

Billigflieger sind im Aufwind - nur am Hahn nicht

Köln/Hahn - Der Markt der Billigflieger erlebt nach der Finanzkrise wieder Aufwind in Deutschland: Sie bedienten im Winter 466 Strecken und flogen wieder an die bisherige Höchstmarke von mehr als 500 Flügen im Jahr 2011 heran. Das stellt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in seiner Low-Cost-Analyse fest.



Der von Ryanair abhängige Hunsrück-Flughafen rangiert nur noch auf Platz 14 unter den deutschen Airports. Der Hahn zählte 2013 nur noch 2,7 Millionen Reisende. Wegen der wenigen planmäßigen Angebote taucht der Flughafen Zweibrücken nicht mehr in der Liste der 25 größten Flughäfen auf.

Foto: dpa - picture alliance

Von unserer Redakteurin Ursula Samary

Anzeige

Von der positiven Bilanz profitiert der hoch defizitäre Hunsrück-Flughafen Hahn aber nicht. Er liegt im Windschatten. 2013 verzeichnete er 2,7 Millionen Passagiere - wieder 4 Prozent weniger als 2012. Im Rekordjahr 2007 kamen noch 4 Millionen Passagiere. Nun hofft Flughafensprecherin Maria Horbert, 2014 die Passagierzahl "halten zu können", weil die Deutschen "häufiger als vor 15 Jahren in Urlaub fliegen".

Aber der Ausblick auf den Sommer ist nicht rosig: Da dem Hauptkunden Ryanair Flugzeuge auf lukrativen Strecken fehlen und er gleichzeitig neue Basen eröffnet, streicht er auf dem Hahn zehn Strecken, andere werden nur über einen kürzeren Zeitraum bedient. Der Carrier hat drei Maschinen abgezogen. Nach starken Verlusten rangiert Hahn unter den deutschen Flughäfen nur noch auf Rang 14 (Ende 2009: Platz 11).

Start mit Pauken und Trompeten

Als vor 15 Jahren, im April 1999, der Ire Michael O'Leary auf den Hunsrück kam und der erste Ryanair-Flug nach London mit Pauken und Trompeten gefeiert wurde, da hoffte die Landesregierung, dass Investitionen gut angelegt sind. Damals war der Hahn auch noch Hort des ersten Billigfliegers in Deutschland. 15 Jahre später hat sich der Markt verändert und gezeigt: Mit Verträgen, die der Ire den Flughäfen aufzwingt, können die kaum in die Gewinnzone abheben. Die Lufthansa will seit Jahren vor Gericht beweisen, dass Ryanair vom Hahn subventioniert wird. Hinzu kommt: Billigflieger starten und landen heute in ganz Deutschland - und Lufthansa steigt jetzt auch massiv ins Geschäft ein. Folge: Nicht nur der von Ryanair abhängige Regionalflughafen Hahn schreibt rote Zahlen. 2013 lag der Verlust bei 11 Millionen Euro. Weeze (Nordrhein-Westfalen) rechnet mit einem Verlust von bis zu 25 Prozent der Passagiere, weil Ryanair im Sommer gleich 18 Verbindungen streicht.

Die Gesellschaft erklärt es damit, dass 175 bestellte Flugzeuge erst nach und nach ab September ausgeliefert werden. Zudem eröffnet sie sieben neue Basen - neben Athen, Rom, Brüssel, Lissabon oder Warschau im Herbst auch in Köln. Dies könnte den Hahn Passagiere kosten. Etwa 6 Prozent der deutschen Passagiere kommen bisher aus NRW. Während es in der Branche heißt, Ryanair überdenke sein Geschäftsmodell und fliege mehr große Flughäfen an, betont Sprecherin Svenja Damzog im Gespräch mit unserer Zeitung, Ryanair wolle am "wichtigen und großen" Hahn-Einzugsgebiet festhalten.

Billig-Wachstum

Das Billigflug-Wachstum wird in Deutschland inzwischen durch große Fluggesellschaften wie der Lufthansa getragen, die verstärkt mit Low-Cost-Ablegern auf den Markt drängen. "Im vergangenen Winter haben wir ein Wachstum der Strecken um gut 10 Prozent im deutschen Low-Cost-Verkehr festgestellt", sagt Studienleiter Peter Berster vom DLR-Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr. Vor allem die Streckendichte nach Spanien hat danach mit 28 Prozent deutlich zugenommen. Verbindungen nach Großbritannien haben um 14 Prozent zugelegt. Gleichzeitig ging aber das innerdeutsche Angebot um 10 Prozent zurück.

Die Lufthansa-Tochter Germanwings bot 60 Prozent mehr Flüge an. Mit 1200 Starts pro Woche holt die Airline, die zahlreiche klassische innerdeutsche und europäische Verbindungen der Lufthansa übernommen hat, zu Air Berlin auf, stellt Berster fest. Die Berliner Fluggesellschaft behauptet aber ihren Spitzenplatz. Insgesamt beherrschten die sieben größten Low-Cost-Carrier (Air Berlin, Germanwings, Ryanair, Easyjet, Intersky, Wizz und Norwegian) zuletzt zu 94 Prozent den deutschen Markt.

Im Jahr 2013 nutzten auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen in Deutschland mehr als 65 Millionen Passagiere die Billigflieger. Das sind gut 32 Prozent von 203 Millionen Passagieren. "Berlin-Tegel erhält am meisten Zuwachs durch die Übernahme zahlreicher ehemaliger Lufthansa-Flüge durch die Tochter Germanwings und kommt bereits auf knapp 800 Starts pro Woche", erläutert Berster. "Dahinter folgen die Flughäfen Hamburg, Köln/Bonn und Düsseldorf, bei denen wir jeweils mehr als 400 Starts von Billigflügen pro Woche verzeichneten." Die beiden Berliner Airports haben mit mehr als 16 Millionen Passagieren das höchste Billigflug-Aufkommen.

Iren spüren Konkurrenz

Ryanair baut, so beobachtet Berster, seine europaweite Spitzenposition aus: 1500 Strecken und 7500 Flüge pro Woche standen bei der irischen Airline auf dem Winter-Flugplan. Insgesamt stagniert der Marktanteil der Iren aber bei rund 22 Prozent. Auch für den Branchenprimus ist die Expansion von Hop!, Norwegian und Germanwings spürbar. Easyjet schafft es dahinter auf Platz zwei mit immerhin noch 20 Prozent. Ryanair verfügt mit 297 Flugzeugen mit je knapp 190 Plätzen über die größte Flotte im deutschen und europäischen Billigflugverkehr. Direkten Wettbewerb unter den Günstigfliegern gibt es kaum. Gerade 9 Prozent aller Verbindungen werden überhaupt durch mehrere Billigfluggesellschaften bedient. Wizz fliegt beispielsweise vom Hahn aus nur fünf Ziele an. Eine Neuheit von Norwegian: "Die skandinavische Airline versucht, mit modernem Langstreckenfluggerät in den interkontinentalen Markt nach Nordamerika und Asien vorzudringen", stellt Berster fest.