Flughafenfreunde Saarbrücken e.V.

SCN-Airport

Ein Flughafen im Spannungsfeld zwischen Politik und Profit

Flughafenfreunde Saarbrücken e.V.

SCN-Airport

Ein Flughafen im Spannungsfeld zwischen Politik und Profit

2012 - 2021

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
2012 - 2021 Wechselvolle Jahre am Flughafen Saarbrücken	5
Der Flughafen als Standort- und Wirtschaftsfaktor	29
Fundstücke aus dem Archiv	35
Bunte und graue Vögel	39
Auch die "Kleinen" gehören dazu	44
Die Bundeswehr am SCN	46
Wir über uns	48

Impressum

Copyright © 2022 bei Flughafenfreunde Saarbrücken e.V. - www.scn-airportfriends.de

Alle Rechte vorbehalten

Eine Haftung des Vereins der Flughafenfreunde Saarbrücken e.V. und seiner Mitglieder für alle erdenklichen Schäden an Personen, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.
Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung und Quellenangabe gestattet.

Fotos
Armand Wadle: Umschlagseite sowie Seiten 7, 8, 10, 13, 14, 17, 18, 22, 24, 26, 30, 32, 33, 35, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45 und 47
Gerhard Malik: Seiten 16, 25, 35, 36, 37, 38, 39 und 46
Lutwin Foss: Seiten 5, 11, 12, 15, 18, 19, 20, 21, 23, 27, 29, 31 und 48

Text und Layout
Flughafenfreunde Saarbrücken e.V.

Vorwort

Im Februar 2022 feierte der Verein der Flughafenfreunde Saarbrücken sein zehnjähriges Bestehen. Dieses Jubiläum nehmen wir zum Anlass, einmal Rückschau zu halten auf das, was sich seit der Gründung des Vereins ereignet und auf die Abläufe am Flughafen Saarbrücken direkt oder indirekt Einfluss genommen hat. Um es gleich vorweg zu nehmen, es hat sich viel getan in den vergangenen zehn Jahren - im Positiven wie im Negativen. Einen maßgeblichen Anteil am Geschehen hatte nicht zuletzt die Politik. Und über all das berichten wir in diesem Buch.

Braucht das Saarland einen eigenen Flughafen? Dieser Frage sind wir im zweiten Kapitel dieses Buches nachgegangen. Wir meinen ja, das Saarland braucht einen Flughafen. Warum das so ist, lesen Sie selbst.

In den folgenden Kapiteln präsentieren wir Ihnen interessante ältere und neuere Fotos aus dem umfangreichen Fundus unserer Mitglieder. Ein Teil dieser Fotos hat heute vielleicht schon einen historischen Charakter. Wenn nicht, alle Fotos sind es auf jeden Fall wert, einmal gezeigt zu werden.

Viel Freude mit diesem Buch wünschen Ihnen

Ihre

Flughafenfreunde Saarbrücken e.V.

2012 – 2021
Wechselvolle Jahre am Flughafen Saarbrücken

Zu Beginn des Jahres 2012 stellten sich Freunde und Mitarbeiter des Flughafens Saarbrücken wahrscheinlich häufig die bange Frage, wie es mit dem Flughafen auf Dauer weitergehen soll. War doch zwischenzeitlich mit dem nahegelegenen Airport Zweibrücken eine ernsthafte Konkurrenz entstanden. Nach mehreren vergeblichen Anläufen hatte der ehemalige Militärflughafen in der Westpfalz im Jahr 2006 den kommerziellen Flugbetrieb aufgenommen und sukzessive Fluggäste und Fluggesellschaften vom Saarbrücker Airport abgeworben.

Zwar war der Flughafen Saarbrücken seit Kurzem mit einer Tagesrandverbindung an das Drehkreuz Nürnberg von Air Berlin angeschlossen, dieser Zubringerverkehr konnte die Direktflüge zu den beliebten Urlaubszielen rund um das Mittelmeer aber nicht ersetzen. Während der Sommermonate war das Angebot an Ferienflügen in Zweibrücken zwischenzeitlich weitaus umfangreicher als das in Saarbrücken.

Was veranlasst aber eine Fluggesellschaft, zu einem Standort zu wechseln, dessen Empfangsgebäude auch nach Jahren noch immer an eine Luftaufsichtsbaracke mit eingebautem Kinosaal erinnert? Auch wenn es bis dahin nie eine offizielle Verlautbarung seitens der saarländischen oder der rheinland-pfälzischen Landesregierung gegeben hatte, war eigentlich allen klar, dass in Zweibrücken mit unlauteren Mitteln - mit Beihilfen und Preisnachlässen für die Fluggesellschaften - gearbeitet wurde. Genau wusste man das natürlich damals nicht. Sollte es aber tatsächlich so sein, dann wusste man immer noch nicht, wie diese Subventionierung von der EU-Kommission in Brüssel bewertet werden würde. Es war lediglich bekannt, dass der EU-Kommission in Brüssel dieser - für beide Seiten ruinöse – Wettbewerb bereits seit längerer Zeit ein Dorn im Auge war.

Namentlich von Seiten der rheinland-pfälzischen Landesregierung war in diesen Tagen auch mehrmals eine Kooperation zwischen beiden Flughäfen ins Gespräch gebracht worden. In der Folge sollte es

Das Terminal des Flughafens Saarbrücken wurde im Mai 2001 nach zwei Jahren Bauzeit in Betrieb genommen und ist für eine Kapazität von jährlich 800.000 Passagieren ausgelegt.

auf ministerieller Ebene auch verschiedentlich zu gemeinsamen Treffen in Mainz und Saarbrücken kommen. Letztendlich führten diese Gespräche aber nicht zum Erfolg. Die Vorstellungen der beiden Länder bezüglich einer Zusammenarbeit lagen wohl zu weit auseinander.
Es war damals allen bewusst, dass auf Dauer nur ein Flughafen überleben würde. Wenn Saarbrücken sich am Ende gegenüber Zweibrücken durchsetzen wollte, musste man sich weiterhin offensiv um Fluggesellschaften und damit auch um ein attraktives Flugangebot bemühen.
Wäre allein die Infrastruktur dafür maßgebend gewesen, welcher Flughafen am Ende die Nase vorne hat, hätte es mit Saarbrücken einen eindeutigen Sieger gegeben. Die Infrastruktur des Flughafens Saarbrücken war nicht nur leistungsfähiger, sie bot dem Fluggast auch einen deutlich angenehmeren Aufenthalt. Erwähnt sei an dieser Stelle nur das moderne Terminal mit seinen kurzen Wegen von und zu den Flügen. In der Westpfalz war zwar immer wieder mit der etwas längeren Start- und Landebahn geworben worden. Dass die Pilotenvereinigung Cockpit diese etwas längere Start- und Landebahn aber mit einem roten Mängelstern versehen hatte, wurde nur allzu gerne unterschlagen. Für die in Saarbrücken startenden und landenden Flugzeuge reichte die vorhandene Bahn mit einer Länge von knapp 2000 Metern jedenfalls bei weitem aus. Daran hat sich auch bis heute nichts geändert.

Verein der Flughafenfreunde Saarbrücken wird gegründet

In diesen Tagen der Ungewissheit traf sich eine Handvoll flugbegeisterter Menschen und gründete den Verein der Flughafenfreunde Saarbrücken. Man kannte sich bereits seit Längerem von der gemeinsamen Teilnahme an Flughafenführungen und wollte jetzt auch aktiv für den saarländischen Airport werben. Die Zahl der Vereinsmitglieder wuchs schnell, man bekam Kontakt zur Geschäftsführung des Flughafens, und bereits nach kurzer Zeit durfte man eigenständig Flughafenführungen organisieren.

Neue Verbindungen mit OLT Express Germany

Zur Überraschung vieler Saarländer war im Sommer 2012 in zahlreichen Publikationen zu lesen, dass es ab Oktober vier neue Verbindungen mit OLT Express ab Saarbrücken geben soll. Mehrmals pro Woche oder sogar täglich sollte es demnächst nach München, Hamburg Wien und London Southend gehen. Zur Durchführung der Flüge wollte man einen Jet vom Typ Fokker 100 mit hundert Sitzplätzen fest am Flughafen stationieren.
Die neuen Flüge wollte OLT Express im Low Cost-Segment über ihre Webseite vertreiben. "Mit unseren neuen Strecken werden wir das Angebot ab Saarbrücken deutlich erweitern. Wir sind uns sicher, dass wir uns mit dem attraktiven Streckenmix, der hohen Qualität unseres Produkts und unseren niedrigen Preisen etablieren und wirtschaftlich erfolgreich sein werden." So hieß es damals von Seiten des Managements von OLT Express.
Die Fluggesellschaft OLT Express war 1958 als Ostfriesische Lufttransport GmbH gegründet worden und zählte damit zu einer der ersten Fluggesellschaften in Deutschland. 2011 wurde das Unternehmen von einer polnischen Investorengruppe übernommen und in OLT Express Germany umbenannt. Im Sommer 2012 änderten sich die Eigentumsverhältnisse erneut. Neuer Eigentümer war eine Holding aus den Niederlanden.
Die Maschinen von OLT Express Germany kamen bis dahin sowohl im Linien- als auch im Charterverkehr zum Einsatz. Im Juli 2012 kündigte die Gesellschaft die Übernahme der Stuttgarter Fluggesellschaft Contact Air an, die am Flughafen Saarbrücken auch eine Flugzeugwerft unterhielt. In dieser

Eine Fokker 100 der OLT Express wartet vor der Werft von Contact Air auf ihren Einsatz.

Werft sollten dann sämtliche Flugzeuge von OLT Express gewartet werden. Zum damaligen Zeitpunkt waren das fünfzehn Maschinen der Typen Fokker 100, Saab 2000 und Saab 340. Die Übernahme der Contact Air ging am 1. September 2012 reibungslos über die Bühne.

Contact Air war mit ihren Flugzeugen bisher fast ausnahmslos für Lufthansa Regional und Swiss im innerdeutschen Flugverkehr und im angrenzenden europäischen Ausland unterwegs. Der zuletzt noch bestehende Vertrag mit Lufthansa Regional war jedoch zum Ende des Sommerflugplans 2012 von Seiten der Lufthansa gekündigt worden. Damit standen bei Contact Air annähernd hundert Arbeitsplätze zur Disposition. Mit der Übernahme durch OLT Express waren diese Arbeitsplätze zu einem großen Teil gerettet. Im Werftbetrieb sollten sogar neue Arbeitsplätze entstehen.

Nicht nur in Saarbrücken, auch andernorts hatte OLT Express sehr ambitionierte Pläne. Von vier weiteren deutschen Flughäfen wollte man im Verlauf der Monate Oktober und November 2012 mit zahlreichen neuen Verbindungen an den Start gehen. Wie man mehreren Pressemitteilungen entnehmen konnte, war die damalige Geschäftsführung fest davon überzeugt, dass das neue Angebot auf eine rege Nachfrage treffen würde.

OLT Express steht vor dem Aus

Leider kam es dann aber doch ganz anders. Bereits Mitte Dezember war der Presse zu entnehmen, dass OLT Express den Flugplan kräftig zusammenstreichen muss. "OLT Express ist mit ihren ambitionierten Expansionsplänen gescheitert", hieß es damals. Von den in Saarbrücken angebotenen Verbindungen sollten nur die nach München und Hamburg verbleiben. OLT Express hatte es offensichtlich nicht geschafft, "ein eigenes Streckennetz zu entwickeln und zu vermarkten".

Aber nicht nur die Verbindungen wurden kräftig ausgedünnt, auch die Flotte wurde deutlich reduziert. Bis zu fünf Fokker 100 wollte man kurzfristig stilllegen.

Leider genügten all diese Maßnahmen aber nicht, um OLT Express vor dem Aus zu bewahren. Nachdem ein Konzept zur Sanierung des Unternehmens vom Eigentümer nicht mitgetragen worden war, stellte die Fluggesellschaft am 27. Januar 2013 endgültig den Betrieb ein. Gleichzeitig kündigte die Geschäftsführung an, zeitnah Insolvenz anzumelden. "Rückschlag für Ensheim - OLT stellt Flüge ein", hieß es damals in der "Saarbrücker Zeitung".

Die Insolvenz von OLT Express hatte auch unmittelbar Auswirkungen auf die erst im September 2012 übernommene Flugzeugwerft. Sie musste ebenfalls Insolvenz anmelden. Erfreulicherweise wurde aber noch im Verlauf des Jahres 2013 ein neuer Eigentümer gefunden. Seitdem firmiert die Werft unter dem Namen "Contact Air Technik" und betreut bis heute Kunden aus der ganzen Welt.

Mit Hilfe von OLT Express hatte der Flughafen Saarbrücken gehofft, das Passagieraufkommen und die Profitabilität deutlich steigern zu können. Diese Hoffnungen sollten sich nun leider nicht erfüllen. Jetzt hieß es abwarten, ob es in den kommenden Monaten noch weitere Rückschläge geben würde. Tatsächlich gab es danach aber keine Überraschungen mehr. Der restliche Verlauf des Jahres war unspektakulär.

Das Saarland muss sparen

Gegen Ende des Jahres 2013 rückten dann wieder andere Themen in den Blickpunkt. Im Rahmen der Vorstellung des Haushalts für das kommende Jahr teilte der saarländische Finanzminister mit, dass das Land die Zuschüsse für seine Landesgesellschaften bis 2020 auf Null zurückfahren will. Für den Flughafen bedeutete dies, die Zuschüsse würden zwar nicht komplett gestrichen werden, eine weitere deutliche Reduzierung der Kosten in den nächsten Jahren würde aber unvermeidlich sein. Vor dem Hintergrund, dass die Regionalflughäfen gemäß einer Forderung der EU bis 2024 ohne Betriebsbeihilfen auskommen müssen, war damit klar, dass es für den Flughafen noch schwieriger werden würde als es bisher schon war.

Weil das Saarland die Zuschüsse für seine Landesgeselschaften reduziert, muss der Flughafen sparen.

