Wirtschaft

Airlines fordern Subventionen

Innerdeutsche Flüge: Regionen sollen zahlen

Inlandsflüge sind in Deutschland nach der Corona-Pandemie teuer, unwirtschaftlicher und deshalb deutlich seltener geworden. Jetzt ruft die Luftfahrtbranche nach staatlichem Geld, um einzelne Regionen weiterhin anzubinden.

Teures Kerosin und hohe staatliche Gebühren haben viele Passagierflüge zu kleinen und mittleren Flughäfen in Deutschland unwirtschaftlich gemacht. Nun hat der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) vorgeschlagen, dass Regionen und Länder einzelne Verbindungen subventionieren sollten, um eine bessere Anbindung der regionalen Wirtschaft an die internationalen Drehkreuze zu ermöglichen.

Konkrete Strecken nennt der BDF nicht, erinnert aber an die Diskussion in Bremen, als zwischenzeitlich Lufthansa die Verbindung nach Frankfurt am Main eingestellt hat. Auch am Flughafen Münster/Osnabrück stehe die Anbindung an internationale Drehkreuze unter großem wirtschaftlichen Druck, erklärt der Verband. Im westfälischen Paderborn ist zuletzt ein Versuch gescheitert, die Verbindung nach München wiederzubeleben.

Indes wird bekanntlich am Flughafen Dresden untersucht, ob das bestehende Terminal durch einen kleineren Neubau ersetzt werden könnte. Das heutige Gebäude sei für deutlich mehr Fluggäste ausgelegt, als den Flughafen zuletzt genutzt haben, heißt es.

Innerhalb der Europäischen Union gebe es aktuell 165 geförderte Strecken als „Public Service Obligations“ (PSO), eine öffentliche Dienstleistungspflicht, schildert der Verband unter Berufung auf Zahlen der EU-Kommission. Vor allem Frankreich, Spanien, Italien und Griechenland fördern Flüge in abgelegene Regionen und zu Inseln. In Deutschland wurde dagegen die letzte geförderte Strecke von Erfurt nach München im Dezember 2011 eingestellt.

In aller Regel werden Inlandsflüge als PSO ausgeschrieben und subventioniert. Es gibt aber auch eine Verbindung von Linz nach Frankfurt, die vom österreichischen Staat mitfinanziert wird.

Innerdeutsche Flüge stehen insbesondere wegen ihrer Umweltfolgen in der Kritik. Nach Angaben des BDL wurde die Zahl der angebotenen Sitzplätze auf innerdeutschen Verbindungen im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit halbiert.

Die Branche kritisiert die stark angestiegenen staatlichen Gebühren als wichtigen Grund für die vergleichsweise langsame Erholung des Luftverkehrs in Deutschland. Zuletzt hatte die Regierung die jüngste Erhöhung der Luftverkehrsteuer größtenteils wieder zurückgenommen. *(dpa)*



Das Terminal des Flughafens Dresden ist zu groß, ein Neubau wird geprüft. KAHNERT/DPA

Auf gepackten Koffern

Unternehmerin Andrea Thoma-Böck über die Gründe der Deindustrialisierung

RALF M. RUTHARDT

Kapital hat eine unangenehme Eigenschaft: Es kennt kein Heimweh. „Kapital ist nicht patriotisch“, sagt Andrea Thoma-Böck im Gespräch mit dieser Zeitung. Es gehe dorthin, wo es Zukunft findet. Das klingt kühl, ist für eine Unternehmerin, deren Familie seit drei Generationen in Deutschland produziert, aber vor allem eine nüchterne Feststellung.

Gemeinsam mit ihrer Schwester führt Thoma-Böck ein Unternehmen für Galvanotechnik im Allgäu – energieintensiv, chemieintensiv, personalintensiv. Einen jener Betriebe, in denen politische Ideen irgendwann die Sitzungsräume verlassen und auf Maschinen, Schichtpläne, Stromrechnungen und Liefertermine treffen.

Schon im März 2024 warnte Andrea Thoma-Böck bei „Markus Lanz“: „Im Mittelstand geht eine richtig große Angst um.“ Deutschland beschreite in der Energiepolitik einen „einsamen“ Weg. Später folgte das Bild von den Unternehmen, die „auf gepackten Koffern“ säßen. Zweieinhalb Jahre danach stellt sich eine noch konkretere Frage: An welchem Standort wird die nächste Maschine aufgestellt?

