für die Reisenden in der Großregion und darüber hinaus zu machen, das müsste doch eigentlich ein Ziel sein, das man anstreben könnte in der digitalen Welt, die ja alle Möglichkeiten hat, das Reisen einfacher und unbürokratischer und direkter zu machen. Aber das gibt es so in der Großregion ja nicht. Der Fragesteller hat die Frage nach der gemeinsamen Vermarktung gestellt, ich finde wirklich, das ist ein wichtiges Thema. Wie kommen wir da voran? - Wer möchte antworten?

Herr Barke: Ich glaube, zu der Diskussion gehört zunächst einmal, dass wir uns ehrlich machen. Ich bin ja sehr dafür, dass wir über so eine Vermarktungsplattform reden, die aufzeigt, wie man am schnellsten von A nach B kommt. Aber ich glaube, Anbieter wie HRS oder AirBnB haben auch nicht nach irgendeiner staatlichen Stelle gefragt, sondern die haben eine Marktlücke gesehen für ein Angebot und eine Plattform entwickelt und sind damit im Geschäft. Wir sollten einfach mal unterstellen, dass es ganz viele kluge Menschen gibt, die sich mit solchen Technologien auskennen, aber so eine Plattform gibt es noch nicht.

Herr Steinhaus (aus dem Publikum): Das Produkt gibt es durchaus. Für Flüge gibt es das. Ich will jetzt keine Werbung machen für Webseiten, aber ich kann heute bei Flügen sagen: Ich möchte von Saarbrücken nach X, dann kann ich anklicken „nur der Flughafen Saarbrücken oder Flughäfen in der Umgebung“. Das gibt es heute, ich nutze das jeden Tag, wenn ich wissen will, wie ich von A nach B komme. Diese Produkte gibt es, das sind Privatanbieter. Dann klicke ich drauf und buche den Flug. Der bietet mir auch Eisenbahnen an. Das gibt es heute locker am Markt, das muss man nicht neu erfinden.

Herr Thieser: Ich meinte ja: Ich möchte von Dresden nach Saarbrücken fliegen. Dann geht ein Fenster auf und sagt mir: Flieg nach Frankfurt, steig die Treppe runter, setz dich in den Zug, und um 17.00 Uhr bist du in Saarbrücken?

Herr Steinhaus: Ja, das gibt es. Ich will jetzt keine Webseiten nennen. Das gibt es seit mehreren Jahren und sehr erfolgreich. Das muss man nicht neu erfinden.

Herr Engler: Sie können aber nicht durchbuchen.

Herr Barke: Ich wollte nur sagen, wenn es dafür einen Markt gibt, wird es auch Anbieter geben. Wir haben jetzt gehört, dass es schon Anbieter gibt. Es gibt möglicherweise auch noch bessere Projekte.

Zum Thema Nutzung von Synergien. Mit kleinen Flughäfen ist es wie mit kleinen Banken. Vor dem Hintergrund des Regulierungsumfeldes werden es kleine Banken immer schwerer haben, die Anforderungen an Basel III, Regulierungsanforderungen, Anforderungen an haftendes Eigenkapital und so weiter, nachzuweisen. Also wird man dafür Ansätze entwickeln müssen. Für die Sparkassen macht das zum Beispiel der Sparkassenverband, der dann Modelle entwickelt, wie man dieser Herausforderung, die sehr teuer ist, als kleine Bank begegnen kann. Der Verband entwickelt ein Produkt, die Banken nutzen es gemeinsam.

Es ist eben schon gesagt worden, bei Themen wie EU-Vorgaben und Sicherheit können wir sehr gut kooperieren, wenn es darum geht, neue Konzepte für die Sicherheit an Flughäfen zu entwickeln. Das muss nicht jeder einzeln machen. Die Vorgaben sind für alle die gleichen, die Konzepte kann man gemeinsam entwickeln. Das Gleiche gilt für Brandschutzanforderungen nach EASA. Aber ich kann meine Feuerwehr von Ennsheim nicht nach Metz schicken, wenn es dort brennt, denn Ihr Flughafen ist abgebrannt, bevor mein Feuerwehrfahrzeug dort ist. Dort hört die Kooperation auf. Und weil die Feuerwehr am Flughafen sein muss und weil wir Sicherheitspersonal am Flughafen haben müssen, brauchen wir immer eine gewisse kritische Menge an Geschäft, um die Fixkosten, die durch die Flughafeninfrastruktur entsteht, zu finanzieren. Es geht hier um das Thema kritische Menge.

