

Fraport plant die Billigflieger-Revolution

Frankfurt. Er ist das größte Drehkreuz Deutschlands: der Frankfurter Flughafen. Doch dem Mega-Airport mitten im Rhein-Main-Gebiet liefen in jüngster Zeit die Passagiere weg: Rund eine Million habe man an kleinere Nachbarn wie Stuttgart, Köln oder Karlsruhe verloren, gibt Fraport-Chef Stefan Schulte inzwischen offen zu. Nun sollen Billigfluglinien das verlorene Geschäft zurück nach Rhein-Main holen.

Es ist ein grundlegender Strategiewechsel, den die Fraport da vornimmt, hatte das zum Großteil dem Land Hessen gehörende Unternehmen doch bislang strikt auf Klasse statt Masse gesetzt. „Ja, wir brauchen Low Cost“, sagte Schulte nun bei einem Treffen mit Journalisten, „es ist nur ein Segment, aber ein wichtiges.“ Mehr als 40 Prozent mache der Anteil der Billigflieger europaweit inzwischen aus, davon will sich nun auch Fraport eine Scheibe abschneiden. „Wir waren die Letzten, die sich dafür geöffnet haben“, verteidigt Schulte die Entscheidung.

Das Erdbeben kam 2016, als die irische Fluglinie Ryanair als erste im November 2016 stolz verkündete, in Frankfurt zwei Maschinen stationieren zu wollen. Vier Fluglinien wollte man nach Spanien und Portugal anbieten, inzwischen ist bereits von sieben Maschinen und 24 Routen die Rede. Den Iren gelang damit nach jahrelangem Lauern der Sprung vom Hunsrück-Flughafen Hahn an den zentralen Flughafen Rhein-Main – dank neuer Preisstrukturen.

Ursprünglich hatte Fraport die Flieger gleich mit echten Landegebühren-Rabatten locken wollen, doch da schritt das Land Hessen ein. Genehmigt wurde eine Gebührenordnung, die besonders niedrige Preise den Fluglinien gewährt, die ihre Passagierzahlen besonders stark steigern – ein klarer Vorteil für die Newcomer. Seither hängt der Haussegen zwischen der Fraport und der Haus-Fluglinie Lufthansa gewaltig schief, inzwischen finden gar Krisengespräche statt. Anfang Mai teilten Lufthansa und Fraport gemeinsam mit, man verhandele über kurzfristige Kostenentlastungen sowie über Wachstum, auch gehe es um „die weitere Intensivierung der mittel- und langfristigen Partnerschaft“. Man „nähere sich an“.

Mit einer Verärgerung der Lufthansa würde Fraport viel riskieren, schließlich gehen rund 60 Prozent der Verkehre in Frankfurt auf die Lufthansa zurück. „Die Gespräche laufen in die richtige Richtung“, sagte Schulte nun, die Proteste der Lufthansa nennt er „Störfeuer“, das die Mitbewerber eindämmen solle. Gleichzeitig macht der Flughafenchef unmissverständlich klar, dass er seine Linie nicht ändern wird: „Die Infrastruktur muss ausgelastet werden“, betont Schulte.

Das aber nährt bei Kritikern des Flughafens Zweifel: Fraport „sitzt auf milliardenschweren Fehlinvestitionen und versucht verzweifelt, den Flughafen besser auszulasten“, heißt es beim Bündnis der Bürgerinitiativen. Der Bau der Nordwestlandebahn sei angesichts sinkender Passagier- und Flugzahlen überflüssig gewesen, den neuen Terminal 3 völlig überdimensioniert: „Wie groß muss die Panik im Fraport-Vorstand sein, dass man sich auf die Billigflieger einlässt und den Anspruch, ein Premium-Flughafen zu sein, aufgibt?“

Der Terminal 3 sollte einmal 14 Millionen Passagieren Raum bieten und vor allem Umsteigern dienen, nun argumentiert Schulte, dass immer mehr Passagiere sogenannte Self-Connecter seien – also Reisende, die sich ihren Umstieg von einer Airline zur anderen selbst organisieren. Low Cost mache in Frankfurt ganze 2 Prozent der insgesamt 60,8 Millionen Passagiere aus, „das Hauptgeschäft bleibt im Premiumbereich“, sucht Schulte zu beruhigen.

Dennoch stellt man die Weichen für die Billigkunden: Hausintern wurden Arbeitsgruppen gebildet, um die Arbeitsprozesse anzupassen. Und noch vor Fertigstellung des neuen Terminals im Jahr 2022 wird wohl ein Teil des Neubaus schon einmal in Betrieb gehen: ein eigener Flugsteig für die Billigflieger in Frankfurt.

Von unserer Mitarbeiterin Gisela Kirschstein

“

Wie groß muss die Panik im Fraport-Vorstand sein, dass man sich auf die Billigflieger einlässt und den Anspruch, ein Premium-Flughafen zu sein, aufgibt?

Das Bündnis der Bürgerinitiativen

”

Drehkreuzflughäfen stehen unter Druck

Der Lufthansa-Konzern setzt seine wichtigen Drehkreuzflughäfen unter zusätzlichen Kostendruck. Man werde Umsteigepassagiere künftig über diejenigen Flughäfen lenken, an denen man die höchsten Deckungsbeiträge erzielen könne, kündigte Vorstandsmitglied Harry Hohmeister in einem Interview mit dem Fachmagazin „fw“ an. „Künftig wird die Umsteigegebühr der Flughäfen zum entscheidenden Faktor bei der Passagiersteuerung werden“, sagte Hohmeister.

Die neue Flugplanlogik der Gesellschaften Lufthansa, Austrian und Swiss könnte vor allem den Frankfurter Flughafen treffen, an dem Lufthansa als größtem Standort noch mehr als 70 Langstreckenflieger stationiert hat. Die Kosten lägen mitunter 20 Prozent über denen der anderen Konzern-Drehkreuze Wien, Zürich und München.

„Bei den aktuellen Ticketpreisen ist das relevant. Logischerweise müssen wir daher von teuren Hubs die Verkehre wegsteuern“, erläuterte der Lufthansa-Vorstand. Fluggästen werden künftig auch günstigere Tickets angeboten, bei denen der Umsteigeflughafen erst kurz vor Abflug festgelegt wird.