Um zu verstehen, warum diese Frage weit über Strompreise hinausgeht, lohnt ein Blick zurück. Die Geschichte der Industrialisierung ist auch die Geschichte einer jahrhundertelangen Emanzipation von den Launen der Natur. Wind- und Wassermühlen waren darauf angewiesen, dass Wind und Wasser zur Verfügung standen. Jahrhunderte technischen Fortschritts machten Produktion berechenbarer – und damit produktiver.

Insbesondere für Deutschland war das entscheidend. Dieses Land war nie der billigste Ort zum Produzieren. Hohe Löhne und Lohnnebenkosten, Sozialabgaben, Steuern, Regulierung und hohe Standards mussten durch etwas kompensiert werden: Qualifikation, Technologie, Qualität und eine enorme Produktivität. Deutschlands industrieller Erfolg beruhte auch auf einer ziemlich simplen Rechnung: wenn schon teuer, dann verdammt produktiv.

Vor diesem Hintergrund bekommt die gegenwärtige Debatte über einen flexibleren Stromverbrauch der Industrie eine eigentümliche historische Note. Unternehmen sollen ihre Produktion stärker danach ausrichten, wann Energie reichlich vorhanden und günstig ist. Für manche Prozesse kann das sinnvoll sein. In einer Galvanik stößt die Theorie ziemlich schnell auf Elektrochemie, Schichtpläne, Arbeitsrecht und Kunden, die eine erstaunlich geringe Bereitschaft zeigen, ihre Liefertermine nach der Wetterlage auszurichten.

Zu lange geschwiegen

Für Thoma-Böck steckt darin ein Muster, das weit über das Thema Energie hinausreicht: Politische Vorhaben werden gern nach ihren Zielen beurteilt, Unternehmen erleben dagegen ihre tatsächlichen Folgen. Seit 2018 ist Andrea Thoma-Böck Vorsitzende der IHK-Regionalversammlung Memmingen und Unterallgäu, sie gehört dem Präsidium der IHK Schwaben an und erhielt im Juli 2026 den Bayerischen Verdienstorden. Ende 2023 gründete sie die privat finanzierte und überparteiliche Initiative Zukunft Wirtschaft Deutschland, kurz IZW.

Ihr Anspruch ist kein neuer Forderungskatalog, sondern ein Praxischeck – und die Rolle einer Übersetzerin zwischen unternehmerischer Realität, Politik und Öffentlichkeit: Was geschieht mit einer politischen Idee, nachdem sie beschlossen wurde und im Betrieb ankommt? Ist das technisch Machbare auch wirtschaftlich sinnvoll? Welche Wechselwirkungen wurden übersehen?



In Mühlheim an der Ruhr wird für eine Pipeline im Golf von Mexiko geschweißt. IMAGO

> „Wir regulieren Industrie aus Europa hinaus. Wir reden hier über Souveränität, Resilienz und strategische Unabhängigkeit und untergraben sie gleichzeitig.“
>
> **Andrea Thoma-Böck**
> Unternehmerin und Chefin der Initiative Zukunft Wirtschaft Deutschland (IZW)

Dabei nimmt Thoma-Böck ausdrücklich die Wirtschaft selbst in die Pflicht. Unternehmer hätten zu lange geschwiegen. Solange die Geschäfte liefen, löste man Probleme im eigenen Haus; Unternehmen schwiegen, Verbände moderierten, Politik vertagte. Das funktionierte lange, inzwischen wird es lauter.

Wie weit politische Absicht und industrielle Wirklichkeit auseinanderliegen können, erlebt Thoma-Böck bei der europäischen Chemikalienregulierung REACH. Nach rund 15 Jahren steht ihre Branche bei der Regulierung für Beschichtungsverfahren wieder am Ausgangspunkt. Das Autorisierungssystem ist überlastet, jetzt sollen Grenzwerte kommen, die nach Einschätzung Thoma-Böcks für Teile der Industrie einem faktischen Verbot gleichkommen.

Aus einem Instrument zum Umgang mit Risiken wird damit eine grundsätzliche Frage: Was geschieht, wenn Regulierung so komplex wird, dass das System an seiner eigenen Konstruktion scheitert?

