

Hintergrund

Wie die Billigflieger Osteuropa übernommen haben

Die Konsolidierung unter den europäischen Fluggesellschaften ist in vollem Gange – und das schon seit geraumer Zeit. Vor allem in Osteuropa konnte man dabei beobachten, wie Punkt-zu-Punkt-Anbieter den Flag-Carriern die Märkte streitig machen, meist mit Erfolg. Ein Überblick.

Von Dieter Haselsteiner



© Wizz Air

Mit Beginn der Verkehrsluftfahrt wurden in vielen Ländern weltweit nationale Fluggesellschaften (Flag-Carrier) aufgebaut. Etliche verkörpern bis heute ein stolzes nationales Symbol in einem globalen Umfeld. Doch die fortschreitende Liberalisierung und höherer Kostendruck sorgten zunehmend für einen härteren Wettbewerb.

Staatliche finanzielle Unterstützungen waren vor allem in Europa für Airlines bald nur noch unter besonderen Auflagen möglich, hinzu trat in den 1990er Jahren das neue Konzept der Low-Cost Carrier (LCC) auf den Markt. Es sind vor allem diese beiden letztgenannten Umstände, die über die Jahre hinweg zu einer beschleunigten Marktberreinigung führten, insbesondere bei den osteuropäischen Flag-Carriern. Eine Übersicht.

Punkt-zu-Punkt-Anbieter, oder auch Billigflieger, haben in etlichen Ländern Europas große Marktanteile. Während die Lowcoster in Deutschland unterrepräsentiert sind, stellen Airlines wie Ryanair, Easyjet und Wizz Air in anderen Ländern die meisten Kapazitäten im Markt.

	<u>No. 1</u>	<u>No. 2</u>	<u>No. 3</u>
Italy	 (38%)	ITA	EZJ
Poland	 (37%)	Wizz	LOT
Hungary	Wizz	 (28%)	LUF
Ireland	 (58%)	A. Lingus	BA
Austria	Austrian	 (19%)	E'wings
Spain	 (24%)	Vueling	Iberia
UK	easyJet	 (22%)	BA

Präsentation Ryanair H1/2023: Marktanteile in wichtigen EU-Märkten.

© Ryanair

Das gilt für große Märkte wie UK, Spanien und Italien, aber vor allem auch in Osteuropa. Hier haben es die LCC zum Teil bereits geschafft, die ehemaligen Flag-Carrier komplett zu verdrängen.

Ungarn

Ungarn ist in diesem Themenzusammenhang das wohl bekannteste Beispiel. Bis zum Jahr 2012 war Ungarn ein eher überschaubarer Markt mit ihrem dominanten National-Carrier Malev. Der Staats-Carrier betrieb am größten Flughafen des Landes in Budapest ein europäisches als auch interkontinentales Drehkreuz.

Im Februar 2012 musste Malev aus wirtschaftlichen Gründen nach 58 Jahren den Betrieb einstellen. Das ehemalige Mitglied der Oneworld-Allianz konnte sich über die Jahre gegen die zunehmende nationale Konkurrenz durch Wizz Air (gegründet 2003) und Sky Europe Airlines Hungary (operativ von 2003 bis 2007) als auch Ryanair schlussendlich nicht mehr behaupten.

Die Bemühungen der polnischen Lot, die Rolle von Malev mit der Etablierung einer lokalen Basis in Budapest (Regional- als auch Interkontinentalflüge) ab dem Jahr 2018 in kleinen Schritten zu übernehmen, wurden vor allem durch Corona in Bedrängnis gebracht und umfassen aktuell nur

noch Flüge nach Seoul Incheon sowie zum eigentlichen Hub Warschau in Polen.

Heutzutage gibt es in Ungarn für rund zehn Millionen Einwohner insgesamt drei internationale Flughäfen, wobei mehr als 95 Prozent der Fluggäste in Budapest abgefertigt werden. Ungarns Wizz Air, welche mittlerweile zum drittgrößten LCC in Europa avanciert ist, hat über die Jahre hinweg nun die de-facto Rolle des Flag-Carriers übernommen, wenn auch mit einem gänzlich anderen Geschäftskonzept.