Ich bin sehr dafür, dass wir ehrlich darüber reden, dass es Formen von Zusammenarbeit gibt, aber sie haben ihre Grenzen. Es ist heute auch darüber diskutiert worden, ob wir uns Fluggeschäft aufteilen können. Die einen machen Saarbrücken-Berlin, dafür macht Metz die Strecke nach Nizza. Stellen Sie sich mal vor, ich sitze mit den Kollegen zusammen und wir teilen das Fluggeschäft auf. Ich sage dann: Okay, die seit zehn Jahren stabilen Linien behalte ich, und das kritische Geschäft - etwa Tourismusgeschäft in Länder dieser Erde, wo gerade Unruhen herrschen, von dem ich nicht weiß, wie es sich entwickelt - gebe ich ab. Wird das funktionieren? Weil jeder kritische Kostensituationen hat, wird er immer kucken, dass er das stabile Geschäft hält. Und er wird versuchen, bei dem Geschäft, das für ihn ein Risiko darstellt, das Risiko mit anderen zu teilen - und das in Kostensituationen, wo viele darum kämpfen, bis 2024 die Vorgaben zu erfüllen. Das ist zwar eine gute Idee, aber sie ist in der Durchführung aussichtslos, weil Kooperation wegen der Heterogenität der einzelnen Flughäfen und der Notwendigkeit jedes Einzelnen, sein Geschäft wegen der Bedeutung der Flughäfen für die Regionen zu erhalten, an Grenzen stößt. Und wenn wir da nicht ehrlich sind, diskutieren wir in die falsche Richtung.

Aber der Ansatz, bei regulatorischen Vorgaben, die alle treffen, die bei vielen Einzelnen Kosten verursachen, zu kooperieren, ein Produkt zu entwickeln und es gemeinsam einzusetzen, ist ein guter Ansatz. Das ist, so glaube ich, auch der IPR-Ansatz: Das Machbare tun und nicht nur über Unmögliches diskutieren und danach nach Hause zu gehen und zu sagen: „Wir hatten eine schöne Diskussion.“ Ich glaube, es gibt ganz konkrete Ansätze, ich habe einen genannt, wie man vorgehen könnte. Aber ansonsten tut Realismus Not gerade in einer Situation, wo der Flugmarkt sich über

eine Konzentration auf die Großen jetzt zunächst einmal bereinigt, wo viele kleine Regionalflughäfen jetzt erst einmal kucken müssen, dass sie durch das Tal der Tränen in den nächsten fünf Jahren stabil durchkommen.

Ich bin auch der Auffassung, dass es eine Renaissance der Regionalflughäfen nach der Bereinigung geben wird, aber wir müssen vorher durch das Tal der Tränen. Das geht nur mit Kostendisziplin und hoher Konzentration auf Kerngeschäfte in Nischen, die wir alle einzeln haben und die wir entsprechend ausbauen müssen.

Herr Thieser: Herr di Bartolomeo wollte auch noch einen Satz sagen, dann ist Herr Dupont an der Reihe.

Herr di Bartolomeo: Meine Frage passt vielleicht nicht direkt in dieses Panel, aber doch in die Konferenz als Ganze. Ich bin auch der Meinung, dass wir uns nichts vormachen sollten. Die Flughäfen der Großregion sind zum Teil komplementär, sie sind aber auch Konkurrenten. Diese Konkurrenz wird dadurch verschärft, dass wir das nicht alles in der eigenen Hand haben, sondern dass die Kunden und die Fluggesellschaften Entscheidungsträger sind, die uns vieles aufzwingen. Heute Morgen gab es einige Vorschläge zu einer besseren Zusammenarbeit in Sachen Sicherheit, Wartung und Information darüber, was der eine anbietet und was der andere anbietet. Ich halte mich selbst nicht für uninformiert, aber ich habe heute sehr viel über die einzelnen Flughäfen erfahren, was ich vorher nicht wusste.

