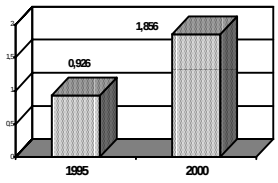
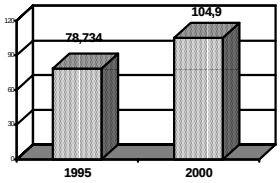
Flughafenausbau Kiel-Holtenau: Eine betriebswirtschaftliche Analyse

Millionenverluste Jahr für Jahr

Der Flughafen Kiel-Holtenau wird von den beiden Gesellschaftern, dem Land Schleswig-Holstein und der Landeshauptstadt Kiel, in erheblichem Maße aus Steuergeldern subventioniert. Trotz steigender Fluggastzahlen wurde das erwirtschaftete Minus in den vergangenen Jahren sogar immer größer: 1995 betrug der Defizitausgleich 0,926 Mio. DM, 2001 schon 1,856 Mio. DM – also eine Verdoppelung der Subventionen (s. Abb. links unten) bei einer Steigerung der Fluggastzahlen im Linienverkehr um lediglich 33 % (s. Abb. rechts unten).



Zuschüsse



Fluggastzahlen

Diese Betriebsmittelzuschüsse sind jedoch nur ein kleiner Teil der jährlichen Subventionen. In 2001 wurden über verschiedene öffentliche Töpfe für Investitionen und den laufenden Betrieb insgesamt nahezu 5 Mio. DM in den Flughafen gesteckt. Auch hier ist die Tendenz deutlich steigend.

Explodierende Verluste nach dem Ausbau

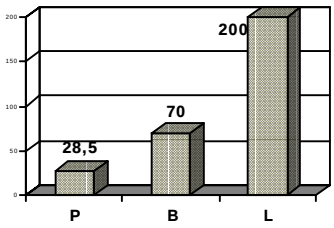
Die Planungen sehen nach Fertigstellung des neuen Kieler Flughafens in 2005 eine deutliche Steigerung der Fluggastzahlen durch neue Linienverbindungen sowie den Einstieg in den Pauschaltourismus vor. Die damit verbundenen Ertragssteigerungen sollen weitere Betriebsmittelzuschüsse ab 2006 nicht mehr erfordern.

Diese Rechnung ist jedoch geschönt: Nahezu alle Planungsdaten bezüglich Einnahmen und Kosten sind unrealistisch. Zum Beleg dafür hier nur einige wenige Beispiele:

Die Erträge sollen 2006 von rd. 4,6 Mio. DM auf rd. 8,6 Mio. DM um 85 % steigen, die Aufwendungen einschließlich AFA aber nur von 6,4 auf 6,5 Mio. DM, also um 1,6 %. Obwohl 100 Mio. DM in den neuen Flughafen investiert werden sollen, steigt der Betriebsaufwand praktisch nicht. Ein betriebswirtschaftliches Wunder!

Die Steigerung der Fluggastzahlen wird bis 2011 linear mit erstaunlichen 7 % p.a. angenommen. Die Abflachung dieser Werte wegen zu erwartender Ausschöpfungseffekte wird einfach nicht berücksichtigt.

Die Passagierzahlen (P) erhöhen sich in einem Jahr von 2005 auf 2006 um 28,5 %, die direkt damit verbundenen Einnahmen aus Bodendiensten (B) um 70% und die Landeentgelte (L) um geradezu sagenhafte 202 % (s. Abb.)!



Die Abschreibung der erforderlichen Investitionen wird in der Planrechnung gar nicht berücksichtigt.

Allein schon die notwendige Korrektur der Einnahmen in Höhe der Steigerung des Fluggastaufkommens würde den in 2006 erwarteten Überschuss von 1,7 Mio. DM in einen Verlust von 0,8 Mio. DM verwandeln. Die Berücksichtigung weiterer Faktoren wie z.B. Finanzierungskosten, Ausschöpfungseffekte oder Abschreibungen (s.o.) würde ungeschönt zu einem geradezu vernichtenden Betriebsergebnis für den ausgebauten Flughafen führen.

Ausbau volkswirtschaftlich sinnvoll?

Die eben dargestellten betriebswirtschaftlichen Einwände werden von einigen Ausbaubefürwortern gerne mit dem Hinweis auf den volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Maßnahme beiseite geschoben.

In einem für die Landesregierung in Bezug auf einen möglichen Ausbau des Flughafens Hohn 1990 angefertigten Gutachten heißt es jedoch z.B., daß "indirekte Beschäftigungseffekte und solche, die durch Industrieansiedlungen entstehen könnten... bei anderen Regionalflugplätzen nicht nachgewiesen werden konnten"!

Die Behauptung dieser Ausbaubefürworter, daß nach einem Flughafenausbau die steigenden betriebswirtschaftlichen Defizite durch die zu erwartenden volkswirtschaftlichen Vorteile kompensiert werden, ist also reines Wunschdenken. Es treten vielmehr volkswirtschaftliche Schäden auf, wie z.B. Mindereinnahmen im Fremdenverkehr und Wertverlust bei Immobilien.

Dies alles könnte die Steuerzahler unseres Landes eines Tages noch sehr teuer zu stehen kommen!

BÜRGERVEREINIGUNG GEGEN DIE STARTBAHNVERLÄNGERUNG KIEL-HOLTENAU E.V.

Knooper Landstraße 12 ◆ 24161 Altenholz
Internet: www.startbahn-kiel.de ◆ kiel@fluglaerm.de

Juni 01/01