Gemeinsam mit der irischen Ryanair ist sie der Platzhirsch in Ungarns Luftfahrtmarkt und – beide Airlines wollen ihre Positionen weiter ausbauen. Ungarns Tor zur weltweiten Luftfahrt, der Flughafen Budapest – Ferenc Liszt, verlor seine Rolle als Hub und verwandelte sich zu einem Flughafen mit einem großen Angebot an Punkt-zu-Punkt-Flügen.

Mazedonien

Obwohl schon im Jahr 1994 im ehemaligen Jugoslawien gegründet, erhielt MAT Macedonian Airlines im Jahr 2000 von der Regierung des damals neu gegründeten Landes Mazedonien den Status eines Flag-Carriers.

Mit einer kleinen Flotte war man bestrebt, das noch junge Land am Balkan vor allem mit jenen europäischen Märkten zu verbinden, in denen die größte mazedonische Diaspora lebte und mazedonische Bürger als Folgen des Jugoslawienkrieges Arbeit fanden.

Trotz Übernahmeabsichten der serbischen Jat Airways im Jahr 2009, musste MAT Macedonian Airlines noch im selben Jahr den Flugbetrieb einstellen. Jat Airways' Engagement in Mazedonien hielt sich danach in Grenzen und beschränkte sich auf Flüge nach Belgrad. Nach einer zweijährigen Durststrecke für Mazedonien beschloss die ungarische Wizz Air im Jahr 2011 in den lokalen Markt einzusteigen und etablierte bereits im Jahr darauf eine Basis am größten Flughafen des Landes, Skopje.

Bis dato ist Wizz Air die mit Abstand dominierende Airline im nun umbenannten Staat Nord Mazedonien und errichtete auch am zweitgrößten Flughafen des Landes, Ohrid, eine weitere lokale Basis. Ryanair hat bis dato kein Interesse am nord-mazedonischen Markt bekundet und einige wenige andere europäische Nationalairlines beschränken sich auf Zubringerflüge zu ihren jeweiligen Hubs.

Slowenien

Slowenien ist ebenfalls am Balkan beheimatet, befindet sich nach dem Zusammenbruch ihrer Nationalairline Adria Air-

ways jedoch im Schwanken, in welche Richtung es zukünftig mit dem kleinen Staat im Luftfahrtmarkt gehen wird.

Adria Airways war Mitglied der Star Alliance und betrieb am Hauptstadtflughafen Ljubljana einen regionalen Hub. Expansionen im Ausland mit separaten Basen scheiterten und die Airline stellte den Flugbetrieb im Jahr 2019 nach über 58 Jahren ein. Slowenien ist nun der kleinste europäische Luftfahrtmarkt (gemessen an der Anzahl der jährlich abgefertigten Passagiere) und verfügt mit Ljubljana und Portoroz über zwei aktive kommerzielle Flughäfen, wobei erstgenannter 98 Prozent Marktanteil innehält.

Slowenien grenzt darüber hinaus mit Graz, Zagreb und Triest an gut vernetzte regionale beziehungsweise internationale Flughäfen in unmittelbarer Umgebung an. Trotz intensiver Bemühungen der slowenischen Regierung hat ein umfassendes Incentiveprogramm zur Attraktivierung von internationalen Flugverbindungen von beziehungsweise nach Ljubljana noch wenig Früchte getragen.

Pläne für einen neuen Flag-Carrier werden laut, aber noch nicht konkret. Für Slowenien wird es schwierig werden, wieder über eine gute europäische Interkonnektivität zu verfügen. Aktuell sind es die europäischen National-Carrier, die mit ihren Zubringerflügen zu ihren Hubs den Ton in Slowenien angeben. Die aktuelle LCC-Penetration ist gering mit einigen wenigen Flügen pro Woche durchgeführt von Easyjet beziehungsweise Wizz Air.



Klarer Fokus auf Osteuropa: Überblick zu den Wizz-Air-Basen und Destinationen 2023.

© Wizz Air



Osteuropa wird auch für Ryanair wichtiger: Überblick zu den Basen und Destinationen 2023.

© Ryanair

Tschechien

Czech Airlines (CSA) gilt nach wie vor als die Nationalairline von Tschechien. Die fünftälteste Fluglinie der Welt (Gründung im Jahr 1923) hat ihren Status als Flag-Carrier nach wirtschaftlich desaströsen Jahren massiv eingebüßt und wurde 2018 von der privaten tschechischen Airline Smartwings fast gänzlich aufgekauft.