Das ist das Hauptverdienst dieser Konferenz, dass Politiker sich um alle Flughäfen und nicht nur um den eigenen kümmern, dass wir Informationen austauschen, dass wir die Stärken und Schwächen der einzelnen Flughäfen besser kennengelernt haben und dass wir da, wo wir nicht direkt Konkurrenten sind, eine bessere Information an unsere Mitbürger weitergeben können, damit sie nicht vielleicht noch einige Hundert Kilometer weiter fahren müssen, um eine Leistung zu bekommen, die sie vielleicht nicht in Luxemburg und nicht in Saarbrücken, aber auf einem anderen Flughafen erhalten können. Ich habe das bei Metz gesehen, wo es eine sehr gute Verbindung zum algerischen Raum gibt, das wusste ich nicht. Weswegen sollte man von Luxemburg über Paris nach Algerien fliegen, wenn man von Metz aus viel bequemer dorthin kommt? Da gibt es schon einen großen Bedarf, uns da, wo wir komplementär sind, auszutauschen und die Informationen an unsere Leute weiterzugeben. Das haben wir bisher nicht getan. Vielleicht haben wir das nicht getan, weil wir uns eher als Konkurrenten verstehen als in einem gewissen Maß als Partner.

Herr Thieser: Herr Dupont, Sie haben jetzt lange zugehört, haben hier quasi eine Evaluation live vor Ort vornehmen können. Jetzt fahren Sie zurück nach Brüssel und sitzen morgen wieder an Ihrem Schreibtisch, wo das Dossier „Regionalflughäfen der Großregion“ auf dem Tisch liegt. Was nehmen Sie mit von der Konferenz, was haben Sie hier gelernt? Sehen Sie, dass es eine Perspektive nach 2024 geben muss?

Herr Dupont: Eine Perspektive über das Jahr 2024 hinaus, dass die Flughäfen weiterhin bestehen bleiben? Ja, natürlich. Zwei Dinge habe ich heute mitgenommen. Ich verstehe, dass eine Reihe von Flughäfen Klarheit brauchen. Es ist gut zu wissen, dass



wir eine Regel bis 2024 haben. Ich denke dabei eher an unsere Freunde auf deutscher Seite, die diese 2024er Perspektive als Ziel haben und viele von ihnen sind in der Lage, ihre Betriebskosten zu decken. Das hat uns der deutsche Flughafenverband bereits mitgeteilt. Das mag damit zu tun haben, dass diese deutschen Flughäfen früher als in anderen Ländern gestartet sind, aber auch damit, dass sie in der Regel etwas größer sind als z.B. auf der französischen Seite. Ich stelle auch fest, dass auf französischer Seite die Aussichten, die Betriebskosten decken zu können, weniger gut sind, was zum großen Teil auf die Größe der Flughäfen, die Bevölkerungsdichte, die Art der Bevölkerung, die Art der wirtschaftlichen Aktivitäten in ihrem Umfeld zurückzuführen ist. In diesem Fall ist es wichtiger, Klarheit zu haben, denn wir können nicht im Jahr 2023 aufwachen und sagen, na ja, das werden die Regeln sein, wir müssen sie durchsetzen. Das ist die Botschaft, die ich meinen Entscheidungsträgern mit auf den Weg gebe, denn sie sind diejenigen, die uns den Zeitplan vorgeben werden. Wir müssen auch verstehen, dass unsere Regeln Auswirkungen auf die Art und Weise haben, wie die Flughäfen organisiert sind, und das je früher, desto besser.

Ich möchte auch eine Bemerkung zur Unterstützung bei der Kostenoptimierung machen. Ich denke, dies ist ein sehr wichtiger Punkt. Zunächst einmal sind sich die Flughafenbetreiber dessen sehr bewusst. Wir arbeiten viel mit ihnen zusammen. Sie warten nicht auf Subventionen, sie wollen einen ausgeglichenen Haushalt. Dennoch gibt es ihnen etwas mehr Spielraum, wenn sie wissen, dass sie Subventionen bekommen können.

