

heute-Nachrichten

- ▶ Startseite
- ▶ Schlagzeilen
- ▶ Politik
- ▶ Magazin
- ▶ **Wirtschaft**
- ▶ Computer
- ▶ Sport
- ▶ Wetter
- ▶ Börse

Sendungen von A-Z

DREITEILIGES DOKUDRAMA



▶ **Sendung Die Wölfe**
Eine Jugendbande erlebt deutsche Geschichte

WAHL 2009



▶ **Blog "Wahl im Web"**
ZDF-Köpfe zum Superwahljahr 2009

SERVICE

- ▶ Podcast-Angebot
- ▶ heute-Telegramm
- ▶ Bildschirmschoner
- ▶ Mobile Dienste
- ▶ WAP-Dienste
- ▶ Newsletter
- ▶ RSS-Angebot
- ▶ Nachrichtenbanner
- ▶ Sidebar
- ▶ heute als Startseite

Höhenflug von Ryanair und Co. vorbei?

Experten sehen Zukunft der Billigflieger skeptisch

von Florian Zerfaß

Jahrelang galten Billigflieger als die Himmelsstürmer unter den Fluggesellschaften. Doch die Überflieger steuern heftigen Turbulenzen entgegen. Experten halten gar einen finanziellen Absturz der Branche für möglich.



dpa

Drucken Versenden

31.01.2009

Billigflieger haben in den zurückliegenden Jahren einen beispiellosen Boom erlebt. 2001 hatten sie einen Anteil von nicht einmal fünf Prozent an den Flugbewegungen über Deutschland - wie eine Statistik der Deutschen Flugsicherung (DFS) zeigt. 2008 waren es bereits mehr als 25 Prozent. Damit haben sie ihren Marktanteil vervielfacht. Doch nach Einschätzung von Heiner Monheim ist der Höhenflug vorbei. "Die Billigfliegerei hat keine Zukunft, und mit ihr viele Regionalf Flughäfen", sagt der Raumplanungsexperte von der Uni Trier.

Regionalf Flughäfen sind abhängig

Auseinandersetzungen wie jüngst zwischen Ryanair und dem Flughafen Frankfurt-Hahn zeigten, dass das Konzept finanziell nicht tragbar sei. Die Betreiber wollten einen "Hahn-Taler" im Wert von drei Euro pro Passagier erheben, Ryanair drohte daraufhin mit Abzug von sechs seiner elf Flugzeuge, die auf dem Hahn ihre Basis haben. Die rheinland-pfälzische Landesregierung genehmigte den Taler nicht. "Wenn Ryanair ausfällt, dann ist der Hahn platt. Die Landesregierung weiß das, und deswegen ist sie erpressbar", sagt Monheim.

INFOBOX

Flughäfen, die von Billigfliegern abhängig sind
Etliche deutsche Flughäfen sind mittlerweile fast ganz auf Billigfluglinien angewiesen: Im ersten Halbjahr 2008 flogen 99,4 Prozent der Passagiere des Niederrhein-Flughafens Weeze mit einer Niedrigpreislinie.

Ähnlich sah es bei den Airports Frankfurt-Hahn und Lübeck aus: Ersterer wickelte zu 99,3 Prozent Flüge von Ryanair und Co. ab, letzterer zu 98,7 Prozent. Aber auch am Flughafen Dortmund bestiegen 84,3 Prozent der Fluggäste einen Billigflieger.

Das Beispiel verdeutlicht die Problematik bei einigen deutschen Regionalf Flughäfen: Sie sind abhängig von Billigfliegern, manche sogar von einer einzigen Billigfluggesellschaft. Und auf die sieht Monheim harte Zeiten zukommen: "Verschiedene Preisfaktoren werden die Kalkulationen der Billigflieger heftig durcheinanderwirbeln." So sei es wahrscheinlich, dass die Kraftstoffpreise langfristig wieder anziehen. Auch ein Ende der Mineralölsteuerbefreiung für Kerosin hält Monheim aus umweltpolitischen Gründen für "absehbar".

ZDFmediathek

▶ Video WISO-Stichprobe: Teure Billigflieger



▶ Video Bruchlandung von Ryanair-Maschine in Rom



▶ Video Teures Gepäck im Billigflieger



▶ Video EU fordert klare Flugpreise



▶ Video Grünes Licht für Flughafen Kassel-Calden



▶ Video Teure Billigflieger



▶ Video Billige Flugangebote im Test



zur ZDFmediathek

LINKS

- ▶ **Teure Billigflieger**
Erfinderische Einnahme- quellen der Airlines
- ▶ **EU verbietet irreführende Werbung für Billigflüge**
Neues Gesetz greift im November
- ▶ **Europol gibt Billigfliegern Mitschuld am Sextourismus**
Preiswerte Tickets Einladung an Kinderschänder
- ▶ **Flugverkehr wächst trotz Rekord-Ölpreis weiter**
Airline-Verband erwartet mehr Zusammenschlüsse
- ▶ **EU will Lockangeboten für Flüge ein Ende setzen**
Künftig muss stets Endpreis inklusive Steuern und Gebühren angegeben werden
- ▶ **Air Berlin klagt gegen Ryanair-Subventionen**
Musterprozess am Bundesgerichtshof

Knackpunkt Kerosin

Das könnte die Billigflieger besonders hart treffen, erläutert Analyst Eric Heymann von Deutsche Bank Research. "Diese Fluggesellschaften sparen, wo sie nur können, aber beim Kerosin gibt es wenig Einsparpotenzial. Daher haben die Kraftstoffkosten bei Billigfliegern einen höheren Anteil an den Gesamtkosten als bei anderen Gesellschaften." Auch eine Teilnahme am Zertifikatehandel für CO₂-Emissionen dürfte die Kosten hochtreiben.