Für ein Industrieland ist das keine Nischenfrage. Die Verfahren werden für Bauteile in Maschinen, Fahrzeugen, Energieanlagen, Medizintechnik und verteidigungsrelevanten Anwendungen benötigt. Verschwindet ein Verfahren aus Europa, verschwindet der Bedarf daran nicht automatisch mit.

„Wir regulieren Industrie aus Europa hinaus“, warnt sie. Produziert wird dann andernorts. Ausgerechnet jetzt, da Europa über Souveränität, Resilienz und strategische Unabhängigkeit spricht, entstehen neue Abhängigkeiten. „Wir reden über Souveränität und untergraben sie gleichzeitig.“

Gerade der REACH-Fall hat Thoma-Böcks Blick auf Regulierung verändert. Denn hinter dem Begriff „Brüssel“ verbirgt sich ein komplexes Geflecht aus EU-Kommission, europäischer Chemikalienagentur und ihren wissenschaftlichen Ausschüssen, nationalen Behörden und Ministerien. Sie alle wirken an unterschiedlichen Stellen an Entscheidungsgrundlagen, Bewertungen oder der Umsetzung mit. Jede Institution hat ihre Zuständigkeit, jedes Verfahren seine Begründung. Im Unternehmen treffen die Folgen am selben Werkstor aufeinander.

Für Thoma-Böck ist REACH deshalb mehr als Chemikalienrecht. Es ist für sie ein Blick hinter die Kulissen europäischer Regulierung. Und wer übernimmt am Ende Verantwortung, wenn Anspruch und Wirkung auseinanderfallen?

Für den Staat hat Thoma-Böck ein plastisches Bild gefunden: die „Raupe Nimmersatt“. Die Einnahmen erreichen enorme Größenordnungen, die Staatsquote bewegt sich um die Marke von 50 Prozent – und trotzdem reicht es nie. „Die Raupe Nimmersatt wird niemals satt.“ Für Thoma-Böck ist das Verhältnis zwischen Staat und Wirtschaft aus dem Gleichgewicht geraten. „Der Staat muss sich auf seine Kernaufgaben konzentrieren.“

Denn ein Staat, der weiter wächst und tiefer in unternehmerische Entscheidungen eingreift, muss am Ende von jener Wirtschaft finanziert werden, deren Handlungsspielraum er gleichzeitig beschneidet. Infrastruktur, Bildung, innere und äußere Sicherheit, eine funktionierende Verwaltung und verlässliche Rahmenbedingungen – darin sieht die Lobbyistin Aufgaben eines handlungsfähigen Staates.

Gründe für Wachstumsschwäche

Damit berührt die Debatte das Verhältnis von Freiheit und Verantwortung. Unternehmerische Freiheit ist für Thoma-Böck kein wirtschaftspolitisches Detail, sondern das Fundament. „Wir reden sehr viel darüber, wie Wohlstand verteilt werden soll“, sagt sie. „Wir müssen dringend wieder darüber reden, wie er vorher erwirtschaftet wird.“ Auch deshalb will die IZW ins Bewusstsein rücken, was Unternehmertum bedeutet: Wertschöpfung, Verantwortung und persönliches Risiko.

Deutschlands Wachstumsschwäche lässt sich natürlich nicht allein auf Energiepreise und Regulierung reduzieren. Die Gesellschaft altert, Fachkräfte fehlen, technologische Umbrüche verändern ganze Branchen, geopolitische Risiken wachsen, China und die USA verschärfen den Wettbewerb.

Gerade deshalb stellt sich die Frage, warum ein Hochkostenland die von ihm selbst beeinflussbaren Nachteile zusätzlich vergrößern sollte. Denn Unternehmen müssen Deutschland gar nicht spektakulär verlassen, damit industrielle Substanz verloren geht. Deindustrialisierung, das ist auch, wenn die neue Produktionslinie in den USA entsteht, Osteuropa oder Asien – und später vielleicht das nächste Werk.

Der Weg führt zurück zu Andrea Thoma-Böcks Satz, dass Kapital dorthin gehe, wo es Zukunft finde. Und Antworten auf Fragen: Ist Energie dauerhaft kalkulierbar, bleiben Regulierung und Genehmigungen beherrschbar, lässt man ihnen genügend Handlungsspielraum, um für die Entscheidungen, für die sie haften, auch selbst verantwortlich zu sein?

