

Wie viele Passagiere verträgt der Baden-Airpark noch?

Während andere Flughäfen trudeln, befindet sich der Regionalflughafen Karlsruhe/Baden-Baden im stetigen Aufwind

Von Sibylle Kranich

Rheinmünster-Söllingen. Eigentlich hätte der Regionalflughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) allen Grund zum Jubel. Während viele andere kleine und große deutsche Flughäfen ihre in der Corona-Pandemie verlorenen Fluggäste nicht wieder zurückholen konnten, hat der Baden-Airpark diese Verluste nicht nur wettgemacht, sondern sogar deutlich übertroffen. Nach Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) lag die Recovery-Rate, die die Passagierzahlen zwischen September 2019 und Februar 2020 mit den aktuellen Zahlen vergleicht, am FKB bei 144 Prozent. Zum Vergleich: Der Flughafen Stuttgart, der die Mehrheit der Anteile an der Baden-Airpark GmbH hält, hat erst 86 Prozent seiner Vor-Corona-Zahlen erreicht.

”

Steigende Passagierzahlen, aber die Leute bleiben am Boden.

Irene Z
verpasste ihren Flieger

Der Baden-Airpark ist im Aufwind. Für 2025 rechnet der Geschäftsführer der Baden-Airpark GmbH, Uwe Kotzan, sogar mit einem weiteren Anstieg auf 1,9 Millionen Passagiere. Bis zur magischen Zwei-Millionen-Marke, für die der Flughafen einst konzipiert war, ist es nicht mehr weit.

Doch so sehr sich die Flughafenbetreiber über den Erfolg freuen, so sehr wächst der Unmut bei den Passagieren. Obwohl seit April 2024 ein neuer Dienstleister mit der Sicherheitskontrolle der Reisenden beauftragt ist, kommt es dort immer noch zum altbekanntesten Szenario: Passagiere werden nicht rechtzeitig abgefertigt und verpassen ihre Flüge.

Erst am gestrigen Freitag kam es erneut zu einem solchen Vorfall. Die Ryanair-Maschinen nach Tanger, Agadir und Mallorca, die alle zwischen 6 und 6.15 Uhr starteten, verließen den Flughafen ohne eine Vielzahl ihrer gebuchten Reisenden. Der Grund: An der Sicherheitskontrolle gab es schlichtweg zu wenig Personal, um die wartenden Passagiere rechtzeitig abzufertigen.

Irene Z (ihr voller Name ist der Redaktion bekannt) aus dem elsässischen Roppenheim war eine der Betroffenen. Noch immer hörbar wütend, wandte sie sich an die Redaktion, um ihrem Ärger Luft zu



Der FKB setzt bei seinen Zielen auf sogenannte „VR-Verkehre“. Das sind Flüge, die genutzt werden, um Freunde und Verwandte in der ehemaligen Heimat zu besuchen.
Foto: Sibylle Kranich

machen. „Es kann doch nicht sein“, so empörte sich die BNN-Leserin am Telefon, „dass der FKB ständig mit steigenden Passagierzahlen und mehr Flugzielen wirbt, aber die Leute am Boden bleiben.“

Beim für die Sicherheitskontrolle am FKB zuständigen Regierungspräsidium (RP) Stuttgart räumt man erneute Probleme ein. Auch an mehreren Tagen im September und Oktober hatte es erhebliche Verzögerungen gegeben. Knapp 400 Passagiere verpassten aufgrund von Engpässen ihre Flüge. „Die Ursachen hierfür lagen in krankheitsbedingten Ausfällen und Fachpersonalmangel“, lässt das RP wissen. Die Behörde nimmt ihren neuen Dienstleister in Schutz und lobt dessen Professionalität. „Die I-SEC hat die Arbeit sehr gut aufgenommen,

was sich unter anderem daran zeigt, dass es von Vertragsübernahme (15. April) bis Ende September einen reibungslosen Flugbetrieb ohne nennenswerte Zwischenfälle gegeben hat – und dies trotz der Hauptreisezeit an Pfingsten und in den Sommerferien.“ Das RP verteidigt sich, in dem es den Ball an die Passagiere zurückspielt. Die sollen für das Dilemma mitverantwortlich sein: „Nur etwa 20 Prozent waren mindestens 1,5 Stunden vor Gateschließung an der Sicherheitskontrolle“, heißt es.