Ich komme auf das Prinzip der staatlichen Beihilfen zurück, die in der Europäischen Union verboten sind. Aber es gibt Ausnahmen, um sie zu genehmigen. Es geht also nur um Ausnahmen von den Regeln. Die schlimmsten Arten von Beihilfen sind Infrastrukturbeihilfen, weil sie eine große Verzerrung mit sich bringen, weil dadurch Geschäftstätigkeiten am Leben gehalten werden, die nicht tragfähig sind. Die Leitlinien für die Luftfahrt sind die einzigen, die Infrastrukturhilfen auf Dauer zulassen. Die anderen Beihilfearten, die zulässig sind, sind die sogenannten „Rescue and Restructuring“-Hilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten. Das gab es auch in den Richtlinien für den Bankensektor, als der sich in der Krise befand. Aber es war wirklich eine sehr spezifische Ausnahme. Die Leitlinien für „Rescue and Restructuring“ besagen, dass ein Unternehmen in Schwierigkeiten unter bestimmten Bedingungen Infrastrukturhilfen erhalten kann. Aber nur einmal alle 10 Jahre, und im Gegenzug muss es einen Umstrukturierungsplan aufstellen, es muss also seinen Beitrag leisten.

In den Richtlinien für die Luftfahrt steht nichts dergleichen. Sie erkennen an, und das haben die meisten der hier anwesenden gewählten Vertreter gesagt, dass Regionalflughäfen eine Bestimmung haben, die über den einfachen wirtschaftlichen Aspekt der Führung eines Unternehmens hinausgeht. Dennoch müssen wir uns das genauer ansehen. Wenn wir unsere Regeln nach 2024 ändern oder erweitern, sollten sich dann nicht bestimmte Arten von Flughäfen, je nach ihrer Größe oder anderen Kriterien, als Gegenleistung für den Erhalt von Beihilfen nach diesem Zeitraum verpflichten, Maßnahmen zur Umstrukturierung der Flughäfen zu treffen? Ich stelle die Frage, ich habe die Antwort nicht, ich bin selbst kein Flughafenmanager. Das ist eine der Fragen, die wir uns stellen werden. Da es ab 2024 keine staatlichen Beihilfen mehr geben wird.

Wenn wir von dieser Regel abweichen oder über das Jahr 2024 verlängern wollen, was verlangen wir von den Flughäfen im Gegenzug? Das ist eine echte Frage. Ich werde hier nicht mit einer Antwort weggehen, weil wir dieses Thema noch nicht wirklich diskutiert haben, aber ich lade Sie ein, darüber nachzudenken. Es ist besser, dass diese Art von Vorschlägen aus der Praxis kommen, von den Flughafenbetreibern, von gewählten Vertretern, die sich täglich mit diesen Problemen befassen, als von vier Beamten in einem Büro in Brüssel, die am Ende etwas tun, das zwar gut aussieht, aber nicht wirklich praktikabel ist. Ich karikiere ein wenig, denn in der Praxis arbeiten wir nicht so, sondern immer mit den Menschen vor Ort. Das ist ein Punkt, der mir wirklich wichtig ist. Ich fahre zurück mit diesem Vorschlag für Sie, aber auch mit der Information, dass wir ziemlich schnell arbeiten müssen, damit Sie in den kommenden Jahren etwas Klarheit haben.

Herr Thieser: Das ist eigentlich ein schöner Schlusspunkt, den wir mit nach Hause nehmen können, also was in den kommenden Jahren zu tun ist. Herr Debève, Sie wollten noch etwas hinzufügen?

Monsieur Debève: Nur ganz kurz. Ich schließe mich den beiden letzten Rednern an. Ich möchte den Abschlussworten der Kommissionsvorsitzenden nicht vorgreifen, aber ich möchte sagen, dass dies eine gute Konferenz ist. Auch ich möchte den Organisatoren danken, denn es ist immer hilfreich, miteinander zu reden. Wir lernen immer etwas dazu. Ich möchte auf die Formulierung zurückkommen, die ich vorhin verwendet habe. Ich glaube, dass wir eine Form der Zusammenarbeit aufbauen können, wenn wir ehrlich und realistisch genug sind zu sagen, dass sie Grenzen haben muss. So werden wir vorankommen. In bestimmten Aspekten sind wir Konkurrenten, in anderen ergänzen wir uns. Machen wir das, was wir gemeinsam tun können - Sicherheit, Schutz, Information - dann haben wir schon den ersten Schritt gemacht und dann werden wir auf der nächsten Konferenz weitersehen.

(Beifall.)

