

Regionale Flughäfen auf dem Prüfstand

Peroutka, beige stellt, Colourbox



Der enorme Druck in der Airline-Branche macht auch vor den Flughäfen nicht halt. Diese stehen wirtschaftlich jedoch viel besser da und selbst die österreichischen **Bundesländer-Airports** sind laut einer aktuellen Studie besser als ihr Ruf. Die meisten haben zuletzt Dividenden in Millionenhöhe an die Eigentümer ausgeschüttet.

Im Vorjahr haben zwar mit Ausnahme von Salzburg alle heimischen Regionalflughäfen bei den Passagierzahlen verloren, dennoch besteht kein Grund zu übertriebener Sorge. Denn die vermeintlichen Problemkinder kon-

EXKLUSIV-STUDIE

ten ihre Umsätze über mehrere Jahre betrachtet kontinuierlich steigern und schreiben Gewinne. Strukturell haben sie gegenüber ihren großen Mitbewerbern sogar Vorteile und werden von Low-Cost-Airlines angefliegen. Im in-

nerösterreichischen Verkehr sind sie aber nicht konkurrenzfähig. Größter Problemfall ist der Klagenfurter Flughafen. Für die Zukunft müssen aber alle Bundesländer-Airports eine klare Strategie entwickeln und kundenorientierter agieren. **2/12**

LUFTFAHRT Bundesländer-Airports schütten Millionendividenden an Eigentümer aus - es fehlen aber Zukunftskonzepte

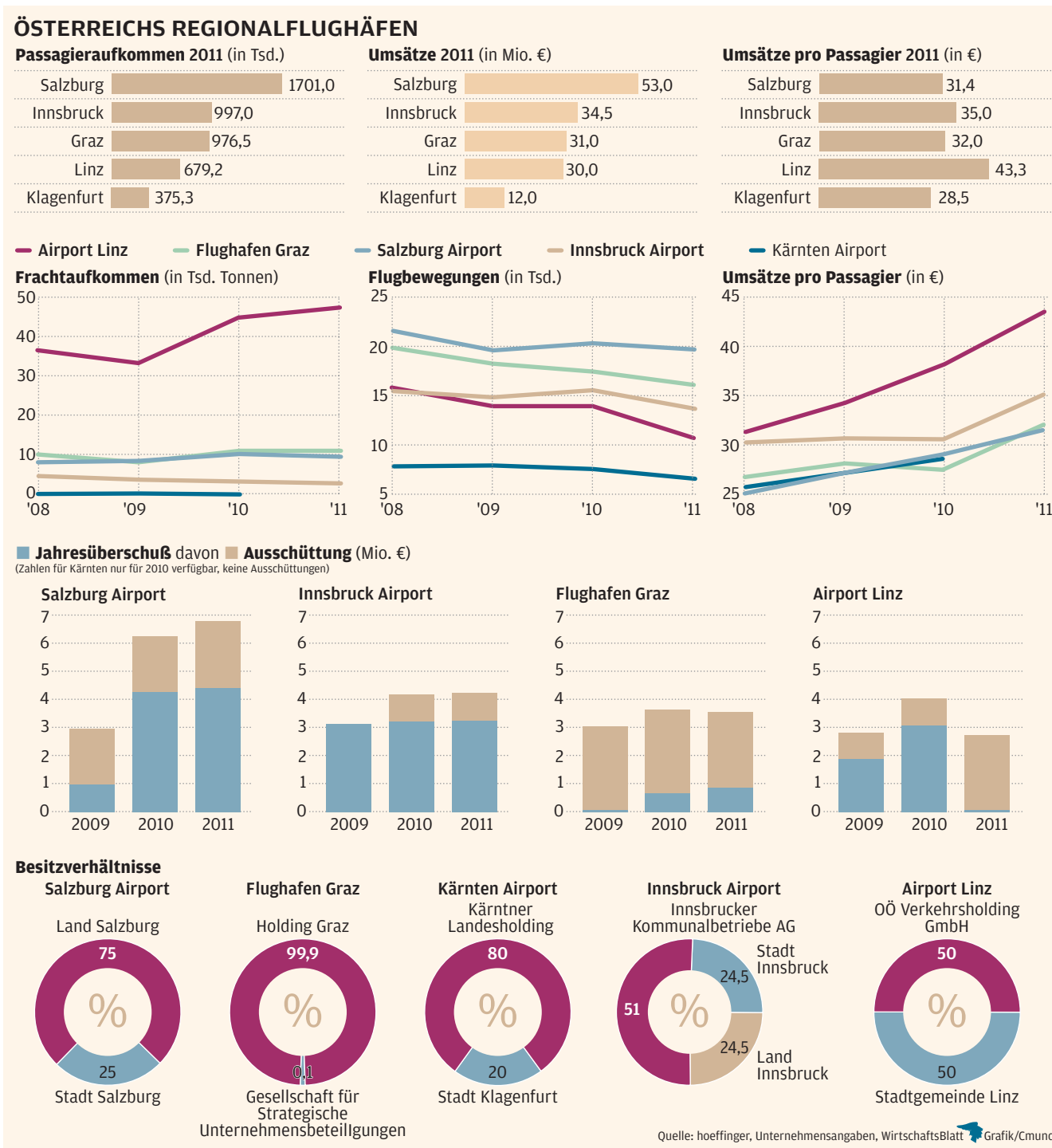
Regionalflughäfen sind unter Druck, aber besser als ihr Ruf