Trotz erfolgreicher Restrukturierung und neuer Eigentümerstruktur im Jahr 2022 ist vom Glanz der Airline nur noch wenig übrig. Prag war als regionaler Hub in Osteuropa mit ihrem Home Carrier CSA über die Grenzen hinweg bekannt. Ein dichtes europäisches Netzwerk ergänzt um einige Langstreckendestinationen machten CSA zu einem gewichtigen Player in Osteuropa und Prag zu einem unmittelbaren Konkurrenten für Budapest, Warschau und Wien.

Heute umfasst die die Flotte der CSA nur mehr zwei Flugzeuge. Smartwings nimmt mit ihrem Angebot als Leisure Carrier einen großen Anteil am tschechischen Markt mit seinen fünf aktiven kommerziellen Flughäfen ein, zu denen neben Prag auch jene von Ostrava, Pardubice, Brno und Karlovy Vary zählen.

Ryanair ist seit vielen Jahren am Flughafen Prag angesiedelt, Eurowings Europe zog im Jahr 2021 mit einer eigenen lokalen Basis nach. Trotz Schließung ihrer Basis am Flughafen Prag im Jahr 2018, ist Wizz Air vor Ort auch nach wie vor sehr aktiv. Tschechiens Luftfahrt, die zu 95 Prozent von Prag abgewickelt wird, hat sich über die vergangenen zehn Jahre zu einem LCC-dominierten Markt mit touristischer Ausprägung gewandelt. Trotz bestehendem Flag-Carrier ist klar zu erkennen, dass die Punkt-zu-Punkt-Anbieter die Vormachtstellung in Tschechien übernommen haben.

Moldawien

Moldawien gilt als "Armenhaus Europas" und beherbergt 3,3 Millionen Einwohner. Das kleine Land mit rund 34.000

Quadratkilometern befindet sich zwischen Rumänien im Westen und der Ukraine im Osten in einer Sandwichposition. Mit einer kleinen Flotte etablierte die nationale Air Moldova über die Jahre eine lokale Basis am einzigen aktiven kommerziellen Flughafen des Landes, Chisinau.

Einst gegründet als lokaler Ableger der russischen Aeroflot, musste die Airline im Frühjahr 2023 wegen finanzieller Probleme nach 30 Jahren ihren Flugbetrieb einstellen. Lokal war die Airline schon länger intensivem Wettbewerb durch den Billigflieger Fly One (Gründung 2016) und Hisky (2020) ausgesetzt. Zusätzlich richtete auch Wizz Air eine lokale Basis in Chisinau ein, die im November 2022 temporär wegen des militärischen Konflikts zwischen der Ukraine und Russland aus Sicherheitsgründen geschlossen wurde.

Der aktuelle Flugplan von Chisinau spiegelt wider, dass Fly One und Hisky die Vormachtstellung in Moldawien übernommen haben.

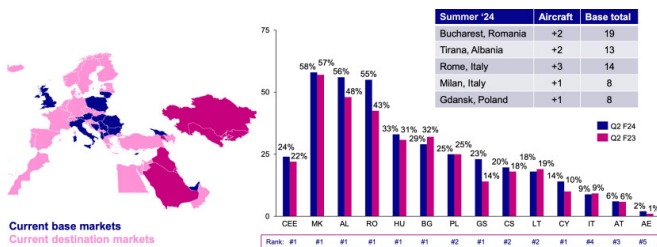
Bosnien & Herzegowina

Bosnien & Herzegowina mangelt es derzeit an einem eigenen Flag-Carrier, wobei vor allem die beiden europäischen LCC-Riesen Ryanair und Wizz Air davon Gebrauch machen und die größten Marktanteile halten.

Mit den Flughäfen Banja Luka, Mostar, Sarajevo und Tuzla verfügt Bosnien & Herzegowina über vier internationale Verkehrsflughäfen und ist mit 1,9 Million abgefertigter Passagiere (2019) der zweitkleinste Luftfahrtmarkt in Europa.