Wenige Tage vor Weihnachten konnte man dem "Pfälzischen Merkur" noch einen interessanten Bericht zur angedachten Kooperation der Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken entnehmen. Anlässlich eines Redaktionsgesprächs informierte der damalige Staatssekretär im rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium, der gleichzeitig Aufsichtsratschef des Flughafens Zweibrücken war, die Anwesenden darüber, dass das Land Rheinland-Pfalz weiterhin eine Vollfusion anstrebe. Hierzu sollte eine gemeinsame Gesellschaft mit dem Saarland gegründet werden. Die Mehrheit der Geschäftsanteile dieser Gesellschaft lägen "aufgrund der Stärken und Schwächen beider Standorte" konsequenterweise beim Land Rheinland-Pfalz. Beide Standorte würden bei einer Vollfusion erhalten bleiben, wobei aus Kostengründen im Winter aber nur einer der beiden Standorte betrieben werden könne. Mit einer endgültigen Entscheidung über das weitere Vorgehen wolle man allerdings noch warten, bis die endgültigen EU-Beihilferichtlinien vorlägen. Mit diesen sei im ersten Halbjahr 2014 zu rechnen.
Welcher der beiden Standorte bei diesem Szenario mittelfristig vor dem Aus gestanden hätte, braucht an dieser Stelle wohl kaum besonders erwähnt zu werden.
Im April 2014 traf man sich dann auch tatsächlich nochmals zu Gesprächen über eine Zusammenarbeit in Saarbrücken. Beide Landesregierungen betonten im Anschluss an dieses Treffen erneut ihre Bereitschaft zur Kooperation. Wie diese letztendlich aussehen sollte, darüber schienen die Vorstellungen aber immer noch weit auseinander zu liegen. Nach einer baldigen Einigung sah es jedenfalls nicht aus.
Im Sommer ging es dann auf einmal ganz schnell. Am 25. Juli 2014 hieß es in der "Saarbrücker Zeitung":

Flughafen Zweibrücken ist pleite

Wie war es dazu gekommen? Bereits Tage zuvor konnte man in mehreren Publikationen lesen, dass die EU-Kommission die bisher gezahlten staatlichen Beihilfen für illegal erklärt hatte und damit für den Flughafen Zweibrücken Rückzahlungsforderungen von bis zu 56 Millionen Euro im Raum standen. In der Folge blieb der Geschäftsführung keine andere Möglichkeit als umgehend Insolvenz beim zuständigen Amtsgericht zu beantragen.
Die Entscheidung der EU-Kommission zu Ungunsten von Zweibrücken schlug natürlich wie eine Bombe in der Westpfalz ein. Aber nicht nur dort. Auch in Mainz kam es verschiedentlich zu sehr emotionalen Reaktionen. Der rheinland-pfälzische Landtagspräsident ließ seinem Unmut freien Lauf und attackierte die Brüsseler Beamten aufs heftigste. Seine Äußerungen nahm er auch nicht zurück, als diese von anderen Politikern als vollkommen überzogen bezeichnet worden waren.
Es gab aber auch Stimmen, welche die Entwicklung in der Westpfalz wesentlich realistischer einschätzten. Unter dem Titel "Das große Abwerben aus Saarbrücken" erschien Anfang August in der "Rheinpfalz" ein Artikel, der sich eingehend mit der Entscheidung der EU-Kommission auseinandersetzte und die Entscheidung durch zahlreiche ergänzende Bemerkungen nachvollziehbar machte. Wer sich ausführlich mit diesem Bericht beschäftigte, musste zu der Überzeugung gelangen, dass die Entscheidung zugunsten von Saarbrücken zu Recht erfolgt war. Mit Hilfe von Steuermillionen war in Zweibrücken ein Flughafen entstanden, den die Region zu keinem Zeitpunkt gebraucht hatte.
Während man in der Westpfalz trauerte, wurde die Entscheidung der EU-Kommission im Saarland ausdrücklich begrüßt. Dies konnte man den zahlreichen Kommentaren in der regionalen Presse entnehmen. Insbesondere war man froh darüber, bis zuletzt standhaft geblieben zu sein. Hätte man im Frühjahr einen Kooperationsvertrag mit Rheinland-Pfalz unterschrieben, wäre man vielleicht

mit in den Abgrund gezogen worden. So aber hatte der Flughafen Saarbrücken eine Zukunft. Zunächst zwar nur für zehn Jahre, aber immerhin. Wollte man bis 2024 ohne Betriebsbeihilfen auskommen, so wie dies von der EU gefordert war, bedurfte es noch weiterer großer Anstrengungen. Das war allen Verantwortlichen bewusst.

Zum Ende des Sommerflugplans im Oktober 2014 war dann in Zweibrücken endgültig Schluss mit dem Ferien- und Linienflugverkehr. Heute ist das gesamte Gelände des Flughafens an einen privaten Investor verkauft. Geflogen wird zwar immer noch. Allerdings ist der Flughafen zwischenzeitlich zu einem Sonderlandeplatz herabgestuft worden.

Am 3. Mai 2015 landete erstmals wieder eine Boeing 737 der TUIfly in Saarbrücken. Auf dem Weg zur Parkposition wurde der Flieger von der Flughafenfeuerwehr "getauft".

TUIfly kehrt nach Saarbrücken zurück

Noch vor Ende des Sommerflugplans konnte der Flughafen Saarbrücken eine erste positive Nachricht vermelden. TUIfly zog die Konsequenzen aus der beantragten Insolvenz und kündigte an, alle für den Sommer 2015 in Zweibrücken geplanten Flüge ab Saarbrücken anzubieten und dazu in Saarbrücken auch eine Boeing 737-800 zu stationieren. Damit kehrte TUIfly nach acht Jahren Abstinenz wieder an den Flughafen Saarbrücken zurück.

In Saarbrücken galt es nun dafür zu sorgen, dass die für den Sommer 2015 von TUIfly angekündigten Flüge auch reibungslos durchgeführt werden können. Insgesamt waren während der Sommermonate wöchentlich über 80 Linien- und Charterflüge geplant, fast die Hälfte mehr als im Jahr zuvor. Eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um annähernd fünfzig Prozent musste zwangsläufig Personal und Logistik vor besondere Herausforderungen stellen.

Bei den Urlaubern und Reisewilligen wurde das erweiterte Angebot an Ferienflügen sehr positiv aufgenommen. Jetzt konnte man von Saarbrücken aus nicht mehr nur nach Antalya und Palma de Mallorca abheben, jetzt ging es von hier aus auch auf die Kanaren und auf die griechischen Inseln. Bereits früh im Jahr zeichnete sich ab, dass man die Passagierzahlen des abgelaufenen Jahres deutlich übertreffen werde.

Am 3. Mai 2015 war es dann endlich soweit. Bei leider nicht allzu schönem Wetter landete erstmals wieder ein Ferienflieger von TUIfly in Saarbrücken. Wie es in solchen Fällen bundesweit an allen Flughäfen üblich ist, wurde der Flieger auf dem Weg zur Parkposition von der Feuerwehr mit einer Wasserdusche "getauft". Nach einer kurzen offiziellen Begrüßung durch die Politik und die Geschäftsführung des Flughafens ging es dann direkt weiter nach Palma de Mallorca.

Hafenbetriebe und Flughafen fusionieren

Im Juni 2015 konnte man der regionalen Presse entnehmen, dass die "Flughafen Saarbrücken GmbH" und die "Hafenbetriebe Saarland GmbH" gesellschaftsrechtlich umstrukturiert und zur "Flug-Hafen-Saarland GmbH" verschmolzen worden waren. Mit dieser Fusion sollten Doppelstrukturen in der Verwaltung abgebaut und daraus resultierend dann auch Personalkosten eingespart werden. Vor dem Hintergrund, dass der Flughafen bis 2024 ohne staatliche Betriebskostenzuschüsse auskommen musste, war diese organisatorische Maßnahme sicher sinnvoll und notwendig.

So viele Fluggäste wie schon lange nicht mehr

Was sich bereits zu Beginn des Jahres abgezeichnet hatte, wurde am Ende dann auch bestätigt. Fast 469.000 Passagiere konnte der Flughafen im Verlauf des Jahres begrüßen. So viele wie schon lange nicht mehr. Und so viele sollten es auch leider in den kommenden Jahren nicht mehr werden.

Ein Jahr der Investitionen

Das Jahr 2015 war für den Flughafen Saarbrücken aber auch ein Jahr der Investitionen. So konnte zum Ende des Jahres das neue Haupttor unterhalb des Terminals in Betrieb genommen werden. Das zweckdienlich eingerichtete Gebäude war in nur achtzehn Monaten fertiggestellt worden und erfüllt alle Anforderungen, die zur Durchführung von Sicherheitskontrollen an Fahrzeugen sowie bei Mitarbeitern, Lieferanten und sonstigen Besuchern des Flughafens notwendig sind.

Ebenfalls zum Ende des Jahres wurde mit dem Bau von neuen Parkplätzen begonnen. Für Urlaubsreisende bestanden bis dahin nur wenige Möglichkeiten, ihr Fahrzeug auch außerhalb des Parkhauses für die Dauer der Reise abzustellen. Da einerseits die Kapazitäten des Parkhauses begrenzt waren, man andererseits aber von steigenden Passagierzahlen in den nächsten Jahren ausgehen konnte, musste reagiert werden, damit jeder, der einen Parkplatz sucht, auch einen Parkplatz findet.

Rechts im Bild das neue Haupttor (GAT) des Flughafens. Im Hintergrund ist der Remote Tower der Deutschen Flugsicherung (DFS) zu sehen. Mit Hilfe der dort installierten Kameras wird der Flughafen inzwischen von Leipzig aus fernüberwacht.

Passagier-Rückgang im Jahr 2016 hat viele Ursachen

Für das Jahr 2016 hatte der Flughafen mit etwas mehr als 500.000 Passagieren geplant. Doch schon nach Ablauf des erstes Halbjahres war klar, dass dieses ehrgeizige Ziel nicht erreicht werden würde.

Der Rückgang der Passagierzahlen hatte mehrere Gründe. Ein Grund waren die Terroranschläge und die politischen Querelen in der Türkei. Dies führte dazu, dass die Nachfrage nach Urlaubsreisen an die türkische Riviera merklich zurückging, was wiederum zur Folge hatte, dass die wöchentlichen Verbindungen nach Antalya um mehr als die Hälfte reduziert werden mussten.

Aber auch im innerdeutschen Flugverkehr und auf der Strecke nach Palma de Mallorca wurden weniger Fluggäste gezählt. Schuld daran war Air Berlin. Bereits im Jahr zuvor hatte die Fluggesellschaft auf der Strecke Saarbrücken - Berlin die 150-sitzige Boeing 737 durch die deutlich kleinere Turboprop-Maschine vom Typ Dash Q-400 ersetzt. Zwar war die Anzahl der täglichen Abflüge gleichzeitig von drei auf vier erhöht worden. Da die Dash Q-400 aber lediglich halb so viele Passagiere wie die Boeing befördern konnte, war klar, dass zwischen Saarbrücken und Berlin die Zahl der Fluggäste rückläufig sein würde. Diesen Rückgang bekam der Flughafen bereits 2015 zu spüren, 2016 setzte er sich dann weiter fort.

Es lag aber nicht nur an der Umstellung auf das kleinere Flugzeug, dass die Passagierzahlen bei Air Berlin rückläufig waren. Bereits seit mehreren Jahren steckte die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft in finanziellen Schwierigkeiten. Allein im Jahr 2015 hatte Air Berlin einen Verlust von nahezu einer halben Milliarde Euro eingeflogen. In der Folge dieser hohen Verluste, die im Verlauf des Jahres 2016 noch weiter steigen sollten, fielen jetzt auch des öfteren ganze Flüge aus. Dies sprach sich natürlich auch sehr schnell in den sozialen Netzwerken herum. Dort beschwerten sich jetzt vermehrt Nutzer darüber, dass ihr Flug aus den unterschiedlichsten Gründen kurzfristig gestrichen worden war. Wenn der Ruf einmal ruiniert ist, dann bleiben irgendwann auch die Fluggäste weg.

Negative Schlagzeilen produzierte im Verlauf des Jahres 2016 auch der benachbarte Flughafen Hahn. Dort wollte die rheinland-pfälzische Landesregierung ihren Anteil am Flughafen an einen chinesischen Baukonzern verkaufen. Aufgrund von Recherchen des Südwestrundfunks wurde der Verkauf jedoch kurzfristig wieder gestoppt. Es stellte sich heraus, dass es sich bei dem angeblichen Käufer aus China um einen Hochstapler gehandelt hatte.

Erstmals Reisemesse am Flughafen

Im Januar fand am Flughafen Saarbrücken erstmals auch eine Reisemesse, die "Reisezeit 2016", statt. Namhafte Aussteller, darunter alle großen deutschen Touristikunternehmen, präsentierten sich auf dieser zweitägigen Veranstaltung den zahlreich erschienenen Besuchern. Darüber hinaus wurde den Gästen ein Rahmenprogramm mit interessanten Fach- und Filmvorträgen angeboten. Obwohl die Reisemesse an beiden Tagen jeweils mehrere Tausend Besucher anlockte, ist es nicht gelungen, sie als jährlich wiederkehrende Veranstaltung dauerhaft am Flughafen zu etablieren. Nach der vierten Auflage im Januar 2019 war Schluss. Warum es im Januar 2020 keine Reisemesse mehr gegeben hat, bleibt Spekulation. Die Lust auf Urlaubsreisen war zu diesem Zeitpunkt jedenfalls noch ungebrochen.

Auf der "Reisezeit 2017" teilte die Geschäftsführung des Flughafens den Besuchern und eingeladenen

Gästen mit, dass es im kommenden Sommer bis zu 35 Urlaubsflüge pro Woche geben wird. Im Vergleich zum Vorjahr war dies eine deutliche Verbesserung des Angebots. Zudem wurde bekannt, dass im Rahmen des neuen Sommerflugplans erstmals auch die Lufthansa-Tochter Eurowings von Saarbrücken aus nach Palma de Mallorca abheben wird. Für den Flughafen bestand damit die berechtigte Hoffnung, das Jahr mit einem merklichen Plus an Passagieren abschließen zu können. Die Einstellung des Flugbetriebs von Air Berlin zum Ende des Monats Oktober machte jedoch all diese Hoffnungen zunichte.

Airbus A 320 von Eurowings. Seit dem Sommer 2017 bedient die Lufthansa-Tochter mehrmals pro Woche die Strecke von Saarbrücken nach Palma de Mallorca.

Air Berlin stellt den Flugbetrieb ein

Schon zu Beginn des Jahres stand fest, dass es für Air Berlin schwer werden würde, die nächsten zwölf Monate zu überstehen. Die Schulden waren nicht weniger geworden und die bisherigen Sparprogramme hatten nicht den gewünschten Erfolg gebracht. Zuletzt konnte der Flugbetrieb nur noch aufgrund der finanziellen Zuwendungen des Großaktionärs Etihad Airways aufrecht erhalten werden. Etihad Airways zeigte aber zunehmend weniger Interesse, noch weiteres Geld in das marode Unternehmen zu stecken. Daher sollte Air Berlin jetzt mit Hilfe einer "tiefgreifenden Restrukturierung" wieder in die Gewinnzone geflogen werden. Erste Maßnahmen zur Verbesserung wirtschaftlichen Situation waren bereits eingeleitet worden. Unter anderem war man dabei, das Personal noch weiter zu reduzieren und Unternehmensteile auszugliedern oder an Wettbewerber zu verkaufen.