Auch wenn die meisten Regional-Airports zuletzt Passagiere einbüßten, ist laut wirtschaftlichen Kennzahlen noch nichts verloren. Es braucht jedoch klare Strategien.

Wien. Der wirtschaftliche Druck auf Regionalflughäfen wird aufgrund der Konzentrationstendenzen in der Airline-Branche immer größer - auch in Österreich. So hat im Vorjahr lediglich der Flughafen Salzburg ein Passagierwachstum erzielen können, die anderen Bundesländer-airports Innsbruck, Linz, Graz und Klagenfurt mussten ein Minus bei den Fluggästen hinnehmen. (Das Gesamtpassagieraufkommen betrug 25,8 Millionen, davon allein 21,1 Millionen beim Flughafen Wien, Anm.)

Dennoch sind die meisten kleineren Airports besser als ihr Ruf - speziell in der Mehrjahresbetrachtung - und haben wirtschaftlich durchaus Chancen: „Die vermeintlichen Sorgenkinder konnten ihre Umsätze in den vergangenen Jahren kontinuierlich steigern, machen Gewinn und zahlen ihren Eigentümern, in der Regel Bundesland und Stadt, ordentliche Dividenden“, sagt Strategieberater Stefan Höffinger, der erstmals den Status quo bei den Bundesländerflughäfen großflächig untersucht hat. Die Studie liegt dem WirtschaftsBlatt exklusiv vor und zeigt zum Teil überraschende Ergebnisse (siehe Grafiken).

Strukturell haben die kleinen Airports gegenüber ihren großen Mitbewerbern sogar Vorteile: So werden sie wegen ihrer überschaubaren Größe von den Passagieren als angenehmer und weniger stressig empfunden. Sie werden auch von vielen Low-Cost-Carriern angefliegen; allerdings ist kein österreichischer Flughafen Basis einer dieser Airlines. Ein weiteres Handicap ist, dass Fliegen innerhalb Österreichs im Schnitt drei



sagt Höffinger, der als positive Beispiele Salzburg und Linz nennt. Salzburg etwa hat sich im Tourismus gut positioniert und sich dort ein Standbein bei russischen Urlaubern geschaffen. Linz wiederum hat einen Fracht-Schwerpunkt aufgebaut und sich mit jährlichen Zuwachsraten von durchschnittlich sieben Prozent als Cargo-Dienstleister etabliert.

Gutes Geschäft

Bislang sind die Bundesländer-Airports für die Eigentümer in der Regel jedenfalls ein gutes Geschäft: So hat der Airport Graz in den vergangenen drei Jahren mehr als acht Millionen € an die kommunale Graz Holding ausgeschüttet. Der Airport Salzburg hat knapp zehn Millionen € an Stadt und Land Salzburg überwiesen. Damit das Geld auch künftig fließt, müssten jedoch entsprechende Maßnahmen ergriffen werden: „Regionalflughäfen fehlt oft eine klare strategische Stoßrichtung“, sagt Höffinger und empfiehlt maßgeschneiderte Konzepte: „Flughafenmanager sind dem Markt nicht hoffnungslos ausgeliefert, müssen aber das Heft des Handelns in der Hand behalten“.