Bosnien & Herzegowina mangelt es seit seiner Gründung an einer stabilen nationalen Airline. B&H Airlines stellte ihren Flugbetrieb 2015 nach 20 Jahren ein, Fly Bosnia war im Anschluss daran noch weniger erfolgreich und flog keine zwei Jahre. Deshalb ist das Land sehr von ausländischen Airlines abhängig.

Dieser Umstand ermutigte zunächst Wizz Air, lokal ansässig zu werden (seit 2015), Ryanair folgte mit ihrem Markteintritt. Einige wenige Flag-Carrier gewährleisteten Umsteigeverbindungen über ihre Drehkreuze. Zudem gilt Bosnien & Herzegowina als großer Markt für Gäste aus dem Nahen Osten während der Sommermonate und wird dementsprechend gut mit diesen Märkten durch direkte Flüge verbunden.



Wizz Air ist in etlichen osteuropäischen Ländern stark.

© Wizz Air

Rumänien

Rumänien ist schon lange ein Markt, in dem sich vor allem Billigflieger tummeln. Zwar gibt es noch die staatliche Tarom, aber auch die ist schon lange nicht mehr größter Anbieter im eigenen Land.

Beobachter beschreiben die staatliche Airline schon lange als "Patienten im Koma". Seit 2008 gab es keinen Profit, denn die staatliche Airline hat alle wichtigen Marktsegmente verloren: Im bilateralen, auch dezentralen Europa-Verkehr an Wizz Air mit über 30 Flugzeugen in Rumänien und im Umsteigerverkehr auf Langstrecken vor allem an Lufthansa.

Trotzdem gibt die Regierung weiter Geld, derzeit wartet Tarom auf grünes Licht der EU für die nächste Kapitalspritze.

Nach dem Aus von Blue Air vor gut einem Jahr hat sich nun Hisky Europe als weiterer relativ großer Player im Markt etabliert. Vier A320 und zwei A321 LR zählt die Flotte des 2020 gegründeten rumänischen Anbieters bereits, der damit unter anderem nach Frankfurt fliegt.

Zudem gibt es die neue rumänische Dan Air, die 2022 gegründet wurde und mit immerhin drei Maschinen der A320-Familie unterwegs ist. Auch Dan Air kommt nach Deutschland — unter anderem stehen Nürnberg, Stuttgart und München im Flugplan des Newcomers.

Mit Flylily will nun eine weitere private rumänische Neugründung das Abenteuer der Deutschland-Linienflüge starten. Bislang ist die Airline im ACMI-Charterbetrieb und auf Warmwasser-Charterflügen unterwegs.

Baltikum

Die baltischen Staaten verfolgten nach der Wiedererlangung ihrer Unabhängigkeit von Russland (1990) jeweils Pläne mit nationalen Airlines. Estland macht sich 1991 mit ihrem Flag-Carrier Estonian Air an den Start. Finanzielle Schwierigkeiten führten zur Schließung der Airline im Jahr 2015 und zur Neugründung von Nordica. Auch diese Airline konnte sich nicht am Markt halten und wurde im Laufe der Jahre zu einem ACMI-Dienstleister umgewandelt.

Air Baltic ist quasi der Flag-Carrier von Lettland, an dem der lettische Staat die mehrheitlichen Anteile hält. Seit 1995 im Flugbetrieb aktiv, umfasst die Flotte von Air Baltic ausschließlich Airbus 220. Mit rund 40 Flugzeugen unterhält die Airline in Riga ihre größte Basis mit einem Marktanteil von rund 57 Prozent (2021). Seit 2021 fungiert Riga auch als Basis von Ryanair.

Air Lithuania wurde 1991 als Staatsairline gegründet, später jedoch privatisiert. Mit ihren Basen in Kaunas und Palanga war die Airline bis 2005 operativ. Die private Air Lituanica mit Sitz in Vilnius vermochte nicht lange am Markt zu überleben (2013 bis 2015). Seit 2004 ist Air Baltic am Hauptstadtflughafen Vilnius aktiv, während Ryanair sowohl in Kaunas als auch in Vilnius beheimatet ist und Wizz Air in Vilnius.

Mit ihren lokalen Basen in Riga, Tallinn und Vilnius übernimmt Air Baltic daher de-facto die Rolle einer pan-baltischen Nationalairline, ähnlich wie es SAS in den Ländern Dänemark, Norwegen und Schweden darstellt. Jede ihrer Basen ist als regionaler Hub zu verstehen, wobei Riga hierbei die Vormachtstellung einnimmt.