Unvorhergesehene Probleme mit einem Bodenverkehrsdienstleister am Flughafen Tegel und zahlreiche Krankmeldungen des Kabinenpersonals im Frühjahr 2017 läuteten dann das Ende der Fluggesellschaft ein. Beide Ereignisse führten an mehreren Tagen zu stundenlangen Verspätungen und zahlreichen Ausfällen von Flügen. Davon war auch der Flughafen Saarbrücken betroffen. In der Folge blieben die Fluggäste weg und die Verbindlichkeiten nahmen zu. Als Etihad Airways im August die finanzielle Unterstützung aufkündigte, stellte das Management einen Antrag auf Insolvenz in Eigenverwaltung. Dank eines Kredits, der durch eine Bundesbürgschaft abgesichert war, konnte der Flugbetrieb zunächst auch noch weitergeführt werden. Anfang Oktober war dann aber der Presse zu

entnehmen, dass spätestens ab 28. Oktober ein eigenwirtschaftlicher Verkehr nicht mehr möglich sein würde. Am 27. Oktober 2017, kurz vor 21 Uhr, verließ zum letzten Mal ein Flieger von Air Berlin den Flughafen Saarbrücken. Vor dem Abflug gab es eine sehr herzliche, aber auch sehr emotionale Verabschiedung, ging doch an diesem Abend eine langjährige, meist erfolgreiche Zusammenarbeit zu Ende.

Über viele Jahre hinweg war Air Berlin der Platzhirsch am Flughafen Saarbrücken und bediente zu aller Zufriedenheit die Strecken nach Berlin und Palma de Mallorca.

Luxair fliegt ab Januar 2018 nach Berlin

Da man auf Seiten des Flughafens und der saarländischen Landesregierung nicht wusste, ob oder wie lange Air Berlin den Flugbetrieb noch aufrecht erhalten würde, hatte man sich schon sehr frühzeitig nach einer Alternative für die insolvente Airline umgesehen. Und so konnte man im Oktober der Presse mitteilen, dass Luxair ab Januar 2018 die Anbindung des Saarlandes an die Bundeshauptstadt sicherstellen wird. Gleichzeitig wurde aber auch bekannt, dass Luxair mangels freier Kapazitäten vorerst kein eigenes Flugzeug auf der Strecke nach Berlin einsetzen kann. Zunächst für ein Jahr würde daher die in Slowenien beheimatete Fluggesellschaft "Adria Airways" im Auftrag der Luxair diese Strecke bedienen.

Die Freude, mit Luxair sehr schnell einen Nachfolger für Air Berlin gefunden zu haben, wurde dann aber doch noch etwas getrübt. Der Grund: Wer von Ende Oktober bis Ende Dezember in der Bundeshauptstadt zu tun haben würde, musste ausnahmsweise schauen, wie er dorthin kam. Flüge ab Saarbrücken würde es in dieser Zeit jedenfalls nicht geben. Für viele Geschäftsreisende war das sicher ärgerlich. Andererseits konnte man froh sein, dass die Zeit zwischen Einstellung und Wiederaufnahme der Flugverbindung nur knapp zwei Monate betrug. In anderen, vergleichbaren Fällen hatte die flugfreie Zeit auch schon bis zu einem halben Jahr und mehr betragen.

Neue Flugverbindung München - Saarbrücken - München

Im Juli überraschte der Flughafen mit der Meldung, dass das Saarland ab 6. November 2017 wieder an das internationale Luftverkehrskreuz München angeschlossen sein wird. Dazu würde die britische Fluggesellschaft BMI Regional (British Midland Regional) von Montag bis Freitag zweimal täglich die Strecke München - Saarbrücken - München als Tagesrandverbindung bedienen. Einen weiteren Hin- und Rückflug auf dieser Strecke sollte es am Sonntag Abend geben.

Ankunft des ersten Fluges von BMI Regional am Flughafen Saarbrücken. An diesem Tag war auch die Presse zahlreich vertreten.

Wie der Flughafen darüber hinaus mitteilte, war beabsichtigt, auf der Strecke nach München einen Jet vom Typ Embraer 145 mit 49 Sitzen einzusetzen. Die Flugzeit zwischen Saarbrücken und der bayrischen Landeshauptstadt würde dadurch weniger als eine Stunde betragen. Insgesamt zeigte man sich sehr optimistisch, dass das neue Angebot auf eine rege Nachfrage treffen wird. Angesprochen werden sollten damit nicht nur Geschäftsreisende, sondern auch Privatpersonen, die in München eine der zahlreichen Umsteigeverbindungen zum Weiterflug nutzen wollten.

Leider stand die Flugverbindung von Anfang an unter keinem guten Stern. Schon der erste Flug aus München landete witterungsbedingt mit rund einer Stunde Verspätung in Saarbrücken. In den folgenden Wochen und Monaten fielen dann auch noch des Öfteren die Flüge aus. Das sprach sich natürlich herum. Wahrscheinlich waren es aber nicht nur die ausgefallenen Flüge, welche die Saarländer davon abhielten, die Flugverbindung häufiger zu nutzen. Wahrscheinlich spielte auch die zeitliche Lage der Flüge eine wichtige Rolle. So traf der Flug aus Saarbrücken vormittags erst kurz nach elf Uhr in München ein. Für Geschäftsreisende war dies vermutlich zu spät. Ab dem Sommerflugplan 2019 sollte es hier eine deutliche Verbesserung geben. Dazu ist es dann aber nicht mehr gekommen.

Im Juli 2018 gab die Fluggesellschaft noch bekannt, dass sie ab sofort unter dem neuen Namen "FlyBMI" firmiert, und nur wenige Monate später, im Februar 2019, musste sie den Betrieb einstellen und Insolvenz beantragen. Als Grund für die Insolvenz wurden hohe Kerosinpreise, entgangene Verträge sowie wirtschaftliche Probleme aufgrund des bevorstehenden Brexit genannt.

Die Insolvenz der britischen Fluggesellschaft traf den Flughafen Saarbrücken schwer. War doch damit von heute auf morgen die Verbindung zum Drehkreuz in München weggefallen. Auch wenn bei den Passagierzahlen noch "Luft nach oben" bestand, zuletzt hatten sich diese stabilisiert. Mit einem früheren Abflug am Morgen, so wie er für den Sommerflugplan vorgesehen war, wäre eine bessere Auslastung der Flüge ganz sicher möglich gewesen.

Mit dem Aus der Flugverbindung will es der Flughafen aber nicht belassen. Nach wie vor ist angestrebt, die Flugverbindung nach München mit einem neuen Partner wieder aufzunehmen. Es bleibt zu wünschen, dass dies in einer weniger turbulenten Zeit tatsächlich auch gelingt.

Letztes Flughafenfest

Abseits aller Turbulenzen rund um Air Berlin und der Ankündigung einer neuen Flugverbindung nach München fand am 20. August 2017 letztmals ein Flughafenfest statt. Wie bei jedem Fest konnte der Flughafen auch dieses Mal wieder zahlreiche Besucher begrüßen. Und wie immer wurde allen, die kamen, ein interessantes und abwechslungsreiches Programm geboten.

Im Terminkalender der Saarländer hatte das Flughafenfest über viele Jahre hinweg einen festen Platz. Lange Zeit war dazu jeweils am 1. Mai eingeladen worden. Nachdem das Wetter an diesem Tag aber oftmals nicht mitgespielt hatte, entschied man sich 2015, das Fest auf einen Sonntag mit einer "stabileren Wetterlage" zu verlegen. Eine sinnvolle und nachvollziehbare Entscheidung. Knapp zwölf Monate später, im August 2016, teilte man dann zur großen Überraschung mit, dass es das Flughafenfest künftig nicht mehr jedes Jahr, sondern nur noch alle zwei Jahre, im Wechsel mit dem Hafenfest in Dillingen, geben soll. Nach 2017 hätte damit das nächste Flughafenfest im Sommer 2019 stattfinden müssen. Im Frühjahr 2019 war jedoch zu erfahren, dass das Flughafenfest aufgrund personeller und finanzieller Engpässe ausfallen wird. Inwieweit das Fest in den darauffolgenden Jahren nachgeholt werden kann, wollte man noch klären.

Im Augenblick sieht es nicht danach aus, als würde es in nächster Zeit nochmals ein Flughafenfest geben. Was bleibt, ist die Hoffnung auf bessere Zeiten. Vielleicht gelingt es dann, alte Traditionen fortzusetzen und dem Flughafenfest wieder neues Leben einzuhauchen.

So warb der Flughafen im Frühjahr 2010 für den Tag der offenen Tür am 1. Mai. Der Überflug der Boeing 747 von Cargolux war allerdings bereits ein Jahr zuvor erfolgt. Später wurde aus dem "Tag der offenen Tür" das "Flughafenfest".

Die CRJ 700 von Adria Airways in den Farben von Luxair bei der Ankunft aus Berlin.

Luxair startet "mit Verspätung"

Eigentlich wollte Luxair am 1. Januar 2018 pünktlich um 7.45 Uhr erstmals mit einem vollen Flieger in die Bundeshauptstadt starten. Doch was sollte ein Saarländer an einem Neujahrsmorgen so früh in Berlin! Und weil das anscheinend niemand so recht wusste, hatten auch nur ganz wenige einen Platz für diesen Flug gebucht. Luxair ließ daher bereits kurz nach Weihnachten mitteilen, dass der erste geplante Flug in die Bundeshauptstadt wegen zu geringer Nachfrage ausfallen muss. Beim zweiten Flug am frühen Nachmittag sah es nicht viel anders aus. Auch dieser war offensichtlich für viele noch zu früh und musste wegen zu geringer Auslastung gestrichen werden. Der dritte Flug am Abend startete dann aber planmäßig um kurz nach 18 Uhr in Richtung Tegel. Wie angekündigt, kam dabei ein Jet vom Typ Bombardier CRJ 700 der Adria Airways zum Einsatz. Der Jet verfügte über 70 Sitzplätze und war äußerlich nicht von einer Maschine der Luxair zu unterscheiden. Für den Einsatz zwischen Saarbrücken und Berlin hatte man ihm eigens das Markendesign von Luxair verpasst.

Bereits auf der Pressekonferenz im vergangenen Oktober hatten sich Flughafen und Landesregierung sehr zufrieden gezeigt, mit Luxair einen erfahrenen und zuverlässigen Partner für die Berlin-Verbindung gefunden zu haben. Beide waren zudem überzeugt, dass sich die neue Partnerschaft bereits nach einer relativ kurzen Zeit sowohl für den Flughafen als auch für Luxair rechnen werde.

Die Zahlen am Ende des Jahres aber waren ernüchternd. Nur knapp 80.000 Passagiere hatten im Verlauf der vergangenen zwölf Monate den Flieger der Luxair genutzt. Das war nicht nur deutlich weniger als zuletzt bei Air Berlin, es war auch deutlich weniger, als man sich zu Beginn des Jahres versprochen hatte. Im zweiten Jahr, so hoffte man, sollte die Zahl von 100.000 Passagieren aber erreicht werden können. Geändert hatte man zu Beginn des zweiten Jahres allerdings nichts. Sowohl beim Flugplan als auch bei dem eingesetzten Fluggerät blieb alles so wie es die ganze Zeit schon war.

Sun Express begrüßt den 600 000. Passagier

Erfreuliches gibt es aus dem Juni zu berichten. Am 5. Juni 2018 konnte Sun Express den 600 000. Passagier am Flughafen Saarbrücken begrüßen. Genauer gesagt, den 600 000. Passagier in 25 Jahren. Die deutsch-türkische Fluggesellschaft hatte damit 2018 gleich zweimal einen Grund zum Feiern. Sun Express ist nach wie vor die einzige Gesellschaft, die dem SCN über eine so lange Zeit die Treue gehalten hat.

Sun Express war auch in den Jahren in Saarbrücken geblieben, in denen andere Airlines sich vom ehemaligen Flughafen Zweibrücken für viel Geld hatten abwerben lassen.

Leider muss an dieser Stelle auch erwähnt werden, dass im Verlauf des Jahres 2018 deutlich weniger Menschen von Saarbrücken aus nach Antalya geflogen waren als im Jahr zuvor. Schuld daran war wieder einmal die Politik. Erfreulicherweise hielt der Passagierrückgang aber nicht allzu lange an. Im darauffolgenden Jahr sollten die Passagierzahlen wieder kräftig steigen.

Der 600 000. Passagier war übrigens ein Urlauber aus der Westpfalz. Ihm wurde ein Gutschein für eine einwöchige Reise für zwei Personen in die Türkei überreicht.

Zweimal Boeing 737-800 von SunExpress auf dieser Seite. Oben eine Boeing in der alten, unten eine Maschine in der neuen Standardbemalung. Im Gegensatz zur neuen Bemalung vermittelte die alte alles, nur kein Urlaubsfeeling.
SunExpress wurde 1990 als Gemeinschaftsunternehmen von Lufthansa und Turkish Airlines mit dem Ziel gegründet, deutsche Urlauber an die türkische Riviera zu fliegen. 2011 gründete SunExpress ein deutsches Tochterunternehmen und verfügt dadurch sowohl über ein deutsches und über ein türkisches Luftverkehrs-Betreiberzeugnis (AOC). Heute zählt das Unternehmen zu den erfolgreichsten Ferienfluggesellschaften in ganz Europa.

