

URL: <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article1629620/Das-Ende-der-Billigflieger-in-Deutschland-naht.html>

Das Ende der Billigflieger in Deutschland naht

Hamburger Abendblatt; 13.09.2010, 06:42 Uhr

Volker Mester

Die Branche befindet sich im Umbruch. Die Fluglinien gleichen ihre Geschäftsmodelle an. Die höheren Treibstoffkosten sind ein Problem.

Hätte man vor fünf Jahren eine Liste von Merkmalen aufgestellt, die einen Billigflieger von einer traditionellen Linienfluggesellschaft unterscheiden, so gäbe es nach diesem Kriterienkatalog heute praktisch keinen Billigflieger mehr in Europa - außer vielleicht **Ryanair**. Immer häufiger ergeben Preisvergleiche, dass die Günstiganbieter gar nicht wirklich auf jeder Strecke und zu jeder Abflugzeit tatsächlich billiger sind als etwa die Lufthansa, British Airways oder Air France. Vor allem aber brechen die einstigen Lufttreibellen immer mehr lang gehegte Tabus: Germanwings hat sich vor wenigen Tagen dem Vielfliegerprogramm Miles & More des Mutterkonzerns Lufthansa angeschlossen, im kommenden Jahr sollen Flüge beider Gesellschaften auch kombiniert buchbar sein. Und der Konkurrent Air Berlin, der außer als Charterflieger auch im Billigsegment tätig ist, tritt der **Allianz** Oneworld bei und wird damit Partner von Branchengrößen wie American Airlines und British Airways.

"Billigflieger mussten feststellen, dass sie mit einem rein preisorientierten Geschäftsmodell in eine Sackgasse geraten", sagt Gerd Pontius, Vorstand der auf die Luftfahrt spezialisierten Hamburger Unternehmensberatung Prologis, dem Abendblatt. "Denn der Preis als alleiniges Auswahlkriterium für die Kunden hat über die vergangenen Jahre an Bedeutung verloren." Ähnlich sieht es Per-Ola Hellgren, Branchenanalyst bei der Landesbank Baden-Württemberg (LBBW): "Das Marktsegment der Passagiere, die 100 Kilometer mit dem Auto zu einem abgelegenen Flughafen fahren, um von dort billig nach Mallorca zu fliegen, ist bald gesättigt. Praktisch alle Billigflieger bemühen sich immer stärker um Geschäftsreisende."

Bei Germanwings sind bereits mehr als 41 Prozent der Passagiere aus **beruflichen** Gründen unterwegs. Nach Ansicht von Firmenchef Thomas Winkelmann nähern sich die Geschäftsmodelle der etablierten Airlines und der bisherigen Günstigspezialisten schon deshalb an, weil letztlich alle um den gleichen Kunden kämpfen.

Eine Rolle spielen aber auch unterschiedliche Rahmenbedingungen, zum Beispiel bei den Steuern, erklärt Winkelmann mit Blick auf den irischen Marktführer Ryanair: "Wenn man in Deutschland produziert, kann man nicht

Preisführer sein, man muss auf Qualität setzen."

Aber nicht nur deutsche Billigflieger steuern zunehmend auch zentral gelegene Metropolenflughäfen mit vergleichsweise hohen Gebühren an, ermöglichen Umsteigeverbindungen und nicht mehr nur Einzelstrecken, haben Firmenprogramme für die begehrten Geschäftskunden aufgesetzt, denen man vor dem Abflug sogar den Zugang zu einer Lounge gestattet. Mit solchen Schritten haben immer mehr Billiganbieter das ursprüngliche Einfachschemata aufgeweicht. "Außer Ryanair hält eigentlich nur noch die ungarische Wizzair das lupenreine Modell hoch", sagt Pontius.

Auf der anderen Seite haben jedoch die traditionellen Linienflieger für ihre Kurz- und Mittelstrecken etliche der Erfolgsrezepte ihrer Herausforderer kopiert: Durch engere Bestuhlung werden Lufthansa-Jets zum Beispiel besser ausgelastet, effizientere Abläufe verkürzen die Bodenzeiten der Maschinen zwischen den Flügen. Außerdem weist man die Preise für Hin- und Rückflug nun - genau wie die Günstigkonkurrenz - immer häufiger getrennt aus und setzt verstärkt auf kostengünstige Onlinebuchungen, bei denen keine Reisebüroprovisionen anfallen.

Nicht zuletzt an der zunehmenden Bedeutung des Vertriebswegs Internet liegt es auch, dass sich beide Anbietergruppen seit Jahren stetig mehr Dienstleistungen wie etwa den **Transport** von Koffern oder die Sitzplatzreservierung separat bezahlen lassen: Die Flugsuchmaschinen orientieren sich an Grundpreisen, also wird versucht, diese so niedrig wie möglich zu halten.

Doch nicht nur in der Wahrnehmung der Kunden sind sich die erbitterten Gegner immer ähnlicher geworden. Die Annäherung lässt sich auch an Zahlen ablesen, sagt Branchenexperte Hellgren: "Der Abstand zwischen den pro Passagier gerechneten Betriebskosten von Billigfliegern und denen von klassischen Linienfluggesellschaften hat sich verringert." Und er werde künftig voraussichtlich noch kleiner werden: "Die im langfristigen Trend steigenden Treibstoffkosten belasten die Billiganbieter relativ gesehen stärker. Wenn die Kerosinkosten je Passagier um 50 Euro steigen, macht das bei einem Ticketpreis von 200 Euro mehr aus als bei einem Flugpreis von 800 Euro."

Derweil verstößt Germanwings nun auch noch gegen ein ehemals eisernes Prinzip dieses Marktsegments, nämlich die Gleichbehandlung der Passagiere an Bord: Im vorderen Teil aller 30 Airbus-Jets wird die Fluggesellschaft die Sitzabstände künftig um gut sieben Zentimeter größer machen als im hinteren Bereich. Noch hat Winkelmann nicht entschieden, ob er sich den üppigeren Komfort auch bezahlen lassen will. Vielleicht gibt ein Blick in die USA Entscheidungshilfe - beim Edelbilligflieger Jetblue, an dem die Lufthansa ebenfalls beteiligt ist, kostet mehr Fußraum den Passagier zehn Dollar extra.