

Luftverkehr Köln/Bonn braucht 75 Millionen Euro frisches Kapital – Grüne fordern für Hilfen im Gegenzug ein Nachtflugverbot – Eurowings übernimmt Ryanair-Strecken in Düsseldorf

Land und Bund wollen Flughafen retten

VON THORSTEN BREITKOPF
UND CORINNA SCHULZ

Köln/Bonn. Die nordrhein-westfälischen Flughäfen stecken wegen der Corona-Pandemie in einer tiefen Krise. Aus einem Papier für die nächste Aufsichtsratssitzung geht hervor, dass der Flughafen Köln/Bonn die Hilfe seiner Eigentümer in Anspruch nehmen möchte. Doch wie können Hilfen aussehen? Und wer ist dafür, wer dagegen, wie geht es den anderen Airports des Landes? Ein Überblick.

Welche Hilfen will Köln/Bonn beantragen?

Die Eigentümer, allesamt aus dem Lager der öffentlichen Hand, sollen dem Airport mit großen Summen zur Seite springen. Wie aus einem Papier für den Aufsichtsrat hervorgeht, das dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ vorliegt, bittet der Flughafen seine Eigentümer um Mittel in Höhe von 75 Millionen Euro. In dem Papier heißt es, dass die Gesellschafter zusammen eine Eigenkapitalaufstockung von 75 Millionen Euro beschließen sollen. Darüber muss aber der Aufsichtsrat erst in seiner nächsten Sitzung entscheiden. Die Mittel sollen im ersten Quartal des kommenden Jahres fließen. Eigentümer des Flughafens sind zu je etwa 31 Prozent die Stadt Köln, der Bund und das Land Nordrhein-Westfalen, darüber hinaus noch die Stadt Bonn mit sechs Prozent sowie der Rhein-Sieg-Kreis und der Rheinisch-Bergische Kreis mit Anteilen jeweils unter einem Prozent. Darüber hinaus soll der Vorlage zufolge ein 100-Millionen-Euro-Kredit aufgenommen werden. Wörtlich ist von einem „NRW-Infrastruktur-Corona-Darlehen“ die Rede. Dieses soll von privaten Banken „administriert“ und durch eine 80-prozentige Landesbürgschaft abgesichert sein. Anders als die Eigenmittelhilfen sollen diese Kredite 2020 fließen.

Welche Szenarien gibt es für den Flughafen Köln/Bonn?

Der Flughafen plant mit zwei möglichen Szenarien. Das eine wird „Base Case“ genannt und geht davon aus, dass im Jahr 2026 wieder die Zahl von 11,5 Millionen Passagieren erreicht wird. Das wären etwa sieben Prozent weniger als im Vorkrisenjahr 2019. In diesem Szenario würde der Airport im Jahr 2023 wieder schwarze Zahlen schreiben. Das „Worst Case“-Szenario geht davon aus, dass die Passagierzahlen dauerhaft niedrig bleiben. Laut der Vorlage sind aber Darlehen und Eigenkapitalerhöhung für beide Szenarien erforderlich. Das Worst-Case-Szenario sieht aber



Ein Frachtflieger Boeing 747 von UPS vor dem Flughafen Köln/Bonn

laut dem Papier Arbeitsplatzabbau und explizit „betriebsbedingte Kündigungen“ vor.

Wie ist die wirtschaftliche Lage?

Im ersten Halbjahr 2020 hat der Flughafen 54 Millionen Euro oder 34 Prozent weniger Umsatz gemacht als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Die Zahl der Passagiere sank zwischenzeitlich um 95 Prozent. Dass der Einbruch nicht noch stärker ausfällt, liegt an dem sehr stabilen Frachtgeschäft. Im August lag das Frachtgeschäft sogar gegenüber 2019 um 14 Prozent im Plus.

Wie hoch ist das Eigenkapital?

Das Eigenkapital beträgt laut Geschäftsbericht knapp 260 Millionen Euro. Die Eigenkapitalquote lag 2019 bei rund 33 Prozent. Das klingt erst mal auskömmlich. Zum Vergleich: In Düsseldorf lag sie Ende 2019 nur bei 13,4 Prozent. Allerdings schüttet Düsseldorf seine Gewinne an die Gesellschafter aus.

Warum greift der Flughafen nicht zuerst auf das Eigenkapital zurück?

Der Grund sind Forderungen der Banken. Nur mit einer starken Eigenkapitalquote bekommt der Airport ein Top-Rating für die Bonität und damit auch sehr gute Konditionen bei Krediten.