Die Deutsche Flugsicherung zieht nach Leipzig um

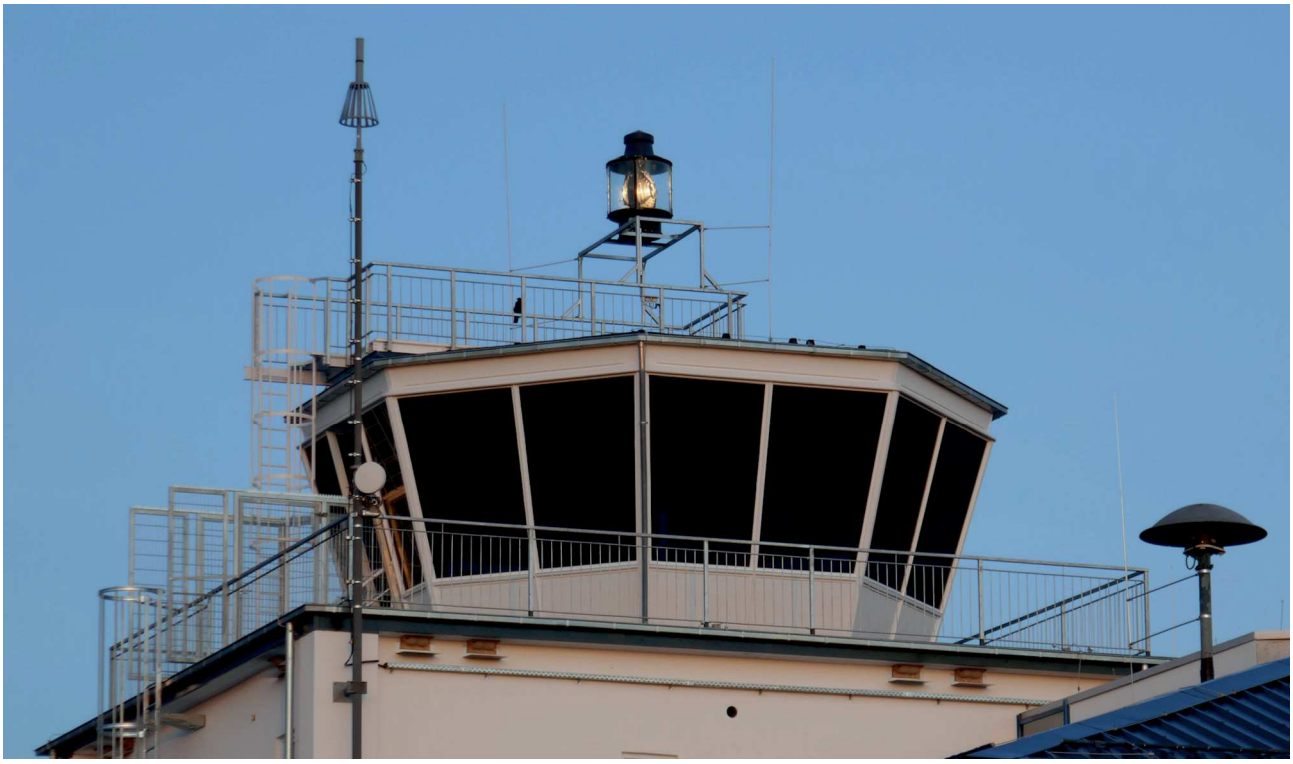
Lange vorher war er angekündigt worden, und Anfang Dezember 2018 wurde er dann auch vollzogen - der Umzug der Deutschen Flugsicherung (DFS) nach Leipzig. Seitdem wird der Flugverkehr am Flughafen Saarbrücken von dort aus mit Hilfe von Monitoren und hoch auflösenden Video- und Infrarotkameras überwacht. An ihrem neuen Arbeitsplatz haben die Fluglotsen das Geschehen in der Luft und am Boden im Blick, ohne noch aus dem Fenster schauen zu müssen.

Saarbrücken ist damit der erste internationale Flughafen in Deutschland, an dem die DFS kein örtliches Personal mehr stationiert hat. Dabei will man es aber nicht belassen. In absehbarer Zeit sollen noch zwei weitere Flughäfen von Leipzig aus fernüberwacht werden. Mittelfristig möchte man aber auch an größeren Flughäfen die Lotsen durch moderne Technik ersetzen. Konkrete Planungen hierzu gibt es jedoch bis jetzt noch nicht.

Vier Jahre hatte es gedauert, bis die Fernüberwachung mittels Kamera einsatzfähig war. Eine große Herausforderung für die Technik war es insbesondere sicherzustellen, dass sich die in Saarbrücken installierten Kameras problemlos vom Lotsen aus der Ferne steuern lassen und auch bei Schlechtwetter und Dunkelheit störungsfrei funktionieren.

Inzwischen hat das sogenannte Remote Tower Control-System (RTC) seine Bewährungsprobe bestanden. Größere Probleme gab es bisher anscheinend nicht. Somit stellt sich jetzt nur noch die Frage, was mit dem ehemaligen Tower am Flughafen passiert. Wird er abgerissen oder wie so vieles Alte unter Denkmalschutz gestellt? Der Scheinwerfer auf dem Dach dreht jedenfalls nachts immer noch seine Runden und zeigt weiterhin jedem an, dass man sich in der Nähe des Flughafens befindet.

Ein Flughafengebäude unter Denkmalschutz, das wäre einmal etwas Neues.



Aufgrund des Umzugs der Deutschen Flugsicherung (DFS) nach Leipzig wird der Tower des Flughafens nicht mehr gebraucht. Dennoch dreht der Scheinwerfer auf dem Dach nachts weiterhin seine Runden und zeigt an, dass man sich in der Nähe des Flughafens befindet.

2018 - ein Jahr mit Licht und Schatten

Leider verlief das Jahr 2018 für den Flughafen Saarbrücken nicht ganz so, wie man sich dies zu Beginn vorgestellt hatte. Bei den Passagierzahlen musste der Flughafen gegenüber dem Vorjahr ein kräftiges Minus verbuchen. Der Rückgang betraf dabei sowohl den Charter- als auch den innerdeutschen Linienverkehr.

Erfreulich war dagegen die Entwicklung bei den Aufwendungen für den operativen Flugbetrieb. Gegenüber 2013 konnte das Defizit in diesem Bereich um rund die Hälfte gesenkt werden. Damit war der Flughafen auf einem guten Weg, die Vorgaben der EU bis zum Jahr 2024 zu erfüllen. Zu diesem Zeitpunkt sah es aus, als sei der Bestand des Flughafens langfristig gesichert.

Deutschland-Premiere am Flughafen Saarbrücken

Aufgrund von Bauarbeiten wurde der Flughafen Saarbrücken im März 2019 für drei Wochen vollständig geschlossen. Es waren aber nicht irgendwelche Bauarbeiten, die zur Schließung des Flughafens führten. Der Grund für die langfristig geplante Schließung war der Einbau von EMAS am westlichen Ende der Start- und Landebahn.

Bei EMAS (Engineered Materials Arresting System) handelt es sich um ein Sicherheitssystem, mit Hilfe dessen ein über das Ende der Landebahn hinaus rollendes Flugzeug gestoppt wird, ohne dass dabei Passagiere und Fahrwerk zu Schaden kommen. EMAS ist vergleichbar mit einem Kiesbett. In den Auslauf der Landebahn werden spezielle Materialien eingelassen, die einerseits so weich sind, dass ein Flugzeug darin einsinkt, andererseits aber noch die Festigkeit besitzen, dass Rettungsfahrzeuge an das Flugzeug problemlos herankommen können. In den USA wurde dieses neuartige Sicherheitssystem bereits an zahlreichen Flughäfen installiert, in Deutschland bisher noch nirgendwo.

Der Flughafen war daher in diesen drei Wochen auch das Ziel zahlreicher Besucher aus der ganzen Welt. Nur selten bestand bisher die Möglichkeit, den Einbau dieses Systems aus nächster Nähe zu beobachten.

Über den Einbau von EMAS am Flughafen Saarbrücken wurde bundesweit in der Presse äußerst positiv berichtet. Letztendlich hat der Flughafen mit dieser Baumaßnahme nicht nur in zusätzliche Sicherheit investiert, er hat auch erfolgreich Werbung in eigener Sache gemacht.

Eine unscheinbare weiße Fläche, das neue EMAS-Sicherheitssystem am westlichen Ende der Start- und Landebahn.

Eine Maschine von Adria Airways stand noch lange Zeit nach Einstellung des Flugbetriebs in Saarbrücken.

Luxair und Berlin - die Zeichen stehen auf Trennung

Bereits im Mai 2019 konnte man in der "Saarbrücker Zeitung" lesen, dass Luxair mit der Auslastung der Berlin-Flüge unzufrieden war. Mindestens 100.000 Passagiere jährlich würde man auf Dauer benötigen, um die Strecke in die Bundeshauptstadt kostendeckend zu bedienen. Rund 80.000 Passagiere waren es 2018 gewesen, viel mehr würden es nach aktuellem Stand auch im laufenden Jahr nicht werden. Der Grund für die unbefriedigende Auslastung war auch gleich gefunden: Auf den Flügen fehlten die Kurzurlauber und Tagestouristen. Um die Nachfrage anzukurbeln, wollte man im Sommer mit einer aggressiven Preispolitik die Strecke "auf Vordermann bringen". Von einer Aufgabe der Berlin-Verbindung war zu diesem Zeitpunkt nicht die Rede.

Mit der Insolvenz von Adria Airways und der damit verbundenen Einstellung des Flugbetriebs im September änderten sich die Gegebenheiten für Luxair dann aber gravierend.

Dass sich die slowenische Fluggesellschaft in finanziellen Schwierigkeiten befand, war bereits seit längerem bekannt. Bisher hatte man aber immer noch gehofft, die bestehenden Probleme mit Hilfe von Investoren aus der Welt schaffen zu können. Die Suche nach potenziellen Investoren war jedoch ganz offensichtlich erfolglos geblieben.

Kurzfristig musste jetzt ein neuer, zuverlässiger Partner mit einem gleich gut geeigneten Fluggerät von Luxair gefunden werden. Die Wahl fiel auf die estnische Fluggesellschaft "Nordica". Es wurde damals allerdings vermutet, dass die Bedingungen, unter denen der Vertrag mit Nordica zustande kam, für Luxair eher suboptimal waren.

Mitte Oktober gab es dann erstmals Gerüchte, wonach Luxair die Berlin-Verbindung zum Ende des Jahres aufgeben würde. Genaueres erfuhr man aber nicht. Es hieß lediglich, die Verhandlungen über den Fortbestand der Flüge seien noch nicht abgeschlossen.

Danish Air Transport (DAT) übernimmt ab Januar 2020

Nicht ganz unerwartet hieß es dann am 30. Oktober 2019 in der Presse, dass Luxair die Verträge mit dem Flughafen zum Ende des Jahres aufgrund der unbefriedigenden Nachfrage gekündigt habe. Überraschend für viele war dann wiederum, dass man mit der dänischen Fluggesellschaft "Danish Air Transport (DAT)" auch gleich einen Nachfolger für Luxair präsentieren konnte. DAT würde ab dem 1. Januar 2020 die Verbindung nach Berlin mit einer Turboprop-Maschine vom Typ ATR 72 bedienen und dieses Flugzeug dann auch fest am Flughafen stationieren. Im Vergleich zum Jet würde die Turboprop-Maschine allerdings eine etwas längere Flugzeit benötigen.

Die dänische Fluggesellschaft war in Saarbrücken keine Unbekannte. ATR 72 der DAT konnte man bisher auch schon des öfteren in der Werft von Contact Air antreffen. Insofern wusste man am Flughafen, mit wem man es künftig zu tun haben würde.

Danish Air Transport (DAT) war in Saarbrücken kein unbekanntes Unternehmen. Das Foto stammt aus dem Jahr 2018.

Thomas Cook ist insolvent

Am 23. September 2019 erschütterte die Mitteilung von der Insolvenz des britischen Reisekonzerns Thomas Cook die Reisebranche in ganz Europa. Zu Thomas Cook gehörten damals auch die deutschen Tochterunternehmen Neckermann Reisen, Bucher Reisen und Öger Tours sowie die Fluggesellschaft Condor. Condor durfte dank staatlicher Unterstützung weiter fliegen, der Verkauf von Urlaubsreisen wurde dagegen mit sofortiger Wirkung eingestellt.

Nach Angaben von Wirtschaftsexperten war Thomas Cook seit Jahren hoch verschuldet und musste einen wesentlichen Teil seiner Einnahmen zur Tilgung dieser Schulden verwenden. Das schwache englische Pfund und das Gerangel um den Brexit soll das Unternehmen dann in den Abgrund gestürzt haben.

Die Insolvenz von Thomas Cook brachte auch zahlreiche Urlaubsreisende in erhebliche Schwierigkeiten. Die einen wussten zunächst nicht, wie sie von ihrem Urlaubsort wieder zurück nach Deutschland kommen sollten, die anderen konnten ihre gebuchte Urlaubsreise nicht antreten, weil diese abgesagt worden war. Die Rückholung nach Deutschland funktionierte dann aber erfreulich reibungslos. Diejenigen,

Durch die Insolvenz von Thomas Cook war auch die Fluggesellschaft Condor in Schieflage geraten. Dank staatlicher Hilfen konnte sie aber gerettet werden. Condor fliegt den Airport Saarbrücken seit vielen Jahren nicht mehr an. Das Foto entstand bei einer Besichtigung des Flughafens Frankfurt im September 2019.

die ihre Reise bereits ganz oder teilweise bezahlt hatten, mussten dagegen schauen, wie sie wieder zu ihrem Geld kommen. Das war in diesem Fall nicht ganz einfach, da die Insolvenzversicherung des Unternehmens nur für einen Teil der Ansprüche aufkam. Erfreulicherweise sprang dann aber der deutsche Staat ein, so dass niemand auf seinen Auslagen sitzen blieb.

Wie viele Urlauber am Flughafen Saarbrücken von der Pleite betroffen waren, ist nicht bekannt. Eine nicht unwesentliche Zahl dürfte es aber gewesen sein.

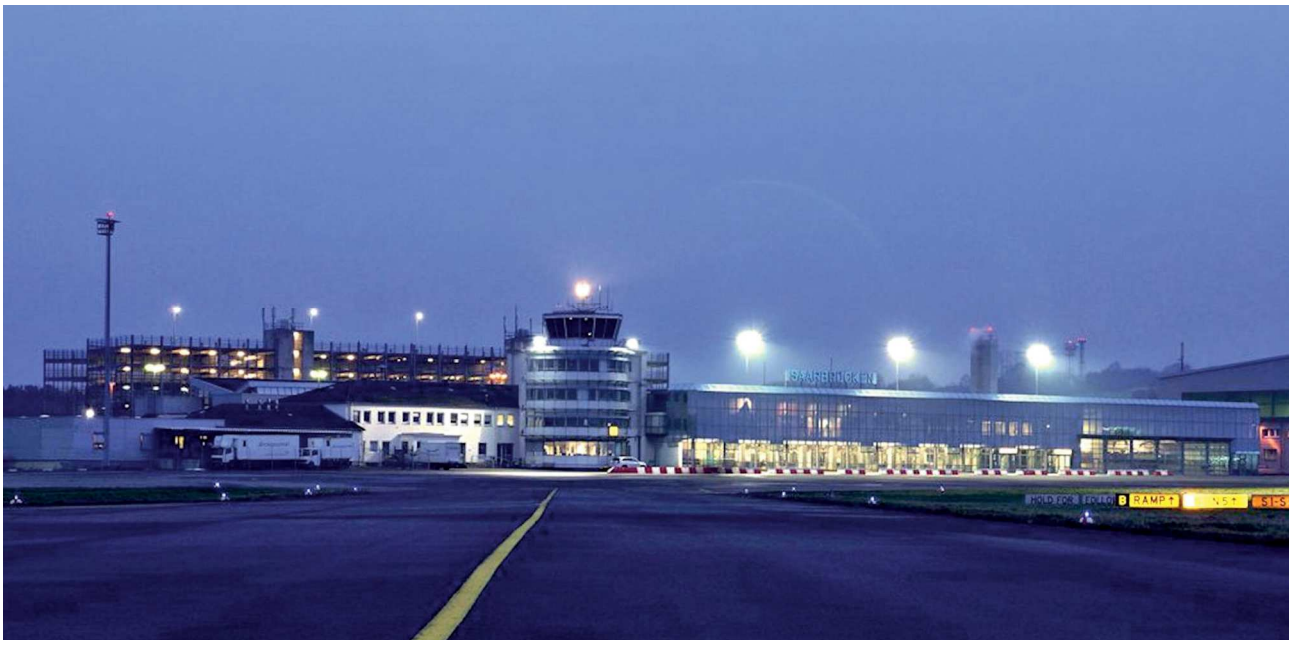
Betroffen waren aber nicht nur Urlauber, Hoteliers und die Konzernunternehmen, betroffen waren auch zahlreiche Reisebüros in ganz Deutschland. Dazu gehörte auch eines am Flughafen Saarbrücken. Zum Glück hatte man für dieses aber schnell eine Lösung gefunden. Unter einem neuen Namen konnte es schon nach kurzer Zeit wieder seine Schalter öffnen.