Zudem werden Billigflieger von abgelegenen Standorten mit extrem günstigen Start- und Landegebühren gelockt. "Diese Gebühren sind nicht marktgerecht und reichen bei weitem nicht aus, um die Kosten zu decken", sagt Heymann. Doch wie lange noch? Die EU-Kommission untersucht derzeit mehrere deutsche Flughäfen, die stark von Billigfliegern genutzt werden, darunter Hahn, Lübeck und Berlin-Schönefeld. Die Kommission vermutet, dass deren Gebührenordnungen verbotene staatliche Beihilfen darstellen.

"Pampa-Airports ohne Zukunft"

Für die Flughäfen gesellt sich ein weiteres Problem hinzu: die Infrastruktur. Sie liegen oft weit weg von größeren Städten und sind schlecht an das Autobahn- und Schienennetz angebunden. Gerade bei früheren Militärflughäfen, die heute zivil genutzt werden. "Sie wurden in einer Zeit angelegt, als es in Deutschland noch Tiefflüge gab. Aus der Militärlogik heraus waren solche Standorte sinnvoll: Weit weg von den Ballungsgebieten, damit möglichst wenige Menschen unter dem Fluglärm zu leiden haben", sagt Monheim. Doch für zivile Flughäfen gelte genau das Gegenteil. "Sie müssen für möglichst viele Menschen gut erreichbar sein. Standorte in der Pampa haben keine Zukunft."

Zugleich gibt es aber auch Experten, die die Zukunft der Regionalflyer weniger pessimistisch sehen. "Flughäfen, die auf Billigflieger setzen, haben ein viel größeres Einzugsgebiet als klassische Standorte", sagt Johannes Reichmuth vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Das zeigten Passagierbefragungen, die vom DLR durchgeführt wurden. Das könnte sich als Vorteil erweisen.

Erfolg mit Geschäftsreisenden?

Überhaupt sieht Reichmuth die aktuelle Wirtschaftskrise auch als Chance - gerade für die Billigflieger. "In Großbritannien haben sie neue Kunden gewonnen, weil auch Geschäftsreisende, die sonst eher nicht auf die Preise schauen, jetzt Billigflieger nehmen." Zudem biete eine Krise immer die Gelegenheit, das bestehende Geschäftsmodell unter die Lupe zu nehmen. Reichmuth: "Billigflieger waren schon immer findiger als andere Fluggesellschaften. Man darf die Gestaltungskraft eines guten Managements nicht unterschätzen. Sie haben genauso gute Chancen wie andere Airlines auch."

INFOBOX



Airports mit den meisten Billigflugpassagieren

Zwar werden Niedrigpreisflieger vor allem mit kleinen Flughäfen in Verbindung gebracht. Das heißt aber nicht, dass sie nicht auch von großen Airports abheben. In Köln/Bonn machten Passagiere, die mit Niedrigpreis-Linien fliegen, im ersten Halbjahr 2008 70,1 Prozent (3,4 Millionen) aus.

Am Berliner Flughafen bestiegen immerhin 54,4 Prozent (5,6 Millionen) der Fluggäste eine günstigere Airline. Selbst in Düsseldorf und München haben Billigflieger Boden gut machen können: Ersterer beförderte zu 28,9 Prozent (2,5 Millionen) Reisende mit Niedrigpreis-Tickets, letzterer zu 16,2 Prozent (2,7 Millionen).

Von der Zunahme der Geschäftsreisen könnten aber auch am stärksten die Billigflieger profitieren, die die großen Flughäfen in den Ballungsräumen anfliegen. "Wenn die Anreisezeit zu lange ist, kostet das mehr, als beim Flugpreis eingespart wird", sagt Heymann. Er rät daher Politikern, Steuergelder nicht weiterhin in abgelegene Flughäfen zu stecken.

"Selbst die guten unter diesen Flughäfen - wie etwa der Hahn - stehen trotz hoher Investitionen nicht viel besser da als vor ein paar Jahren. Man schafft sich damit dauerhafte Verlustbringer", sagt Heymann. Monheim ist sicher: "Die Mehrzahl der Standorte wird irgendwann stillgelegt und renaturiert. Aber vorher wird noch jede Menge investiert und Steuergeld versenkt."

 Drucken  Versenden

[zum Seitenanfang](#) 

Suche

[Das Unternehmen](#) | [ZDFwerbung](#) | [ZDFshop](#) | [Zuschauerservice](#) | [Barrierefreiheit](#) | [About ZDF](#)

 ZDF infokanal

 ZDF doku kanal

 ZDF theater kanal

 arte

 3sat

 PHOENIX

 K&KA

 Deutschlandfunk
 Deutschlandradio Kultur