Mit „klarer Positionierung und punktgenauer Ansprache definierter Zielgruppen“ könnten die Airports ihr Potenzial laut Höffinger deutlich steigern. Endziel sollte eine „Airport-City“ mit leistungsfähiger Besucher-Infrastruktur samt Übernachtungs- und Konferenzmöglichkeiten, attraktiven Shoppingangeboten und der Vernetzung mit wichtigen Businesspartnern sein. Als „konzeptionelles Vorbild“ für die Umsetzung dieser Strategien im großen Stil sieht Höffinger München, als kleineres den Airport Memmingen, der sich als Low-Cost-Alternative zu München etabliert hat: „Grundsätzlich notwendig ist ein neues Verständnis des Airport-Business-Modells mit der Kundenorientierung an der Spitze.“

GÜNTER FRITZ
guenter.fritz@wirtschaftsblatt.at

Mal so teuer wie Bahnfahrten und fünf Mal so teuer wie die Fahrt mit dem Auto ist.

Sorgenkind Klagenfurt

Größter Problemfall ist der Flughafen Klagenfurt: Dort beträgt das jährliche Passagierminus drei Prozent; ein Fünftel des Frachtvolumens wurde in den vergangenen

„Flughafenmanager sind dem Markt nicht hoffnungslos ausgeliefert“

Stefan Höffinger
Hoeffinger-Solutions-Chef



Jahren verloren und kein anderer österreichischer Regional-Airport erlöst pro Passagier weniger als der Klagenfurter. Zusätzlicher Druck entsteht durch den nahe gelegenen Flughafen Ljubljana. „Ein EU-Hauptstadt-Flughafen ist aufgrund seiner Verbindungen und Frequenzen natürlich ein sehr starker Konkurrent“,

AIRLINES Lufthansa-Tochter steckt 90 Millionen € in neue Sitze für Langstreckenflieger - Ziele in Nordamerika im Visier

AUA sieht ihr Heil im Wachstum auf der Langstrecke



AUA-Chef **Jaan Albrecht** präsentiert stolz die neuen Sitze für die Langstrecke, die ausgebaut werden soll

Wien. AUA-Chef Jaan Albrecht macht jetzt Ernst mit seiner Ankündigung, auf der Langstrecke wachsen zu wollen und in Zukunft dort mehr Profit einzufliegen. Als erster Schritt dazu werden die zehn Boeing 777 und 676 mit neuen und moderneren Sitzen ausgestattet. Die Kosten dafür belaufen sich auf 90 Millionen € - im Schnitt sind das 35.000 € pro Sitz. „Das ist so viel, wie ein Mittelklassewagen kostet, aber es ist es wert“, sagte Albrecht gestern bei der Präsentation der Sitze in Wien: „Unser Langstrecken-Produkt ist damit wieder State of the Art, was es zuletzt nicht mehr war“. Tatsächlich hatten die Passagiere, so ist aus Un-

ternehmenskreisen zu hören, zuletzt zwar Catering und Service gelobt, aber immer wieder die veralteten und im Vergleich zum Wettbewerb unbequemen Sitze bemängelt. Mit den neuen Sitzen, die von einer irischen Firma eigens für die AUA entwickelt wurden und die auch die Lufthansa-Tochter Brussels Airlines erhält, soll sich dies nun ändern. Im ersten Quartal 2013 soll die Umrüstung abgeschlossen sein. Das Geld für die Umrüstung stammt aus der 140 Millionen € umfassenden Kapitalspritze der Lufthansa.

In der Businessclass können die Sitze in zwei Meter lange flache Betten verwandelt werden, was beim Mit-

bewerb bereits Standard ist. In der Economyclass gibt es künftig 79 Zentimeter Beinfreiheit. Zudem werden das Video- und Audioangebot und die Overhead-Stauräume erweitert. „Die Flugzeuge werden zudem neu lackiert; das ist mehr als ein Facelift“, sagt Albrecht, der davon „eine deutliche Steigerung der Auslastung“ erwartet.