Flughafen und Danish Air Transport starten zuversichtlich in das Jahr 2020

Zu Beginn des Jahres 2020 zeigten sich sowohl der Flughafen als auch Danish Air Transport sehr zuversichtlich für die kommenden Monate. DAT wollte nach einem gelungenen Start die Zahl der Berlin-Reisenden bis Dezember auf rund 90.000 steigern und machte dazu mit dem markigen Slogan "Die Wikinger kommen" Werbung in der gesamten Region. Der Flughafen rechnete ebenfalls mit einem deutlichen Zuwachs an Passagieren, zumal im Sommer eine neue Verbindung nach Hurghada am Roten Meer hinzukommen sollte. Dass es nur zwei Monate später ganz anders aussehen würde, damit konnte zu diesem Zeitpunkt niemand rechnen.

Nichts geht mehr

Im März beherrschte international nur noch ein Thema die Schlagzeilen - Corona. Fast überall hatten die Menschen Angst, sich mit dem aus China stammenden Virus zu infizieren. Nachdem die Weltgesundheitsorganisation am 11. März die weltweite Ausbreitung des Corona-Virus zu einer Pandemie erklärt hatte, wurden allerorts von Seiten der Politik Maßnahmen zur Bekämpfung des Virus ergriffen. In Deutschland beschlossen Bund und Länder ein umfangreiches Kontaktverbot, das bis in den Mai andauern sollte. Restaurants mussten schließen, ebenso Friseure, Massage- und Fitness-Studios.



Nichts geht mehr am Flughafen Saarbrücken. Die Corona-Pandemie beherrscht das Geschehen.

Die Folgen dieser Maßnahmen waren für die gesamte Luftfahrtbranche verheerend. Auf allen Flughäfen brachen die Passagierzahlen dramatisch ein. Saarbrücken war davon nicht ausgenommen. DAT flog aufgrund fehlender Nachfrage nur noch einmal täglich nach Berlin, und Luxair stellte die Verbindung nach Hamburg im Verlauf des Monats sogar vollständig ein. Auch Sun Express startete wegen einer von der Türkei verhängten Einreisesperre nicht mehr von hier. Obwohl all dies das Leben am Flughafen schon fast vollständig zum Erliegen gebracht hatte, sollte es in den beiden folgenden Monaten noch misslicher werden. Weder im April noch im Mai fand ein einziger Linien- oder Charterflug statt. Geflogen werden konnte nur nach vorheriger Anmeldung. Selbst nachdem das Kontaktverbot gelockert worden war, herrschte im gesamten Land noch lange Zeit eine gespenstische Ruhe.

Ab dem 2. Juni gab es dann zumindest wieder eine Tagesrandverbindung nach Berlin. Mehr aber auch nicht. Wer fliegen wollte, musste zudem sowohl am Flughafen als auch im Flugzeug eine ganze Reihe von Sicherheitsvorkehrungen beachten. Fliegen machte so ganz sicher keine Freude. Geflogen sind daher nur die, die ihren Termin in Berlin aus welchen Gründen auch immer nicht verschieben konnten. Bei diesem einen Berlin-Umlauf blieb es dann bis Ende August. Erst im September kam ein zweiter Umlauf hinzu.

Im Verlauf des Monats Juni wurde bekannt, dass ab Juli auch wieder Mallorca und die griechischen Inseln angeflogen würden. Aber auch für die Passagiere dieser Flüge galten strenge Vorschriften. Zudem waren vielerorts nur wenige Einrichtungen geöffnet, und selbst am Strand musste man einen Sicherheitsabstand wahren. Als dann heimkehrende Urlauber für steigende Infektionszahlen sorgten, wurde Mitte August vom Auswärtigen Amt eine Reisewarnung für fast ganz Spanien ausgesprochen. Ausgenommen waren nur die Kanaren. Reiserückkehrer mussten sich am Flughafen testen lassen, Infizierte mussten sich für vierzehn Tage in Quarantäne begeben. In der Folge sagte der Reiseveranstalter TUI alle Pauschalreisen nach Spanien ab.

In diesen Tagen zeigte sich auch deutlich, wie stark die Luftverkehrsbranche von der Corona-Pandemie und den daraus resultierenden Maßnahmen betroffen war. Aufgrund fehlender Einnahmen

standen Flughäfen und Fluggesellschaften wie die Lufthansa auf einen Schlag mit dem Rücken zur Wand. Da mit einer schnellen Erholung nicht zu rechnen war, wurde nach einigem Hin und Her von Seiten der Bundesregierung ein Hilfspaket zur Stützung der betroffenen Unternehmen geschnürt, von dem dann auch der Flughafen in Saarbrücken profitieren sollte.

Contact Air zieht Großauftrag an Land

Im Sommer 2020, in dem es ansonsten fast nur negative Schlagzeilen gegeben hatte, konnte die Werft von Contact Air überraschend vermelden, einen Großauftrag an Land gezogen zu haben. Von der insolventen britischen Fluggesellschaft FlyBe waren achtzehn Turboprop-Maschinen des Typs Bombardier Dash 8-Q400 an eine deutsche Leasinggesellschaft zurückgegeben worden. In der Folge hatte die Leasinggesellschaft die Saarbrücker Werft beauftragt, diese achtzehn Maschinen bis zu ihrem erneuten Einsatz flugfähig zu halten und zu warten. Nach Angaben von Contact Air war mit diesem Großauftrag eine längerfristige Auslastung der Werft sichergestellt.

Achtzehn Turboprop-Maschinen warten am Flughafen Saarbrücken auf neue Einsatzmöglichkeiten.

Umweltorganisationen fordern die Schließung regionaler Flughäfen

Leider wird in Zeiten, in denen es für Presse, Funk und Fernsehen nur wenig zu berichten gibt, auch immer wieder einmal den Menschen eine Bühne geboten, die mit der Fliegerei auf Kriegsfuß stehen. So war es denn wenig verwunderlich, dass sich im August Umweltorganisationen zu Wort meldeten und die sofortige Schließung von sieben regionalen Flughäfen forderten. Zu diesen sieben gehörte auch Saarbrücken. Als Grund für ihre Forderung gaben sie an, regionale Flughäfen seien unwirtschaftlich, klimaschädlich und "ohne Bedeutung für die Verkehrsanbindung". Das habe eine von ihnen erstellte Studie ergeben.

Erfreulicherweise hat der Flughafenverband ADV umgehend zu dieser Studie Stellung bezogen und den Behauptungen der Umweltorganisationen vehement widersprochen. Regionale Flughäfen erfüllen wichtige verkehrliche Funktionen und sind "ein stabiler und unverzichtbarer Wachstumsgeber und Wirtschaftsmotor für Regionen und Volkswirtschaft", heißt es unter anderem in dieser Stellungnahme des ADV.

Kontaktbeschränkungen werden erneuert

Nachdem im Spätsommer die Infektionszahlen stark angestiegen waren, wurden Anfang November die Kontaktbeschränkungen erneuert. Die Gastronomie musste ein zweites Mal schließen, touristische

Übernachtungsangebote wurden verboten. In mehreren Schritten sollte dieser sogenannte "Lockdown" dann immer wieder um mehrere Wochen verlängert werden. Nach der Zulassung erster Corona-Impfstoffe hoffte man aber, im Januar zahlreiche Maßnahmen wieder zurückfahren zu können.
Es war klar, dass infolge der erneuten Einschränkung des öffentlichen Lebens ein normaler Flugbetrieb bis auf weiteres nicht mehr möglich sein würde. Letztendlich musste der Flughafen das Jahr 2020 mit einem kräftigen Minus sowohl bei den Einnahmen als auch bei den Passagieren abschließen. Man konnte lediglich darauf hoffen, dass es nach dem Ende der Corona-Pandemie wieder aufwärts geht.
Zunächst aber begann das Jahr 2021 so wie das Jahr 2020 geendet hatte...

Januar 2021 - Der "Lockdown" wird verschärft

Ursprünglich hatte die Politik geplant, die Einschränkungen des öffentlichen Lebens im Januar 2021 wieder aufzuheben. Wegen anhaltend hoher Infektionszahlen wurde dann aber von Bund und Ländern genau das Gegenteil beschlossen. Private Zusammenkünfte wurden weiter erschwert, in Landkreisen mit sehr hohen Infektionszahlen schränkte man zudem auch noch die Bewegungsfreiheit der Menschen ein. Erst im März wurden die im Januar beschlossenen Restriktionen leicht gelockert. Weitere Lockerungen gab es dann im Mai. Für die Luftfahrt blieben diese von der Politik getroffenen Maßnahmen naturgemäß nicht ohne Folgen.

Lange Zeit hatte Luxair mit ihren Flugzeugen erfolgreich die Strecke Saarbrücken - Hamburg bedient. Bedingt durch die Corona-Pandemie war im Frühjahr 2021 bis auf weiteres Schluss.
Auf der Strecke nach Hamburg kamen im Verlauf der Jahre unterschiedliche Fluggeräte zum Einsatz. Anfangs wurde mit einer Embraer ERJ 135 (Foto) oder ERJ 145 geflogen. Später löste dann die Bombardier Dash 8-Q400 die Embraer ab. Verschiedentlich war aber auch eine Boeing 737 auf dieser Strecke zu sehen.

Luxair setzt die Flüge nach Hamburg aus, DAT übernimmt

Schon Ende Januar war aus der regionalen Presse zu erfahren, dass Luxair vorläufig keine keine Flüge mehr von Saarbrücken nach Hamburg anbieten wird. Vor Corona hatte es auf dieser Strecke stets eine stabile Nachfrage gegeben. Durch den erneuten Lockdown war das Passagieraufkommen aber derart zurückgegangen, dass sich die Verbindung jetzt nicht mehr rechnete. Luxair gab an, die Flüge solange auszusetzen, bis sich die Situation nach Corona wieder normalisiert haben würde. Man ging jedoch davon aus, mit Beginn des Winterflugplans 2021/22 Hamburg wieder anfliegen zu können. Leider ist es dazu aber nicht gekommen. Der Winterflugplan trat am 31. Oktober ohne die Flüge von Luxair in Kraft.
Im März konnte der Flughafen dann vermelden, dass die dänische DAT ab Mai an drei Tagen in der Woche jeweils einen Hin- und Rückflug nach Hamburg durchführen wird. Das waren zwar deutlich weniger Flüge als vor Corona, offensichtlich reichte dieses Angebot aber für den Augenblick aus.

TUI bietet ab Mai Charterflüge ab Saarbrücken an

Nur einen Monat später gab der Reiseveranstalter TUI bekannt, dass man ab Mai wieder Ziele in Spanien und in Griechenland von Saarbrücken aus anfliegen werde. Rund 600 Charterflüge sollten es bis Oktober sein. Mit einem speziellen Hygienekonzept, flexiblen Umbuchungsoptionen und einer kostenlosen "Covid-Protect-Versicherung" wollte man zudem Reisewilligen die Angst vor unabsehbaren Folgen der Pandemie nehmen.

Zur Sicherheit der Fluggäste und des eigenen Personals hatte auch der Flughafen selbst ein umfangreiches Hygienekonzept erstellt. Ergänzt wurde dieses Konzept durch eine Teststation, wo sich die Passagiere vor und nach der Reise auf eine eventuelle Infektion mit dem Corona-Virus testen lassen konnten.

Zu den Flügen der TUI kamen im Verlauf des Sommers weitere Urlaubsflüge anderer Reiseveranstalter hinzu. Und mit diesen Urlaubsflügen kehrten nicht nur die altbekannten Fluggesellschaften Eurowings und SunExpress an den Flughafen zurück, es kam auch eine renommierte Fluggesellschaft neu hinzu: Corendon Airlines.

Corendon Airlines ist eine türkische Fluggesellschaft, die bereits im vergangenen Jahr Flüge von Saarbrücken aus anbieten wollte. Pandemiebedingt war dies aber nicht möglich gewesen. Jetzt beabsichtigte man aber von hier aus durchzustarten und hatte dabei insbesondere auch den französischen Markt im Blick. Im Sommer sollte es zunächst zweimal pro Woche nach Antalya und einmal nach Heraklion auf Kreta gehen. Nach Aufhebung der Reisewarnung für Ägypten wollte man auch einmal wöchentlich Hurghada am Roten Meer anfliegen.

Neu im Flugplan: Hurghada

Am frühen Abend des 5. Oktober war es dann tatsächlich so weit. Bei regnerischem Wetter und kühlen Temperaturen hob nach vielen Jahren erstmals wieder ein Flieger in Richtung Hurghada ab. Die an Bord der Boeing 737 der Corendon Airlines befindlichen Fluggäste werden froh gewesen sein, das an diesem Tag extrem unfreundliche Wetter für die nächste Zeit einmal vergessen zu können.

Bei regnerischem Wetter ging es Anfang Oktober 2021 erstmals wieder nach Hurghada. Unser Foto zeigt die Boeing 737 von Corendon Airlines kurz vor dem Abflug.