Herr Thieser: „Packen wir es an“, so könnte man jetzt am Schluss sagen. - Ich kann mich nur bedanken. Das war eine sehr intensive Diskussion seit heute Vormittag. Ich hoffe, wir haben alle relevanten Aspekte angesprochen. Wenn es noch einen wichtigen Aspekt gibt, der unter den Tisch gefallen wäre, würde ich jetzt darum bitten, das noch zu artikulieren. - Wenn das nicht der Fall ist, bedanke ich mich bei den Teilnehmern dieser Runde und auch bei den Podiumsteilnehmern der anderen beiden Panels. - Das letzte Wort hat jetzt noch einmal die Veranstalterin Isolde Ries, die Präsidentin der Kommission für Verkehr des Interregionalen Parlamentarierrats.

### **Ausblick**

Frau Ries: Vielen Dank, Herr Thieser! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Vielen Dank Ihnen allen, die an der Konferenz teilgenommen haben, die eifrig mitdiskutiert haben, die das Ganze organisiert und moderiert haben!

Die heutige Veranstaltung hat gezeigt, dass sich der Interregionale Parlamentarierrat und dass wir alle uns den Flughäfen in unserer Großregion in ganzer Breite verpflichtet fühlen, von Innovationen über Standortbedingungen bis hin zu den Arbeitsbedingungen. In unserer globalen Welt verbindet das Fliegen mehr denn je Menschen, Länder und Märkte miteinander, das kann man nicht so ohne Weiteres ersetzen.

Für mich haben sich heute folgende Essentials herauskristallisiert: Unsere Flughafenstandorte in der Großregion haben eine wichtige regionalwirtschaftliche Bedeutung. Die Kleinheit der Flughäfen hat auch ihre Vorteile mit kurzen Abfertigungszeiten, guten Dienstleistungen, kostengünstigen Parkplätzen.

Die Konferenz hat gezeigt, welche Bedeutung unser polyzentrisches Flughafennetz hat. Hier gilt es, nicht nur den Fokus kleinteilig auf das jeweilige Land, sondern auf Europa zu legen. Immer wieder der Hinweis: Wir sind eine Großregion, wir sind verschiedene Länder, auch wenn die Flughäfen so dicht beieinanderliegen. Wir sind verschiedene Länder, da haben die Flughäfen ihre Berechtigung! Die Flughafenstandorte in der Region ergänzen sich - trotz struktureller Unterschiede - durch ihre unterschiedlichen Schwerpunkte und Geschäftsmodelle.

Die Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit ist für die Wirtschaftskraft und die wirtschaftliche Fortentwicklung der Region von großer Bedeutung. Die Innovationskraft einer Region profitiert von einem guten Zugang zu Märkten und anderen Wirtschaftsräumen, und die sind nicht immer mit der Bahn zu erreichen, das geht oft nur mit dem Flugzeug.

Die Flughäfen sind nicht zuletzt wichtige und attraktive Arbeitgeber in der Region, das haben wir im ersten Panel diskutiert. Sie dienen der Sicherstellung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung, und zwar sowohl von Privat- als auch von Geschäftsreisenden.

Natürlich ist in diesem Zusammenhang auch die Klimadiskussion zu führen, das haben wir heute auch getan. Können bessere Bahnverbindungen Alternativen sein? Sie könnten es sein, das ist gesagt worden. Wenn ich in 3 Stunden irgendwo sein kann, brauche ich kein Flugzeug, weil durch die Abfertigungszeiten die Reisedauer dann mit dem Flugzeug höher ist. Aber diese Angebote gibt es nicht als Alternative, also stellt sich diese Frage im Moment überhaupt nicht. Zum Nulltarif ist ein besserer Bahnverkehr auch nicht erhältlich. Insofern muss diese Diskussion ernsthaft geführt werden.

Wir haben auch darüber gesprochen, wie sich das Fliegen verändern wird, Stichwort CO<sub>2</sub>-freies Fliegen. Wir müssen bereit sein, in klimafreundliche Flugzeugtechnologien und alternative Flugkraftstoffe - Stichwort „elektrisches Fliegen“ - zu investieren. Das kann auch ein Beitrag sein gegen Fuel-Dumping, das Ablassen von großen Mengen von Kerosin über zum Teil bewohntem Gebiet, um im Notfall sicher landen zu können.