Neue Flugzeuge

Die neuen Kunden sollen die Basis für die weitere Expansion der Langstrecke legen. Für 2014 und 2015 ist die Anschaffung je einer Boeing 777 geplant, um damit weitere Langstreckenziele ins Programm aufzunehmen. Derzeit

fliegen pro Jahr rund 1,1 Millionen AUA-Passagiere auf 5500 Flügen Langstrecke. Das sind 43 Prozent der angebotenen Passagierkilometer. Neue Destinationen sollen zunächst in den USA und in Kanada angefliegen werden - vornehmlich an der Ostküste. „Damit können wir die Flugzeuge binnen 24 Stunden zwei Mal einsetzen“, sagt Albrecht. Erst danach sollen die Westküste und Ziele in Nordasien ins Programm genommen werden. Albrecht bekräftigte zudem, dass die AUA heuer sonderereffektbedingt „schwarze Zahlen“ schreiben werde und solche 2013 „aus eigenen Ressourcen“ erreicht werden sollen. (gf)

Kleine Airports haben durchaus ihre Chancen

Auch wenn die Airline-Branche weiter unter immensem Druck steht und die AUA nach wie vor um die wirtschaftliche Gesundung ringt – den Airports geht es im Vergleich dazu gut. Nicht nur der österreichische Großflughafen Wien, der im Sommer die Gewinnprognose für 2012 auf 60 Millionen € erhöht hat, sondern auch die Bundesländer-Airports stehen besser da als allgemein angenommen. Eine brandaktuelle Studie, die die wirtschaftliche Situation der Flughäfen Salzburg, Innsbruck, Linz, Graz und Klagenfurt in einer Mehrjahresbetrachtung analysiert, kommt zum Teil zu überraschenden Ergebnissen (siehe Artikel Seite 2). Die vermeintlichen Sorgenkinder konnten nämlich ihre Umsätze in den vergangenen Jahren kontinuierlich steigern, machen Gewinn und zahlen ihren Eigentümern – in der Regel Land und Stadt – ordentliche Dividenden. So hat der Airport Graz in den



**Regional-
flughäfen
fehlt oft eine
klare strate-
gische Stoß-
richtung**

GÜNTER
FRITZ

guenter.fritz@
wirtschaftsblatt.at

letzten drei Jahren mehr als acht Millionen € an die kommunale Graz Holding ausgeschüttet. Der Airport Salzburg hat knapp zehn Millionen € an Stadt und Land Salzburg überwiesen.

Freilich ist die Gefahr der medial zuletzt des Öfteren heraufbeschworenen ungewissen Zukunft nicht von der Hand zu weisen. Aufgrund der Konzentrationstendenzen bei den Airlines wird der Druck auch auf die Regionalairports immer größer. Im Vorjahr hat lediglich der Flughafen Salzburg, der sich im Tourismus gut positioniert hat, ein Passagierwachstum erzielen können. Alle anderen Bundesländerflughäfen mussten ein Minus hinnehmen. Größter Problemfall ist Klagenfurt, wo auch ein Fünftel des Frachtvolumens verloren wurde und der Erlös pro Passagier am geringsten ist. Dennoch haben die

kleinen Airports ihre Chancen: Sie werden wegen ihrer geringeren Größe von den Passagieren als weniger stressig empfunden und von vielen Low-Cost-Carriern angefliegen. Allerdings ist Fliegen innerhalb Österreichs im Schnitt dreimal so teuer wie Bahnfahren und fünfmal so teuer wie die Fahrt mit dem Auto.

Größte Gefahr ist jedoch, dass den Regionalflughäfen häufig eine klare strategische Stoßrichtung fehlt und sie so den Marktentwicklungen mehr oder weniger ausgeliefert sind. Das muss nicht sein: Mit klarer Positionierung und genauer Ansprache definierter Zielgruppen könnten die Airports ihr Potenzial deutlich steigern. Die Zukunft liegt in „Airport Cities“ mit leistungsfähiger Besucher-Infrastruktur samt Übernachtungs- und Konferenzmöglichkeiten, attraktiven Shoppingangeboten und der Vernetzung mit wichtigen Business-Partnern. Konzeptionelle Vorbilder dafür gibt es im benachbarten Ausland zu studieren.