



Für Europas größte Regionalfluggesellschaft Flybe wird das Leben deutlich schwerer. 2012 schrieb auch sie Verluste. FOTO: DIETMAR PLATH

REGIONALFLUGGESELLSCHAFTEN

OHNE NISCHE WENIG CHANCEN

Es klingt nicht besonders aufmunternd, was das Airline-Beratungsunternehmen Prologis in Zusammenarbeit mit der Zürcher CH-Aviation GmbH in der Studie „Are European Regionals' Successful Days Counted“ so schreibt.

Ein Drittel aller Regionalfluggesellschaften in Europa sei zwischen 2008, als es noch 195 gab, und heute mit nur mehr 130 Regionalairlines verschwunden. Und etwas mehr als die Hälfte aller ab 2008 gegründeten Regionalfluggesellschaften in Europa, nämlich 22 von 42, sei heute ebenfalls nicht mehr existent. Zugleich habe fast jeder vierte Arbeitnehmer bei einer Regionalfluggesellschaft seit 2008 seinen Job verloren.

Besonders schlimm hat es wohl jene der kleinen Flug-

gesellschaften getroffen, die unabhängig, also nicht unter dem Dach eines großen Konzerns als Zubringer für dessen internationales Flaggschiff, unterwegs (gewesen) ist.

Der Grund für den Schwund unter den Regionalfluggesellschaften liegt selbstverständlich am deutlich rauerem Umfeld, in dem alle Airlines wirtschaften müssen.

Die Ölpreise sind drastisch gestiegen, viele Punkt-zu-Punkt-Verbindungen werden inzwischen von Billigfluggesellschaften angeboten, und das traditionelle „Füttern“ eines internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes durch eine Regionalairline entfällt häufig, weil beispielsweise weltweit agierende Carrier aus dem Nahen Osten ihre Klientel selber

33,3%

der europäischen Regionalfluggesellschaften sind zwischen 2008 und 2013 verschwunden.

auch von Sekundärflughäfen an das eigene Drehkreuz holen.

Nicht zuletzt hat der hohe Ölpreis dafür gesorgt, dass kleine Regionalflugzeugmuster seltener eingesetzt werden. So habe es 2008 noch mehr als 700 Flugzeuge mit 20 bis 50 Sitzen gegeben, während es heute nur 300 Exemplare seien. Im

Gegensatz dazu sei die Anzahl der unter 100-Sitzer im gleichen Zeitraum auf über 700 gestiegen. Moderne Turboprops werden auch kaum noch gebaut, zumindest keine 20- bis 50-Sitzer mehr, deren Betrieb sich heute einfach kaum mehr eine Airline leisten kann. Insgesamt verringerte sich die Zahl der eingesetzten Regionalflugzeuge seit 2008 um fast ein Viertel.

Die Überlebenschancen einer Regionalfluglinie erhöhe sich übrigens deutlich, so heißt es in der Studie, wenn sie in einem wenig frequentierten Nischenmarkt tätig ist – so wie beispielsweise Air Iceland, die nicht nur in ihrer Heimat intrainsulare Dienste anbietet, sondern zudem Grönland und die Färöerinseln bedient, wo es nur wenig Konkurrenz gibt.