

# Flughafen Paderborn

## Ein Reformkonzept zugunsten der Steuerzahler

Deutschland hat zu viele Regionalflughäfen mit zu wenigen Passagieren. Deshalb sind die allermeisten Airports seit Jahren defizitär und subventionsabhängig. Diese Kosten tragen die Steuerzahler. Denn die Regionalflughäfen sind fast komplett in öffentlicher Hand.

2018 betragen diese Steuerzahler-Kosten rund 100 Millionen Euro, wie eine Untersuchung des DSI vor einem Jahr öffentlich machte. Als kurz darauf auch noch die Corona-Pandemie den Flugverkehr massiv einschränkte, entbrannte eine öffentliche Diskussion um die Zukunft der Regionalflughäfen. BdSt und DSI haben in dieser Debatte immer wieder gefordert, die Regionalflughafenlandschaft endlich zu konsolidieren. Konkret bedeutet das, entweder Kosten einzusparen oder einzelne Standorte zu schließen.

Zu Standortschließungen konnten sich die öffentlichen Eigentümer bislang nicht entschließen. Was auch nicht überrascht, denn das wäre mit dem bitteren Einverständnis verbunden, in der Vergangenheit falsche Investitionsentscheidungen getroffen zu haben.

Ein Lichtblick sind jedoch die aktuellen Reformen am Flughafen Paderborn. Auch Paderborn operiert seit Jahren defizitär. Neben Zuschüssen in Höhe von jährlich bis zu 5 Millionen Euro betrug der Bilanzverlust 2018 (neuere Zahlen sind noch nicht veröffentlicht) über 2 Millionen Euro.

Als klar wurde, dass es auf Dauer so nicht weitergehen kann, schmiedete der Flughafen ein ambitioniertes Konzept. Seit September 2020 läuft dort ein Insolvenzverfahren in Eigenverwaltung. Ziel ist es, den Airport zu erhalten, aber die Jahresdefizite und den jährlichen Zuschussbedarf spürbar zu senken. Möglich werden soll das durch eine Halbierung der Kosten, was auf den ersten Blick völlig unrealistisch erscheint.

Doch zum einen passt der Flughafen auch seine Leistungen an. Statt 700.000 Passagiere im Jahr 2019 erwartet der Flughafen perspektivisch und wohl realistischerweise nur noch 300.000 Passagiere. Die Strategie



ist es also nicht mehr, durch (illusorische) Passagierzuwächse die Kosten zu decken und Defizite zu senken. Stattdessen sollen die Kosten im Wesentlichen dadurch sinken, dass weniger Passagiere abgefertigt und weniger Flugzeuge be- und entladen sowie betankt werden müssen.

Da dies aber gleichzeitig die Erträge senkt, würden diese Maßnahmen allein nicht ausreichen, um die Defizite zu drücken. Entscheidend für das Konzept ist, dass überproportionale Kostensenkungen möglich werden sollen, indem der Personalbestand mehr als halbiert, die verbleibenden Mitarbeiter flexibler und effektiver eingesetzt und einige Dienstleistungen auch „outgesourct“ werden.

Solche durchaus drastischen Schritte in einem öffentlichen Unternehmen wären ohne die drohende Pleite und ohne das Instrument der Planinsolvenz kaum möglich gewesen. So aber haben sich Flughafenmanagement, Eigentümer, Personalvertreter und Gläubiger auf ein Reformpaket

verständigen können, das im Kern einen Personalabbau von 170 auf 65 Beschäftigte und die Schaffung einer Transfergesellschaft vorsieht.

Das ist zweifellos ein harter Einschnitt. Doch damit haben die Beteiligten den Verlust aller Arbeitsplätze verhindert und die Möglichkeit geschaffen, dass 65 Arbeitsplätze dauerhaft erhalten bleiben. Den Steuerzahlern der Region winken jährliche Entlastungen in Millionenhöhe. Das sind gute Nachrichten in schwierigen Zeiten. Zudem gibt es Überlegungen, dass die NRW-Regionalflughäfen-Nachbarn Dortmund, Münster und Paderborn in Teilbereichen kooperieren. Ob das Kostenentlastung bringen würde, muss sich zeigen. In jedem Fall können die von Paderborn bereits eingeleiteten Reformen im Zuge der Planinsolvenz deutschlandweit beispielgebend für andere Flughafenstandorte sein. Denn an vielen Regionalflughäfen hätten es die Steuerzahler verdienen, weniger belastet zu werden.

Matthias Warneke, warneke@steuerzahlerinstitut.de