Trotz immer wieder aufkommender Meinungen handelt es sich bei Air Baltic aufgrund mehrerer Merkmale nicht um einen Billigflieger, sondern beansprucht auch für sich selbst das Image eines multinationalen Flag Carriers, welcher im Norden Europas angesiedelt ist. Vor allem in Litauen ist der Markt zwischen Air Baltic, Ryanair und Wizz Air am heftigsten umkämpft und sorgt für eine hohe LCC-Marktdurchdringung.

Albanien

Mit Albawings und Air Albania verfügt Albanien über zwei lokale Airlines, wobei letztgenannte den Status eines Flag-Carriers durch ihre Nachfolgerrolle von Albanian Airlines seit 2018 beansprucht. Beide Fluggesellschaften verfügen jedoch über kleine Flotten (jeweils drei Flugzeuge), wobei Wizz Air seit einigen Jahren mit einer lokalen Basis in Tirana angesiedelt ist und den größten Marktanteil innehat.

Ryanair hat erst unlängst die Attraktivität des albanischen Marktes erkannt und ist Wizz Air nach Tirana gefolgt. In Albanien gibt sich somit ein Bild von einem kleinen Staats-Carrier, der im Schatten zweier europäischer LCC-Größen steht.

Slowakei

Nach dem Ende von Slovak Airlines im Jahr 2003 und dem darauffolgenden Aus von Sky Europe nur drei Jahr später, stand die Slowakei ohne echten Home Carrier da. Die Geschäftsmodelle von Air Explore und Smartwings Slovakia

konzentrierten sich auf andere Segmente, nämlich auf ACMI-Geschäfte beziehungsweise Charterflüge.

Trotz bereits bestehender Flugverbindungen nach Westeuropa dauerte es bis 2015, als Ryanair eine lokale Basis in Bratislava errichtete. Seitdem ist die Slowakei mit ihren drei kommerziellen Flughäfen (Bratislava, Kosice und Poprad) mehrheitlich ein von LCC-geprägtes Land und der irische Carrier de-facto der Flag-Carrier der Slowakei.

Bratislava verfügt zudem aktuell über keinerlei Anbindung durch ausländische Nationalairlines, dies ist vor allem der unmittelbaren Nähe zum Flughafen Wien geschuldet (71 Kilometer Distanz mit dem Auto zwischen den beiden Flughäfen), welchen die meisten (West)Slowaken nutzen.

Fazit

Anhand der angeführten Länderbeispiele mit ihren jeweiligen Airlines ist klar zu erkennen, dass osteuropäische Staa-

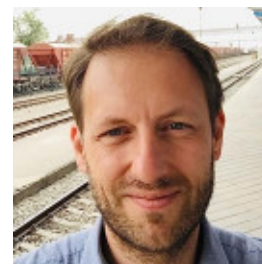
ten am heftigsten davon betroffen waren, ihren jeweiligen Flag-Carrier aus wirtschaftlichen Gründen verloren zu haben.

Dadurch kam es größtenteils zu einer Verschiebung von Marktanteilen weg von Nationalairlines hin zu LCC, welche teilweise die Rolle von Flag-Carriern schon übernommen haben.

Noch bestehende nationale Fluggesellschaften in Osteuropa wie Croatia Airlines, Bulgaria Air und Tarom kämpfen heutzutage mit finanziellen Herausforderungen und sind der zunehmenden LCC-Penetration ausgesetzt. Air Baltic, Lot und Air Serbia stellen hier die positiven Ausnahmen dar und scheinen für die weiteren Jahre wettbewerbstechnisch gut aufgestellt zu sein.

Über den Autor

Dieter J. F. Haselsteiner ist Betriebswirt, mehrfacher Buchautor und hat etliche Luftfahrtbücher verfasst. Dieser Artikel entstand auf Basis seiner im April 2023 erschienen Publikation "All you need to know about European Airports – the ultimate guide to over 500 European Airports". Das Buch ist hier¹ als Paperback und e-Book erhältlich. Weitere Informationen zu seinen Büchern sind auf www.dieterhaselsteiner.at² zu finden.



1. <https://amzn.to/3FDK8xw>
2. www.dieterhaselsteiner.at