Wenn Unternehmer anfangen, sich diese Fragen bei jeder größeren Investition zu stellen, sind die „gepackten Koffer“ mehr als eine Metapher. Vertrauen in einen Standort lässt sich weder verordnen noch herbeisubventionieren. Es wächst aus Verlässlichkeit, wirtschaftlicher Vernunft und der Erfahrung, dass sich Leistung und Risiko noch lohnen. Unternehmen müssen ihre Koffer deshalb vielleicht gar nicht packen. Es reicht, wenn sie irgendwann aufhören, sie auszupacken.

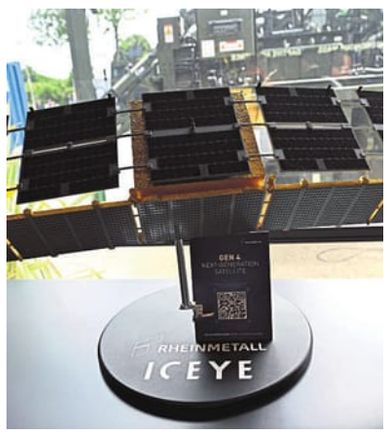
NACHRICHTEN

Energiekrise: Brüssel will Methan-Regeln verschieben

Angesichts der ausufernden Energiepreise will die Europäische Kommission eine Klimaschutzmaßnahme für das Treibhausgas Methan vorerst lockern. „Wir werden den Exporteuren für ein weiteres Jahr Flexibilität in Bezug auf Methan erlauben“, sagte EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen im Europaparlament in Straßburg. „Das spart in Krisenzeiten zusätzliche Kosten.“ Das für Klimaerwärmung und Luftverschmutzung verantwortliche Treibhausgas entsteht etwa in der Landwirtschaft, auf Mülldeponien sowie in der Öl- und Gasindustrie. Seit 2024 sind in der EU Regeln in Kraft, die für weniger Methan-Emissionen aus dem Energiesektor sorgen sollen. *(dpa)*

Rheinmetall produziert Weltraumsatelliten

Der Rüstungskonzern Rheinmetall hat die Serienproduktion von Weltraum-Satelliten begonnen. Nach Vorarbeiten samt Planung und Aufbau sei man in Neuss in die industrielle Umsetzung übergegangen, teilte das Unternehmen mit. Es geht um SAR-Satelliten, die ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem finnischen Satellitenbetreiber Iceye fertigt. Die „Synthetic Aperture Radar“-Technologie liefert auch bei Nacht und bei schlechtem Wetter präzise Aufnahmen von Truppenbewegungen und Stellungen des Feindes. Pro Jahr sollen in Neuss etwa 50 Satelliten hergestellt werden, Anfang 2027 soll der erste Neusser Satellit mit einer Trägerrakete von SpaceX in den Orbit gebracht werden und dort seine Bahnen ziehen. Die Aufnahmen sollen an die Bundeswehr und andere Armeen verkauft werden. *(dpa)*



Modell eines Aufklärungssatelliten aus dem Hause Rheinmetall DPA

Seehäfen: Verdi nimmt Angebot der Arbeitgeber an

Streiks in den deutschen Seehäfen sind abgewendet: Die Bundestarifkommission von Verdi nahm das jüngste Tarifangebot der Arbeitgeber an, wie die Gewerkschaft am Dienstag mitteilte. Sie vertritt rund 11.000 Beschäftigte in Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Emden, Brake und Wilhelmshaven. Diese sollen nun rückwirkend ab August 3,4 Prozent mehr Lohn bekommen sowie 200 Euro mehr Urlaubsgeld. Beschäftigte in den umsatzstarken Containerbetrieben sollen ab Januar zusätzlich eine erhöhte Jahrespauschale erhalten, wie Verdi weiter mitteilte. Der Tarifvertrag sieht eine Laufzeit von zwölf Monaten vor. Bei einer Befragung von 5500 Beschäftigten hatten sich knapp 65 Prozent gegen eine Annahme des Arbeitgeberangebots ausgesprochen – Verdi fragte seine Mitglieder, ob sie für unbefristete Streiks seien. „Auf Basis der Mitgliederbefragung und einer Berücksichtigung der Gesamtsituation“ habe man nun die Annahme des Angebots beschlossen, so Verdi. *(AFP)*