

London, Paris, Barcelona: Die Wunschliste der Grazer Flughafen-Chefs

Wolfgang Grimus und Jürgen Löschnig, die Chefs des Flughafens Graz, erklären, warum sie Billigairlines nicht um jeden Preis ködern, welche Destinationen sie sich wünschen und wo heuer am Airport investiert wird.

6. März 2024, 10:30 Uhr

Mit einem deutlichen Passagierplus von 31 Prozent – im Vergleich zum teils noch von der Pandemie beeinträchtigten Jahr davor – konnte der Grazer Flughafen das vergangene Jahr abschließen. Die 733.146 Fluggäste sind freilich deutlich von den Rekordwerten von knapp über einer Million in den Jahren 2018 und 2019 entfernt. Bis 2027 oder 2028, so die Geschäftsführer Wolfgang Grimus und Jürgen Löschnig, sollte die Million wieder „in Sicht sein“. Sie räumen ein, dass das Wiederreichen dieser Marke „schwieriger als gedacht“ verlaufe.

Advertisement

Dennoch sieht man sich gut aufgestellt. Der Sommerflugplan hält 32 Destinationen in 14 Ländern bereit. Wenn es um die Anbindung an internationale Drehscheiben wie Wien, Frankfurt, München oder Zürich gehe, „sind wir besser aufgestellt als jeder andere Regionalflughafen“, so Grimus. Via Frankfurt gebe es innerhalb der Lufthansa-Gruppe Anschlussmöglichkeiten an 120 Destinationen weltweit, in München seien es knapp 90, in Wien 80. Daher wolle man sich auch künftig nicht zu stark sogenannten „Low-Cost-Carriern“ aussetzen.

Setzt auf starke Verbindungen zu großen Drehkreuzen: Wolfgang Grimus © Klz / Stefan Pajman

Zwar sei es rund um die Wunschdestinationen für künftige Direktanbindungen – die Flughafen-Chefs nennen London, Paris und Barcelona – nicht unrealistisch, dass hier eine Billigfluglinie eine Rolle spiele. „Doch stellt sich immer die Frage der Wirtschaftlichkeit, Low-Cost-Carrier haben in puncto Konditionen eine Erwartungshaltung, die oft nur schwer kompatibel ist, mit dem, was wir brauchen, um wirtschaftlich agieren zu können, das ist eine Strategief Frage.“ Der Grazer Flughafen habe ein transparentes Entgeltmodell, „wo unsere Lande-, Passagiergebühren etc. festgelegt sind.“



Trotz bis zu 80-prozentiger Ermäßigung sind wir offenbar noch weit

*weg von den Vorstellungen von Low-Cost-Carriern. Wolfgang Grimus ,
Geschäftsführer Flughafen Graz*

Aufgelegt wurde auch ein sogenanntes Incentive-Modell, das Airlines, die Wachstum produzieren, fördert. Wenn es um eine neue Strecke geht, „würde eine neue Airline 80 Prozent Ermäßigung bei Landegebühren und anderen Gebühren erhalten, das ist ein degressives Modell, das im zweiten Jahr noch 60, im dritten 40 und im vierten Jahr 20 Prozent ermöglicht“. Eine neue Fluglinie könne auch noch mit einem „gewissen Marketingbeitrag unterstützt werden, um eine neue Destination zu promoten“, erläutert Grimus, um gleich hinterherzuschieben: „Trotz dieser bis zu 80-prozentigen Ermäßigung sind wir offenbar noch weit weg von den Vorstellungen von Low-Cost-Carriern, die sie bei anderen Flughäfen aber offenbar durchsetzen können.“

Plant heuer Investitionen um fünf Millionen Euro: Jürgen Löschnig © Klz / Stefan Pajman

Die wichtigen Deutschland-Anbindungen sollen mindestens auf gegenwärtigem Niveau gehalten werden, bei Berlin und Hamburg trachte man danach, diese Strecken sukzessive auszubauen. Stuttgart soll wieder zurückgebracht werden, „weil das für die steirische Automobilwirtschaft eine wichtige Strecke ist, aber hier braucht es eine Linie, die dafür das richtige, etwas kleinere Fluggerät hat“.

Einen Rückschlag gilt es rund um das Aus für die KLM-Direktverbindung nach Amsterdam zu verdauen. „Wir hoffen, dass es ein temporärer Ausstieg ist“, so Grimus. Die Vorzeichen würden dafür aber nicht allzu vielversprechend aussehen, „weil die niederländische Regierung beschlossen hat, die Flugbewegungen am Flughafen Schiphol zu reduzieren.“ Die KLM habe nach der Wirtschaftlichkeit einzelner Verbindungen entschieden, da sei die Auslastung im Vergleich zu anderen Strecken „nicht so gut gewesen“.



Wir setzen uns dafür ein, dass die Flüge Graz-Wien erhalten bleiben, da wir nicht glauben, dass die Passagiere auf die Bahn wechseln. Wolfgang Grimus, Geschäftsführer Flughafen Graz

Festgeschrieben ist aus heutiger Sicht auch, dass die Flüge Graz-Wien wegfallen, sobald die Bahnfahrt unter zwei Stunden dauert. Hier geben sich die Airportchefs kämpferisch. „Wir setzen uns dafür ein, dass diese Flüge aufrecht bleiben, da wir nicht daran glauben, dass die Passagiere auf die Bahn wechseln“, sagt Grimus. In Linz und Salzburg, wo die Wien-Flüge bereits eingestellt wurden, „fahren die Passagiere mit dem Auto nach Wien oder München oder fliegen über Frankfurt. Der Effekt ist, wir verlagern die Wertschöpfung ins Ausland.“ Wien und die AUA würden also verlieren, „denn wir würden versuchen, die Flüge nach Zürich und Frankfurt zu stärken.“ Grimus hofft, dass das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. „Wir glauben, die Ökologisierung ist anders zu erzielen, als durch Verbote.“

Wo der Flughafen heuer investiert

Am Grazer Flughafen, der als ältester Verkehrsflughafen Österreichs heuer am 26. Juni sein 110-jähriges Jubiläum feiert, stehen einige Investitionen an, wie Löschnig unterstreicht. In den Jahren vor Corona sei die jährliche Investitionskraft bei rund fünf Millionen Euro im Jahr gelegen. Während der Pandemie sei man damit hinuntergefahren, „aber jetzt kommen wir in etwa wieder auf dieses Volumen, teilweise sogar etwas darüber“, so Löschnig. Ziemlich sicher, je nach Ausschreibung, stehe heuer etwa die Errichtung einer neuen Bodenstromversorgung an. Derzeit werden die Bodenstromaggregate mit Diesel betrieben. Zudem werde eine PV-Anlage am Parkhausdach installiert. Mittelfristig werde dann, wie berichtet, an einer Groß-PV-Anlage am Flughafengelände gearbeitet, wobei man hier noch in der Phase der Machbarkeitsanalysen sei, sagt Löschnig. „Das wäre eine der größten Investitionen, die hier je getätigt wurde, sie dient in erster Linie der Eigenstromversorgung.“ Die immer strengeren Behördenvorschriften führen indes auch dazu, dass Investitionen in eine neue unterirdische Gepäckanlage für eingetragenes Gepäck nötig werden.