„Das ist ja kein verpuffender Zuschuss, sondern eine langfristige Stärkung des Eigenkapitals“

David Zülw, Unternehmer

Wie sehen die Eigentümer das Hilfeersuchen?

Dem Vernehmen nach gilt die Zustimmung des Landes als sicher. Auch der Bund will die Hilfen gewähren, allerdings gibt es hier offenbar noch ein paar Schwierigkeiten, wie das Geld buchhalterisch fließen soll. Auch in den Städten Köln und Bonn sowie den Kreisen besteht grundsätzlich Einigkeit. Aus dem Kreis der Anteilseigner heißt es allerdings, dass die Grünen, gestärkt durch ihr gutes Wahlergebnis, ein Unsicherheitsfaktor sind.

Was sagen die Grünen?

Die Grünen erneuern eine alte Idee. „Wir sind für die finanzielle Unterstützung des Köln-Bonner Flughafens. Der ist eine wichtige Infrastruktureinrichtung neben dem Airport Düsseldorf für unsere Region“, sagt der Grünen-Fraktionsvorsitzende im Landtag Arndt Klocke. „Allerdings fordern wir, die Hilfen an ein Passagier-Nachtflugverbot zu knüpfen“, so Klocke. Ähnlich klingt es bei den Kölner Grünen. „Natürlich kann man überlegen, die Hilfen an Bedingungen zu knüpfen“, sagt die Fraktionsvorsitzende Brigitta von Bülow. Schließlich entspräche ein weitgehendes Verbot des Nachtflugs der grundsätzlichen Haltung ihrer Partei. Allerdings sei es derzeit noch zu früh. „Man

muss das Ganze genau prüfen, auch perspektivisch. Bislange liegen uns noch keine Zahlen vor.“

Wie bewerten die Fluglärmmegner die Lage?

Führende Vertreter der Lärmschutzgemeinschaft Köln/Bonn sind erwartungsgemäß gegen staatliche Hilfen für den Airport. „Man soll nichts mit Steuergeldern finanzieren, was allein nicht wirtschaftlich lebensfähig ist“, sagt Wolfgang Hoffmann von der Lärmschutzgemeinschaft. Auch ohne Corona habe der Flughafen wirtschaftlich an der Kante gearbeitet. „Die öffentlichen Eigentümer des Flughafens hätten schon vorher darauf achten müssen, dass die Gebühren, die die Airlines für Starts und Landungen bezahlen, dessen Betrieb auch decken können“, sagt Hoffmann. Stattdessen habe der Airport Fluggesellschaften mit Zuschüssen dafür belohnt, dass sie Köln/Bonn überhaupt anfliegen. So habe man die klimaschädlichen Billigflüge überhaupt erst möglich gemacht. Hoffmann stellt die Sinnhaftigkeit des Flughafens in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Großairports Frankfurt und Düsseldorf infrage. Die Pläne, bis 2026 wieder elf Millionen Passagiere in Köln/Bonn abzufertigen hält er generell für abwegig.

Wie steht die NRW-Wirtschaft zu den Zuschüssen?

„Wir sind grundsätzlich auch gegen Subventionen für unwirtschaftliche Staatsbetriebe, doch im Fall des Flughafens ist die Lage ganz anders“, sagt David Zülw, Vorsitzender des Verbands der Familienunternehmer in NRW. „Der Flughafen Köln/Bonn ist besonders mit seinem Frachtgeschäft für unsere Wirtschaft das Tor zur Welt“, sagt Zülw. Mit dem Airport verhalte es sich wie mit einer Rheinbrücke oder einer Autobahn. Dieser sollte nicht zwingend an seiner direkten, sondern seiner indirekten Rolle für die Arbeitsplätze in der Region gemessen werden. Des Weiteren seien die 75 Millionen Euro kein verpuffender Einmal-Zuschuss, sondern eine Stärkung des Eigenkapitals mit langfristiger Funktion.

Wie geht es am Flughafen Düsseldorf weiter?

Auch der Flughafen Düsseldorf leidet unter dem Wegbrechen der Passagierzahlen. Für den größten Airport des Landes gibt es jetzt eine gute Nachricht. Nach dem angekündigten Rückzug von Ryanair will die Lufthansa-Tochter Eurowings das dortige Programm der irischen Billigairline fast vollständig übernehmen.

Foto: Heinekamp