Auch der Flughafen Hahn ist insolvent

Am 19. Oktober 2021 teilte das Amtsgericht Bad Kreuznach der Öffentlichkeit mit, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn Insolvenz beantragt hat. Der Flughafen gehört seit 2017 zu 82,5 Prozent der chinesischen Unternehmensgruppe HNA, die bereits im Januar wegen hoher Schulden insolvent gegangen war. Die restlichen Anteile des Flughafens werden weiterhin vom Bundesland Hessen gehalten, das diese Anteile gerne los geworden wäre, dafür aber bisher keinen Käufer gefunden hat.

Bereits vor längerem hatte sich abgezeichnet, dass das Geschäftsmodell des Flughafens Hahn nicht funktionieren wird und ein rentabler Betrieb in weiter Ferne liegt. Der Flughafen gilt als Drehkreuz für Billigflieger. Mit Billigfliegern verdient man aber bekanntlich kein Geld. Größter Kunde des Hahn war schon immer Ryanair. Ryanair hatte in den vergangenen Jahren aber immer mehr Flüge nach Luxemburg, Köln und Frankfurt verlagert, wodurch die Passagierzahlen am Hahn deutlich eingebrochen waren. Der Flughafen verbuchte zuletzt zwar Zuwächse im Frachtverkehr. Diese Zuwächse reichten aber nicht aus, die Verluste im Reiseverkehr auszugleichen.

Inzwischen ist ein vorläufiger Insolvenzverwalter bestellt, der hofft, mit Hilfe einer weltweiten Ausschreibung neue Investoren für den Hahn zu finden.

Winterflugplan mit attraktiven Urlaubszielen

Am 31. Oktober 2021 trat der Winterflugplan 2021/22 in Kraft. Obwohl die Zeiten nach wie vor ungewiss sind, werden in einem Winterflugplan erstmals vier Warmwasserziele durchgängig von Saarbrücken aus angeflogen. Corendon Airways bedient die Strecken nach Gran Canaria, Fuerteventura und Hurghada, SunExpress fliegt nach Antalya. Linienflüge gibt es nach wie vor nach Berlin und Hamburg. Die Anzahl der wöchentlichen Linienflüge ist aber immer noch stark eingeschränkt. DAT hat lediglich angekündigt, auf beiden Strecken jetzt wieder ein größeres Flugzeug einzusetzen.

Wie bereits von Politik und Ärzteschaft vermutet, stieg die Zahl der mit dem Corona-Virus infizierten Menschen im November stark an. Erneute Ausfälle von Urlaubsflügen gab es trotz dieser pandemischen Entwicklung bisher nicht.

Reisebranche hofft auf ein gutes Jahr 2022

Glaubt man einem Bericht der Saarbrücker Zeitung von Ende November, ist die Zuversicht der Reiseveranstalter für 2022 groß. Nicht nur die großen Reisekonzerne, auch die Anbieter von Spezialreisen erwarten einen nachfragestarken Sommer. Der Wunsch, im kommenden Jahr zu verreisen, sei trotz Corona-Krise ungebrochen.

Der Optimismus der Touristikunternehmen spiegelt sich auch im neuen Sommerflugplan des Flughafens Saarbrücken wider, der wenige Tage vor Weihnachten der Öffentlichkeit präsentiert worden war. Wenn es das Corona-Virus zulässt, wird es im Sommer 2022 sogar ein paar Urlaubsflüge mehr als im Vorkrisenjahr 2019 geben.

Es bleibt zu wünschen, dass die Reisebranche mit ihrer Einschätzung richtig liegt. Ob sie der Corona-Krise tatsächlich trotzen kann - die nächsten Monate werden es zeigen.

Der Flughafen als Standort- und Wirtschaftsfaktor

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Struktur der saarländischen Wirtschaft gravierend verändert. Bis in die 70er-Jahre des vorherigen Jahrhunderts war die Wirtschaft von Kohle und Stahl geprägt. Danach bestimmten Unternehmen aus dem Bereich der Automobilindustrie das wirtschaftliche Geschehen im Land. Doch auch diese Branche steht neuerdings vor großen Herausforderungen. Seit einigen Jahren zwingen Digitalisierung und Elektromobilität die Unternehmen dazu, in neue Technologien und alternative Antriebe zu investieren, wenn sie weiterhin am Markt bestehen wollen. Neue Technologien gehen aber meist mit einem Abbau von Arbeitsplätzen einher. Insofern war die saarländische Landesregierung gut beraten, sich frühzeitig um die Ansiedlung von innovativen und zukunftsorientierten Unternehmen zu bemühen. Diese Bemühungen führten bereits zu ersten Erfolgen. So wird demnächst ein chinesisches Unternehmen im Saarland Batterien für Elektroautos herstellen und diese Batterien dann in ganz Europa vertreiben. Ein großes mittelständisches Unternehmen mit Stammsitz in Nordrhein-Westfalen hat vor wenigen Monaten in Saarlouis ein neues Werk zur Produktion von Küchen eröffnet und möchte diese jetzt von hier aus bis weit nach Asien verkaufen. Und in Sankt Ingbert investiert eine große deutsche Firma 75 Millionen Euro in den Bau einer neuen Produktionsstätte für Elektrofahrräder.

Aber auch Forschung und Informationstechnologie sind zwischenzeitlich stark im Saarland vertreten. Erwähnt seien an dieser Stelle nur das Deutsche Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI) und das Cispa-Helmholtz-Zentrum für Informationssicherheit, wo im Endausbau bis zu 1000 Wissenschaftler aus aller Welt arbeiten sollen. Das Saarland ist somit auf einem guten Weg, sich zu einem Wirtschaftsstandort mit zahlreichen international agierenden Unternehmen und Einrichtungen zu wandeln.

Für eine derart innovative Wirtschaftsregion mit internationaler Ausrichtung ist ein leistungsfähiger Flughafen mit einem bedarfsgerechten Angebot von zentraler Bedeutung. Flughäfen als Infrastruktureinrichtungen haben Einfluss auf Standort-, Produktions- und Investitionsentscheidungen von Unternehmen und wirken somit auch maßgeblich auf die regionale Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung ein. Flughäfen erfüllen wichtige verkehrstechnische Funktionen und sind ein stabiler und unverzichtbarer Wachstumsgeber und Wirtschaftsmotor für die gesamte Region. Letztendlich tragen sie auch wesentlich zu gleichwertigen Lebensverhältnissen und zum Wohlstand der Gesellschaft bei. Von dort aus, wo man wohnt und arbeitet, möchte man auch bequem in Urlaub fliegen können.

Die Start- und Landebahn des Flughafens Saarbrücken wurde 2019 mit großem finanziellen Aufwand technisch aufgerüstet.

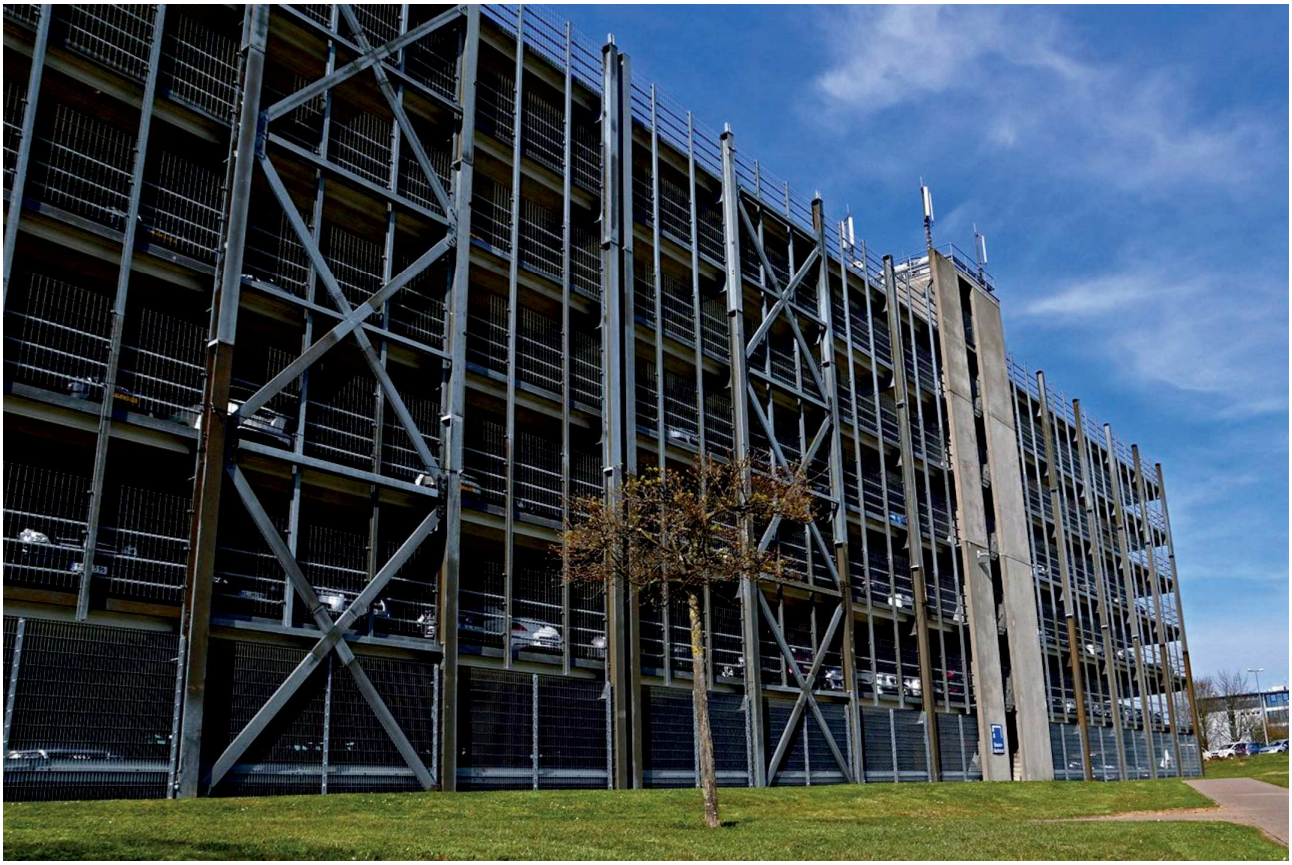
Der Flughafen Saarbrücken ist ein internationaler Flughafen mit einem breitgefächerten Angebot an Urlaubsflügen zu zahlreichen Zielen rund ums Mittelmeer und zu den Kanaren. Linienflüge gibt es derzeit nach Hamburg und Berlin. Die Linienflugverbindung nach München musste nach Insolvenz der Fluggesellschaft FlyBMI eingestellt werden. Sie soll aber mit einer anderen Gesellschaft in absehbarer Zeit wieder aufgenommen werden, da die Anbindung an das Drehkreuz München für das Saarland wichtig ist.

Von den Saarländern, aber auch von vielen Pfälzern und Lothringern, wird der Flughafen wegen seiner kurzen Wege von und zu den Flügen gerne in Anspruch genommen. Parkplätze sind in ausreichender Zahl vorhanden. Da der Flughafen aus dem gesamten Umland mit dem Auto gut erreichbar ist, lassen sich aber auch viele Fluggäste von Freunden oder Bekannten direkt dorthin bringen oder von dort abholen.

Der Flughafen verfügt über ein modernes und zweckmäßig eingerichtetes Terminal. Die Start- und Landebahn wurde 2019 mit großem finanziellen Aufwand nochmals technisch aufgerüstet.

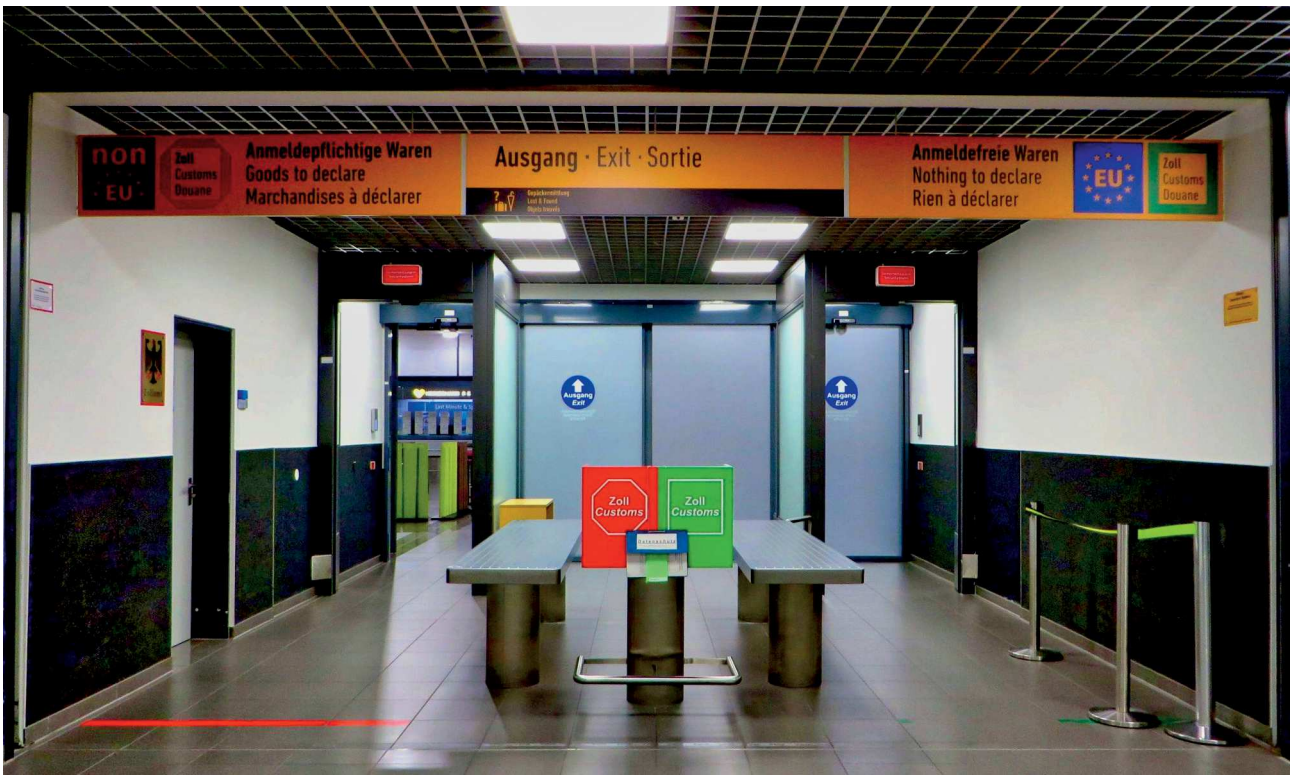
Während der Nachtstunden ist der Flughafen geschlossen. Rettungsflüge und Flüge für Organtransporte vom und zum nahe gelegenen Universitätsklinikum Homburg können jedoch auch außerhalb der regulären Öffnungszeiten starten und landen. Saarbrücken ist zudem Ausweichflughafen für den Flughafen Luxemburg. Zum Flughafen in Luxemburg besteht ein partnerschaftliches Verhältnis. Mehrmals im Jahr finden von Saarbrücken aus auch Pilgerflüge nach Lourdes statt. Diese Flüge werden meist von Fluggesellschaften durchgeführt, die man ansonsten hier nur selten oder auch gar nicht sieht.