Baden-Airpark-Geschäftsführer Uwe Kotzan bedauert die Vorfälle, betont aber, dass diese nicht in den Verantwortungsbereich der Baden-Airpark GmbH fielen. Der Flughafen habe seine Hausaufgaben gemacht. Ablesbar sei dies am wirtschaftlichen Erfolg mit einem opera-

tiven Ergebnis von jährlich rund zwei Millionen Euro. „Wir verbrennen kein Geld und können unsere Investitionen bezahlen. Wir brauchen auch keine Beihilfen und keine Gesellschaftereinlagen“, sagt der Flughafenschef.

Zur Erklärung: Die Baden-Airpark GmbH gehört zu 66,6 Prozent der Flughafen Stuttgart GmbH, die ihrerseits zu 35 Prozent im Besitz der Stadt Stuttgart und zu 65 Prozent im Besitz des Landes Baden-Württemberg ist. Das verbleibende Drittel wird von der Baden-Airpark Beteiligungsgesellschaft mbH gehalten, an der die Stadt Karlsruhe mit 43,9 Prozent, die Stadt Baden-Baden mit 15,61 Prozent, die Landkreise Rastatt und Karlsruhe mit jeweils 12,68 Prozent sowie die Gemeinden Hügelshausen und Rheinmünster und die Städte Bühl und

Rheinau beteiligt sind. Für das Fluggeschäft am FKB ist im Wesentlichen die irische Billigfluggesellschaft Ryanair verantwortlich.

Während sich die Airline von vielen anderen deutschen Flughäfen zurückzieht, setzt sie auf Karlsruhe/Baden-Baden und will dort wohl demnächst eine zusätzliche, vierte Maschine stationieren. Die offizielle Bestätigung steht noch aus, allerdings sind die Flüge bereits buchbar. Im kommenden Sommer sind 103 demnach Starts pro Woche geplant – eine erhebliche Steigerung gegenüber den 86 Starts im Sommer 2024. Zudem erweitert Ryanair ihr Streckennetz ab dem FKB um neue Ziele.

Was macht der Baden-Airpark richtig, was andere Flughäfen falsch machen? Uwe Kotzan erklärt es so: „Wir haben einen langfristigen Plan mit Ryanair und bei uns stimmen die Bedingungen.“ Die

”

Wir haben die Kapazitäten.

Uwe Kotzan
Geschäftsführer Baden-Airpark

Vielfalt der angebotenen Ziele und die Zusammensetzung der Passagiere machen den Standort am Oberrhein stark. Von insgesamt 40 Direktzielen seien elf touristische Destinationen. Der Rest entfällt auf den sogenannten „VR-Verkehr“ – Flüge also, die vor allem von Menschen genutzt werden, um Freunde und Verwandte in der ehemaligen Heimat zu besuchen.

Trotzdem stellt sich die Frage, ob der Baden-Airpark, der ursprünglich einmal für zwei Millionen Passagiere konzipiert wurde, den zusätzlichen Ansturm bewältigen kann. Kotzan ist überzeugt: „Die Kapazität haben wir.“ Der Flughafen verfüge mit über 20 Check-in-Schaltern und acht Gates mit sechs Abfertigungspositionen über eine gute Struktur.

Lediglich zu Stoßzeiten wie am frühen Morgen oder am späten Nachmittag, wenn mehrere Flieger gleichzeitig abgefertigt werden müssen, könne es „manchmal stressig“ werden. Um Engpässe zu vermeiden, will er für 2025 „weitere Anpassungen in der Organisation vorzunehmen“. Personell habe man bereits vorgebaut. „Wir haben einen auskömmlichen Stellenplan von rund 300 Mitarbeitern“, sagt Uwe Kotzan. Zum Sommer hin werde man wieder auf 330 Mitarbeiter rekrutieren.