Wir wollen keine erzwungenen Einschränkungen unserer Mobilität, sondern eine moderne, klimafreundliche Mobilität, eine Verzahnung der Verkehrsträger, eine Intermo-

dalität. Für uns ist auch das wichtig, was Herr Beisel formuliert hat: Regionale Flughäfen sind nicht nur Klimakiller und Subventionsempfänger! Das wurde heute sehr deutlich.

Die politischen Vertreter der Länder, die EU-Kommission sowie die Institutionen der Großregion haben im Rahmen der heutigen Veranstaltung aus erster Hand einen Eindruck von der Situation der Flughäfen in der Großregion erhalten, von deren Problemen und Erwartungen.

Ich wende mich in Richtung EU-Kommission: Herr Dupont, ich fand es fantastisch, dass Sie von Anfang bis Ende der Konferenz hier waren, sich den Fragen gestellt und angeboten haben, dass jeder mit Ihnen reden kann. Ich gehe mit einem besseren Gefühl aus der Veranstaltung heraus, als ich hineingegangen bin. Die wirtschaftliche Entwicklung von Flughäfen ist nicht uneingeschränkt planbar, das wurde hier sehr deutlich. Es gibt strukturelle und konjunkturelle Unwägbarkeiten. Gerade das letzte Jahr hat gezeigt, dass unvorhersehbare Ereignisse, zum Beispiel Insolvenzen von Airlines, Wetterereignisse, Krisen in touristischen Gebieten, auch der Brexit, die wirtschaftliche Entwicklung eines Flughafens von einem auf den anderen Tag hemmen können. So etwas ist im Vorfeld nicht planbar. Die derzeit aktuellen Flughafen-Leitlinien berücksichtigen solche Ereignisse mit oftmals beachtlichen finanziellen Folgen für die Flughäfen nicht, das möchte ich an die Kommission weitergeben. Das Flughafengeschäft ist volatil. Darauf müssen die Flughafen-Leitlinien in Zukunft eine Antwort finden.

Sie haben gesagt, es gibt ein Subventionsverbot. Im Moment sind die Regionalflughäfen in der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung aufgelistet. Unser Wunsch ist: Muss es 2024 zu Ende sein oder kann man den Flughäfen nicht noch etwas mehr Zeit geben, sich auf diese Situation einzustellen? Besonders wichtig ist, das ist auch angesprochen worden, dass rechtzeitig Planungssicherheit besteht, nicht erst 2024, sondern dass man jetzt bei dem Fitness-Check weiß, wohin die Reise geht, damit man sich darauf einstellen kann. Wir hoffen natürlich, dass es mit der Subventionierung noch ein bisschen weitergeht, weil Verschiedenes einfach nicht zu planen ist. Das ist unsere Bitte an die EU-Kommission

Wir alle stehen vor großen Herausforderungen. Die heutige Konferenz verstehe ich daher nicht als einen Endpunkt nach den vorherigen Flughafenbesuchen des IPR, sondern als möglichen Auftakt für Folgeveranstaltungen und noch mehr Zusammenarbeit. Ich ermuntere Sie alle, sich auch in Zukunft hier einzubringen.

Wir werden über die gesamte Konferenz ein Protokoll fertigen, sodass wir die Diskussionen auch später noch nachvollziehen können. Die Kernpunkte werden wir in einer Resolution festhalten und diese an die großregionalen und die nationalen Regierungen und auch an die EU-Kommission und den Ausschuss der Regionen richten. Wir wollen, dass die Situation erkannt wird und die Wichtigkeit der regionalen Flughäfen in den Köpfen aller verankert ist.

Ich bitte Sie daher: Sollte ich bei meinem Fazit etwas vergessen haben oder sollten Sie zusätzliche Anregungen in das weitere Verfahren einbringen wollen, wenden Sie

sich gerne jederzeit an mich. Den Kontakt zu unserer Geschäftsführung finden Sie auf der Einladungskarte zur heutigen Veranstaltung. Wir nehmen Anregungen gerne an. Ich lade Sie jetzt zum Abschluss der Konferenz zu einem „Vin d'honneur“ ein und freue mich, wenn wir uns noch ein bisschen austauschen können. Ganz herzlichen Dank an alle und ganz besonderen Dank an Frau Benyahya und Herrn Becker, die diese Veranstaltung wirklich ganz hervorragend organisiert haben.

(Beifall.)

-----