Der jährliche Urlaubsflug genießt bei den Saarländern einen hohen Stellenwert und sorgt somit für eine jährlich annähernd gleichgroße Nachfrage, sofern dem nicht außergewöhnliche Ereignisse



Das Parkhaus des Flughafens Saarbrücken wurde im April 2002 aufgestockt. Dort stehen jetzt rund 1000 Stellplätze zur Verfügung. Weitere - nicht überdachte - Parkplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Terminal und zum Parkhaus.

entgegenstehen. Für Reisen zu den bekannten Sonnenzielen im Süden Europas ist das Flugzeug eine bequeme Alternative. Aber nicht nur bei den Urlaubsreisenden ist der Flughafen äußerst beliebt. Auch Geschäftsreisende und Politiker aller Parteien fliegen gerne ab Saarbrücken. Wer tagsüber in Hamburg oder Berlin Termine wahrnehmen will, bucht seine Flüge über das Internet, checkt auch "online" ein und kommt dann morgens eine halbe Stunde vor Abflug zur Sicherheitskontrolle. Am gleichen Abend ist man wieder zu Hause und spart damit auch noch die teure Übernachtung im Hotel.



Hier geht es nach der Ankunft nach draußen.

Mit dem Auto oder dem Zug dauert die Fahrt nach Hamburg, Berlin oder München mehrere Stunden. Die Fahrt mit der Bahn ist zudem wenig attraktiv. Nach Berlin und München gibt es von Saarbrücken aus jeweils nur eine durchgehende Verbindung am Tag, nach Hamburg nicht einmal eine. Man muss also fast immer in Mannheim umsteigen, was mit weiteren Zeitverlusten und gegebenenfalls auch noch mit anderweitigen Unannehmlichkeiten verbunden ist. An dieser Situation wird sich in absehbarer Zeit nichts ändern. Für den Saarländer liegt das Saarland mitten im Herzen Europas, für die Deutsche Bahn dagegen peripher abseits der großen Magistralen. Mit Fernzügen von und nach Saarbrücken lässt sich daher auch nur wenig Geld verdienen. Entsprechend unbefriedigend ist das Angebot. Dank des grenzüberschreitenden Fernverkehrs zwischen Frankreich und Deutschland hat die Deutsche Bahn das Saarland bisher aber noch nicht ganz auf das Abstellgleis schieben können. Die Mehrzahl der zwischen Paris und Frankfurt verkehrenden Züge hält derzeit noch in Saarbrücken und nicht in Straßburg. Auf den grenzüberschreitenden Fernverkehr hat aber auch die französische Staatsbahn einen wesentlichen Einfluss. Und die hat bisher immer die gleich schnelle Verbindung über Straßburg favorisiert.

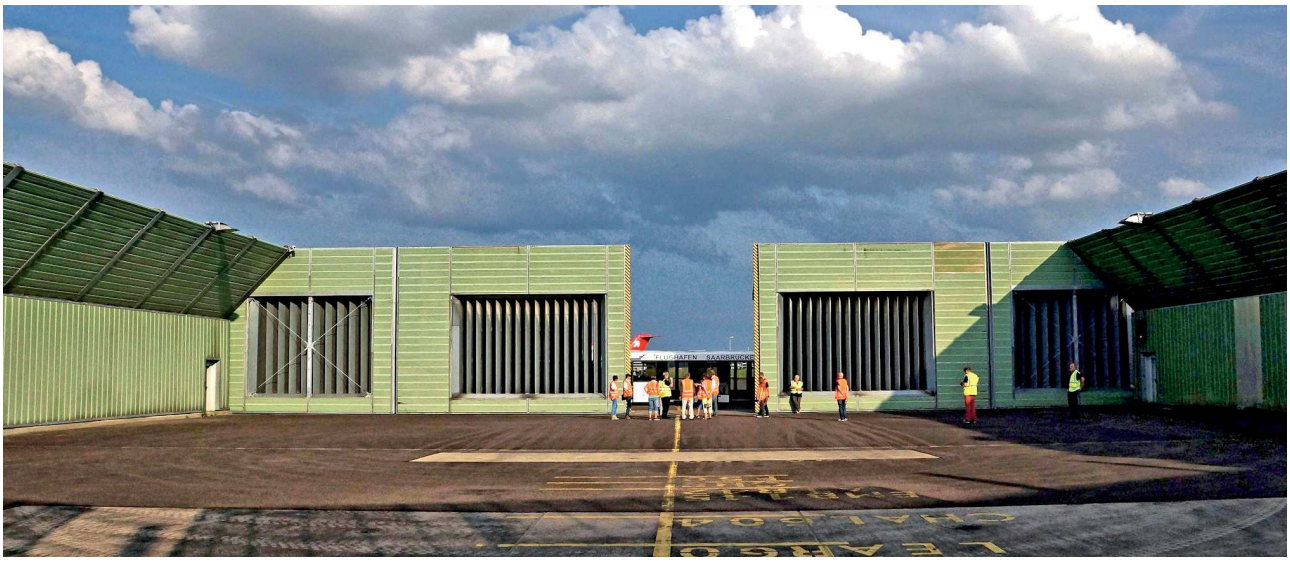
Der Flughafen Saarbrücken ist aber nicht nur ein bedeutender Standortfaktor, er ist auch als Wirtschaftsfaktor wichtig für die gesamte Region. Zur Aufrechterhaltung des Betriebs an sieben Tagen der Woche sind beim Flughafen selbst mehr als einhundert Menschen in den verschiedensten Funktionen

Blick in die Gerätehalle des Flughafens: Fahrzeuge für jede Situation

beschäftigt. Hinzu kommen die Mitarbeiter der auf dem Flughafengelände angesiedelten Unternehmen und Serviceeinrichtungen. Dazu zählen unter anderem die Reisebüros, die Gastronomie und die Flugzeugwerften. Jeder am Flughafen Beschäftigte zieht in der Regel weitere Beschäftigte im Flughafenumland nach sich.

Die beiden großen Flugzeugwerften "Contact Air Technik" und "ATS Aviation Technik Saar" bieten ihren Kunden ein umfangreiches Leistungsspektrum für die verschiedensten Flugzeugtypen an. Dies reicht von der Wartung, Instandhaltung bis zum kompletten Umbau von Flugzeugen. Die Arbeiten in beiden Werften stellen qualitativ hohe Anforderungen an das dort beschäftigte Personal.

Vom Flughafen profitieren auch die vielen kleinen und mittelständischen Reisebüros im Saarland, in Lothringen und in der Westpfalz. Die Buchung von Urlaubsreisen hat sich heute zwar zu einem Teil ins Internet verlagert, dennoch gibt es immer noch viele Menschen, die sich gerne in einem Reisebüro beraten lassen. Ohne einen Flughafen mit einem attraktiven Angebot in der Nähe würden diese Menschen wahrscheinlich mit dem Auto in Urlaub fahren oder ganz auf eine Reise verzichten. Andere Flughäfen - Frankfurt, Hahn und Luxemburg - sind aus dem Saarland ebenfalls nur bequem mit dem Auto zu erreichen. Zum Flughafen Frankfurt gibt es zwar von Saarbrücken aus eine durchgehende Zugverbindung



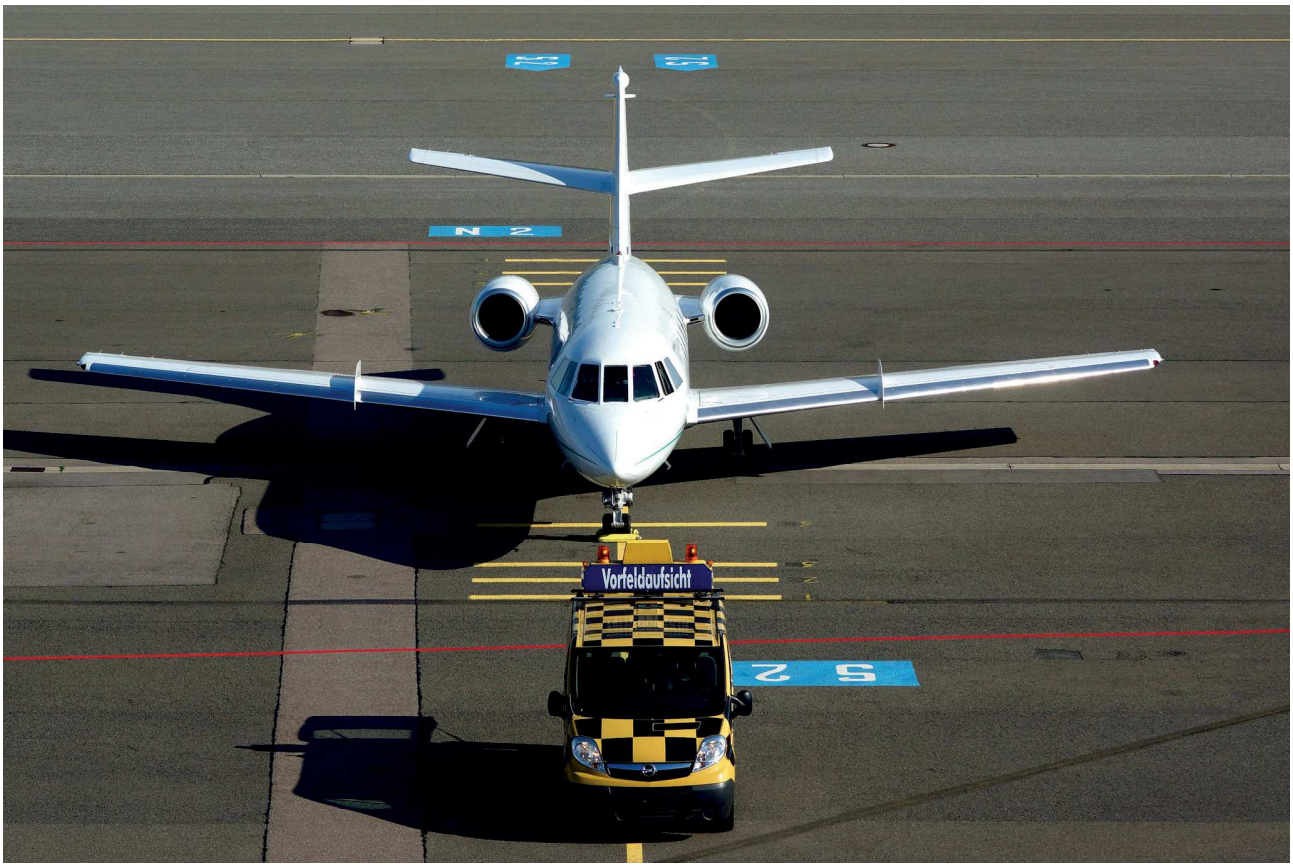
Die Lärmschutzbox des Flughafens. Hier können die Werften die Triebwerke der Flugzeuge testen.

mit einem Regionalexpress. Die Züge halten aber häufig unterwegs, bieten wenig Platz für große Gepäckstücke und machen dadurch die Nutzung für Urlaubsreisende eher uninteressant.

Nutznießer des Flughafens ist auch der saarländische Fremdenverkehr. Die touristische Bedeutung des Saarlandes hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen, was insbesondere an der Vielseitigkeit der Urlaubsregion liegt. Es spricht vieles dafür, dass das Reisen innerhalb Deutschlands auch in den kommenden Jahren angesagt bleiben wird, und das sollte sich dann in den Passagierzahlen des Flughafens noch deutlicher bemerkbar machen als bisher.

Obwohl viele Argumente für einen Fortbestand des Flughafens Saarbrücken sprechen, so gibt es dennoch auch immer wieder Menschen, die den Weiterbetrieb kritisch sehen. Kritisiert wird dabei vornehmlich die mit dem Fliegen verbundene Umweltbelastung sowie das derzeit noch vorhandene Defizit bei den Betriebskosten.

Aktuell wird der energiebedingte CO_2-Ausstoß zu weniger als drei Prozent vom Luftverkehr verursacht. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist die Umweltbelastung durch die Luftfahrt damit auch heute schon gering. Dennoch ist man im Verlauf der vergangenen Jahre nicht untätig geblieben und hat vieles unternommen, um das Fliegen noch umweltschonender zu machen. Neue, leichtere Flugzeuge mit leiseren und innovativen Antrieben kamen auf den Markt. Neue Verfahren zur Kerosinherstellung wurden entwickelt. Als Beispiel sei hier nur das nachhaltig produzierte Flugbenzin genannt. Dieser unter anderem aus Speiseresten hergestellte regenerative Treibstoff, auch Biosprit genannt, steht demnächst in größeren Mengen zur Verfügung und soll sukzessive dem herkömmlichen Kerosin beigemischt werden.



Blick auf das Vorfeld des Flughafens

Die unter dem Dach des Flughafenverbandes ADV organisierten deutschen Flughäfen haben sich bereits 2009 auf eine gemeinsame Strategie für den Klimaschutz verständigt. Diese Strategie sieht vor, den CO_2-Ausstoß bis 2030 um 50% und bis 2050 auf Null zu reduzieren.

Aber nicht nur die Flughäfen und die Luftfahrtindustrie, auch die Fluggesellschaften selbst ergreifen inzwischen Maßnahmen, um das Fliegen nachhaltiger zu machen. So war erst vor wenigen Wochen in der Zeitung zu lesen, dass die dänische Fluggesellschaft DAT sich seit Jahren an einem Programm zur Anpflanzung von Mangrovenbäumen in Myanmar beteiligt. Mit den dort initiierten Anpflanzungen ist es gelungen, den Kohlendioxidausstoß der Flüge auszugleichen und damit auf zahlreichen Strecken klimaneutral unterwegs zu sein. Die von Saarbrücken aus bedienten Strecken nach Hamburg und Berlin gehören inzwischen auch dazu.

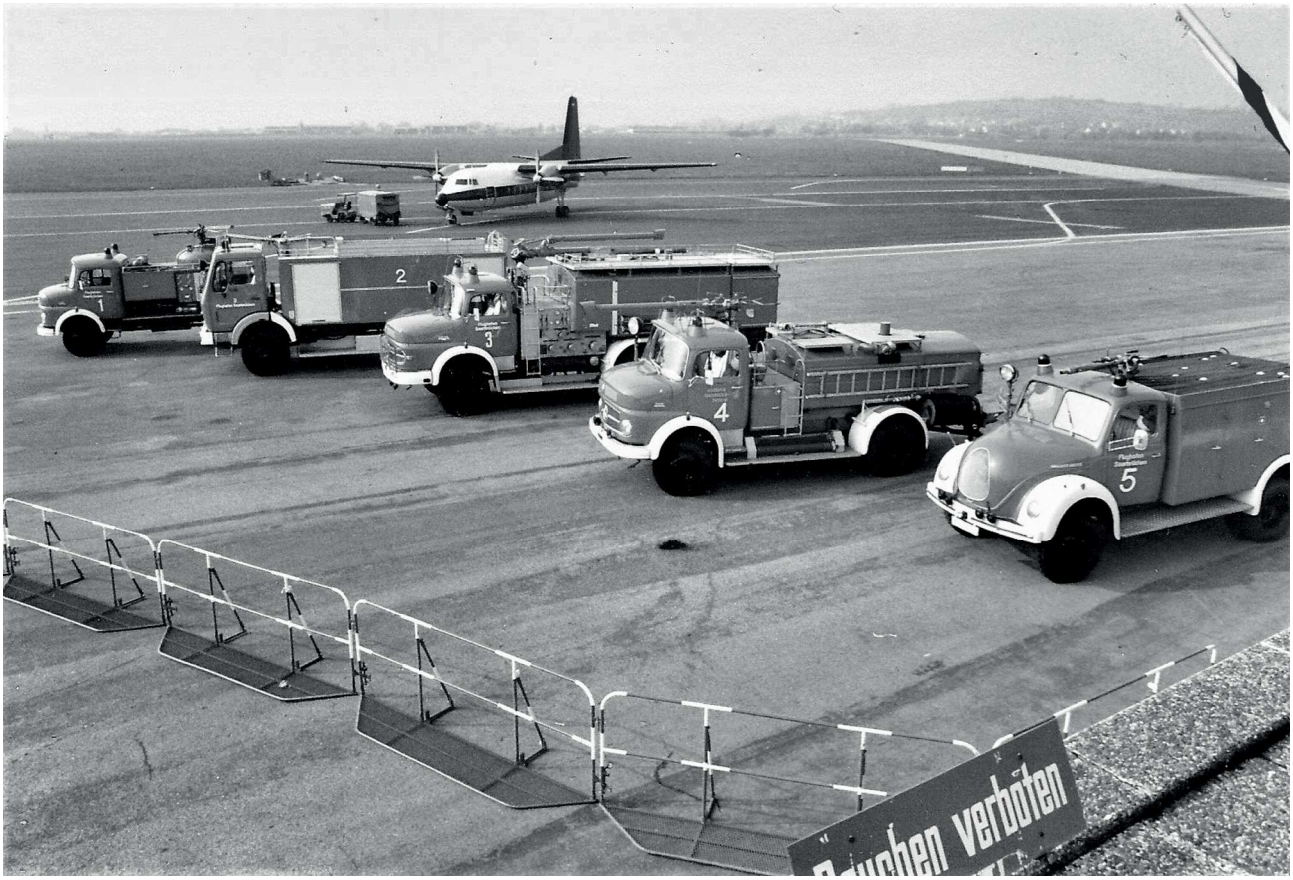
Zurück zum Flughafen Saarbrücken. Was wäre, wenn es den Flughafen von heute auf morgen nicht mehr gäbe. Genau kann das an dieser Stelle de facto niemand sagen. Sicher ist aber, dass bei einer Schließung des Flughafens dem Saarland eine Vielzahl von Arbeitsplätzen verloren ginge. Darunter wären auch zahlreiche Arbeitsplätze für hoch qualifizierte Frauen und Männer. Wahrscheinlich ist auch, dass sich der Geschäfts- und Urlaubsreiseverkehr noch weiter auf die Straße verlagern würde. Der Wunsch nach individueller Mobilität wird in den nächsten Jahren nicht abnehmen. Entweder würde man daher vorwiegend mit seinem Auto direkt zum Urlaubsort oder zu einem der umliegenden Flughäfen fahren. Der außerhalb des Saarlandes nächstgelegene Flughafen mit einem interessanten Angebot ist Luxemburg. Luxemburg ist von hier aus in einer angemessenen Zeit aber nur über die Straße zu erreichen. Auf den Zug umsteigen würden aus den bereits genannten Gründen nur ganz wenige.

Im März 2021 veröffentlichte das "Wochenmagazin Forum" ein Interview mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Geschäftsführer des Flughafens Saarbrücken. In diesem Interview zeigte man sich zunächst einmal sehr erfreut darüber, dass es in den vergangenen Jahren gelungen war, das Defizit bei den Betriebskosten des Flughafens deutlich zu senken. Beide Herren waren zudem sehr zuversichtlich, den Zuschussbedarf in naher Zukunft noch weiter reduzieren zu können. Gelingen soll dies vor allem mit einem weiterhin sehr stringenten Kostenmanagement. Den Bestand des Flughafens sehen aktuell weder der Aufsichtsratsvorsitzende noch der Geschäftsführer in Gefahr. Beide vertreten außerdem die Meinung, dass die Passagiere in Saarbrücken noch sehr individuell betreut werden. Ein Grund, weswegen viele Menschen immer wieder gerne von hier aus fliegen. Dieser Service hat andererseits aber auch seinen Preis. Billigflieger wird es daher auch künftig nicht in Saarbrücken geben. Durch die Billigflieger steigen zwar die Passagierzahlen an, die nicht durch Einnahmen gedeckten Betriebskosten aber ebenfalls.

Für mittlere und längere Entfernungen ist das Flugzeug immer noch das schnellste und sicherste Verkehrsmittel. Da der Wunsch nach individueller Mobilität ungebrochen ist, wird der Flugverkehr in den nächsten Jahren weiter zunehmen, aber aufgrund neuer Verfahren und Techniken auch umweltfreundlicher werden. Es liegt daher im Interesse von uns allen, wenn uns der Flughafen langfristig erhalten bleibt. Als Standort- und Wirtschaftsfaktor für das Saarland und die angrenzenden Regionen ist er jedenfalls unverzichtbar.

Fundstücke aus dem Archiv

Unsere Mitglieder waren mit ihren Kameras auch schon am Flughafen Saarbrücken unterwegs, als es den Verein der Flughafenfreunde noch nicht gegeben hat. Daher können wir Ihnen in den folgenden Kapiteln neben zahlreichen neueren Fotos auch eine ganze Reihe von interessanten älteren Fotos präsentieren. Die verminderte Bildqualität der älteren Aufnahmen beruht dabei auf der analogen Kameratechnik. Neue und alte Aufnahmen haben aber eins gemeinsam: sie wurden hier am Flughafen aufgenommen und sind es wert, einmal gezeigt zu werden.



Die Flughafenfeuerwehr präsentiert ihre Fahrzeuge - oben beim Tag der offenen Tür am 1. Mai 1986, unten bei einer Flughafenführung im Herbst 2016.

Die Luftbrücke nach West-Berlin

Bis zur Wiedervereinigung 1989 war es nur Fluggesellschaften aus Frankreich, Großbritannien und den USA erlaubt, die innerdeutsche Grenze zu überfliegen und einen Flughafen in West-Berlin anzusteuern. Unsere Fotos zeigen Flugzeuge von drei Fluggesellschaften, die zu Zeiten des kalten Krieges die Strecke von Saarbrücken nach West-Berlin bedient haben.

Fairchild -Hiller FH-227 B der französischen Fluggesellschaft TAT, aufgenommen im Juli 1983

BAe Hawker Siddeley HS-748-225 der Dan Air London, aufgenommen im Juli 1987

Boeing 727 der amarikanischen Fluggesellschaft ATA, aufgenommen im Mai 1989

Honecker im Saarland

Im September 1987 besuchte der Staatsratsvorsitzende der DDR, Erich Honecker, die Bundesrepublik Deutschland. Am 10.09.1987 kam er auch ins Saarland, um sich mit Familienangehörigen in seiner Heimatstadt Neunkirchen zu treffen. Unsere Fotos zeigen die Ankunft von Erich Honecker auf dem Flughafen in Ensheim.

Die Boeing 707 "Otto Lilienthal" der Luftwaffe

Tag der offenen Tür am 1. Mai 1989

Großer Andrang am Tag der offenen Tür 1989. Der halbrunde Anbau unterhalb des Towers war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht fertiggestellt.

Letzter Flug der Vickers VC10

Im Mai 1981 startete die Vickers VC10 der Vereinigten Arabischen Emirate zu ihrem letzten Flug von Abu Dhabi nach Saarbrücken. Hier wurde das Flugzeug in mehrere Teile zerlegt und mit Hilfe von Schwertransportern zur Flugausstellung nach Hermeskeil gefahren. Dort wurde die Vickers wieder zusammengesetzt und kann heute bestaunt werden.

Bunte und graue Vögel

Die Fotos auf den folgenden Seiten sind jüngeren Datums und zeigen Flugzeuge von Fluggesellschaften, die es heute nicht mehr gibt oder die man in naher Zukunft wahrscheinlich nicht mehr in Saarbrücken antreffen wird.

Do 328 der Satena, einer kolumbianischen Regionalfluggesellschaft (aufgenommen im Februar 2017)

Embraer 190 von Niki, der Fluggesellschaft von Niki Lauda. Aufgrund einer Kooperation zwischen Air Berlin und Niki kommt ab und zu auch eine Maschine von Niki nach Saarbrücken (aufgenommen im September 2013) .

Boeing 737-400 von Sky Airlines. Die Fluggesellschaft hat nur sehr kurze Zeit die Strecke Saarbrücken - Antalya bedient und musste im Juni 2013 den Betrieb wegen Zahlungsunfähigkeit einstellen (aufgenommen im September 2012).

Boeing 737-700 der inzwischen insolventen Germania. Germania kam nur sporadisch bei Sonderflügen nach Saarbrücken (aufgenommen im April 2016).

Fokker 50 von VLM Airlines, einer belgischen Fluggesellschaft (aufgenommen im April 2016)

Saab 340 mit beschädigtem Propeller der ehemaligen OLT Express (aufgenommen im Juli 2014)

Fokker F27 Friendship der Wdl-Aviation. einer ehemaligen Charterfluggesellschaft. Die Gesellschaft wurde inzwischen von German Airways übernommen (aufgenommen im Juli 2011).

Mit einer ATR 72 war die italienische Post im Mai 2014 in Saarbrücken zu Gast.

ATR 42 von Taca Regional, einer salvadorischen Regionalfluggesellschaft (aufgenommen im Juni 2015)

Antonov An 26 der RAF Avia, einer privaten lettischen Frachtfluggesellschaft mit Sitz in Riga (aufgenommen im März 2017)

ATR 42 der Kal Star Aviation, einer ehemaligen indonesischen Fluggesellschaft. Auch dieses Fluggzeug wird in Saarbrücken für einen neuen Besitzer aufgearbeitet (aufgenommen im Februar 2017).

Die Fokker 100

Die Werft von Contact Air zählt zu den wenigen, die noch berechtigt sind, Flugzeuge vom Typ Fokker 100 zu warten und instandzuhalten. Daher konnte man in Saarbrücken auch regelmäßig Fokker 100 in den unterschiedlichsten Lackierungen antreffen.

Fokker 100 der Carpatair, einer rumänischen Charterfluggesellschaft

Diese Maschine war in Paraguay im Einsatz. Nach der Insolvenz des Betreibers wurde sie an den Leasinggeber zurückgegeben, der sie bei Contact Air für einen neuen Leasingnehmer herrichten ließ.

Ein ähnliches Schicksal wie die Maschine aus Paraguay hat auch diese Fokker 100 hinter sich. Sie war für Mais Linhas Areas in Brasilien unterwegs. Als die Gesellschaft Insolvenz anmeldete, wurde sie ebenfalls an den Leasinggeber zurückgegeben.

Auch die "Kleinen" gehören dazu

Zu den Nutzern des Flughafens zählen auch zahlreiche Privatpersonen und Geschäftsreisende, die hier mit ihren eigenen Flugzeugen oder den Maschinen ihres Unternehmens starten und landen. Eine Auswahl von Fotos dieser "kleineren" Maschinen finden Sie auf dieser Doppelseite.

Cessna 340 A. Interessant ist hier das Kennzeichen.

Piaggio P-180 Avanti - ein Flugzeug mit Schubpropeller und Frontflügel

Dassault Falcon 2000EX von Michelin Air Services

Dassault Falcon 7X von Volkswagen Air Service

Bombardier Learjet 40 von Silver Bird Business Charter

Partenavia P.68 von Swiss Flight Services - eine Gesellschaft, die sich mit technischen Spezialaufträgen beschäftigt

Die Bundeswehr am SCN

In den vergangenen Jahren war auch die Bundeswehr häufig mit ihren Flugzeugen und Hubschraubern in Saarbrücken zu Gast. Anlässe hierfür gab es viele: Flughafenfeste, Luftlandeübungen der im Saarland stationierten Soldaten, Besuche von Politikern aus Berlin.

Panavia Tornado beim Flughafenfest 2011

Nato-Helikopter NH-90, aufgenommen im April 2019

Transall C160, aufgenommen im August 2015

Eurofighter beim Flughafenfest 2017

Aufgrund der starken politischen Präsenz des Saarlandes in Berlin während der vergangenen Jahre war auch des Öfteren eine Bombardier Challenger von der Flugbereitschaft der Luftwaffe am Flughafen Saarbrücken zu sehen. Dieses Foto stammt allerdings aus dem Oktober 2015.

Blick in die Kabine einer Luftwaffen-Challenger

Flughafenfreunde Saarbrücken e.V.

Wir über uns

Wir, die Flughafenfreunde Saarbrücken, sind ein gemeinnütziger Verein, der alle flugbegeisterten Menschen herzlich willkommen heißt. Wir organisieren gemeinsame Ausflüge, treffen uns zum Stammtisch und diskutieren gerne über alles, was die Luftfahrt bewegt.

Nach unserer Überzeugung ist der Flughafen Saarbrücken ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor für Industrie, Handel und Gewerbe in der gesamten Region. Mit unserer Öffentlichkeitsarbeit möchten wir daher auch den Flughafen im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützen sowie umfassend über seine Leistungsfähigkeit und seine Angebote informieren.

Wir engagieren uns zudem sozial und spenden einen Teil unserer Einnahmen für wohltätige Zwecke. Auch der Erlös aus dem Verkauf dieses Buches werden wir einer sozialen Einrichtung zukommen lassen.

Im Internet finden Sie uns unter

www.scn-airportfriends.de

Wenn Sie uns schreiben möchten, unsere E-Mail-Adresse lautet

kontakt@scn-airportfriends.de