

Viel Platz für Geschäftsreisende

LÜBECK AIR

Zwei Flugzeuge und zwei Ziele: Mitten in der Corona-Krise behauptet sich an der Ostseeküste eine der kleinsten Fluggesellschaften Deutschlands. Und das so erfolgreich, dass bereits Expansionspläne geschmiedet werden

Ein schlimmeres Jahr als 2020 gab es für den weltweiten Luftverkehr noch nie. Etliche Fluggesellschaften haben schon jetzt die Corona-Pandemie nicht überlebt, auch viele Regionalairports kämpfen ums Überleben. Und dennoch gab es in Deutschland eine Airline-Neugründung: Lübeck Air ging mit einer ATR 72 an den Start. Was sind die Beweggründe, das unter solch ungünstigen Umständen zu tun? Versuchen wir eine Erklärung.

Die Geschichte des Flughafens Lübeck (LBC) ganz im Norden Deutschlands reicht zwar zurück bis in das Jahr 1916, so richtig los mit dem Flugverkehr ging es jedoch schrittweise erst nach der Wiedervereinigung. Charterflugverkehr dominierte zunächst das Luftfahrtgeschehen, bis im Jahr 2000 mit Ryanair der Linienflugverkehr Einzug hielt und die Passagierzahlen messbar anstiegen. Der wirtschaftliche Erfolg des Airports hielt sich jedoch in Grenzen und die Eigentumsverhältnisse wechselten permanent, zum Teil recht turbulent. Als 2016 Ryanair die Flüge von Lübeck zugunsten von Hamburg komplett aufgab, und Wizzair, die zwischenzeitlich auch nach LBC flog, ebenfalls zum benachbarten Flughafen Hamburg wechselte, schien nicht nur das Ende des Linienflugverkehrs, sondern auch das des Flughafens besiegelt.

Ein Unternehmer greift ein

In Öffentlichkeit und Politik wurde das Thema Flughafen Lübeck intensiv und kontrovers diskutiert. Diverse Vereine kämpften um den Erhalt des Flughafens unter jeweils individuellen Blickwinkeln, Umweltverbände und Anwohnerinitiativen stellen die Notwendigkeit hingegen in Frage.

Das alles hielt den Lübecker Unternehmer Winfried Stöcker, Gründer der Firma Euroimmun (ein medizinisches Labordiagnostik-Unternehmen), nicht davon ab, im Juni 2016 den Flughafen Lübeck über eine Objektgesellschaft aus der zweiten Insolvenz zu erwerben und die Entwicklung mit viel Energie voranzutreiben (siehe AERO INTERNATIONAL 2/2017). 2018 wurde mit dem Ausbau des Flughafens begonnen, das Abfertigungsgebäude wurde umgebaut, modernisiert und durch einen Anbau erweitert.

Versuche, Airlines zur Aufnahme von Linienflugverkehr ab LBC zu ermutigen, scheiterten zwar aus unterschiedlichen Gründen, jedoch ging es unter den Fittichen von Stöcker und seinem Geschäftsführer Jürgen Friedel zumindest mit Charterflügen zu diversen Zielen in Italien wieder aufwärts. Im Jahr 2017 entschlossen sich Eigentümer und



Viel Platz und guter Service: Lübeck Air bemüht sich intensiv um das Wohl der Fluggäste. Die Piloten (rechtes Foto) kommen aus Dänemark



FOTOS: LUTZ SCHÖNFELD



Die ATR 72 wartet in Lübeck auf Passagiere



Geschäftsführung dann zu dem ungewöhnlichen Schritt, mit Lübeck Air eine eigene Fluggesellschaft an den Start zu bringen – wenn auch eine virtuelle, also eine Airline ohne eigenes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate – AOC) und ohne eigenes Fluggerät.

Am 3. November 2017 erfolgte die Anmeldung beim Amtsgericht Lübeck. Zunächst nutzte man ab 2018 einen Businessjet vom Typ Dassault Falcon 7X des dänischen Charterspezialisten Air Alsie. In dessen AOC verblieb die Maschine für Geschäftsreiseflüge und Charteraufträge. Für Juni 2020, nach Schaffung der erforderlichen Strukturen, war dann die Aufnahme von Linienflugverkehr geplant. Aufgrund der Auswirkungen der

Corona-Pandemie wurde der Termin schließlich auf August verschoben. Der Flughafen Lübeck erwarb dafür von Braathens aus Schweden eine ATR 72-500, die am 21. Juli 2020 in Lübeck eintraf. Auch diese Maschine wird von Air Alsie mit deren AOC und deren Crews betrieben.

Geschäftsreisende im Visier

Als Zielgruppe wurden zum einen Geschäftsreisende definiert. Man möchte die Wirtschaft Norddeutschlands, insbesondere aus den Bereichen Ernährung, Medizin und Maschinenbau, näher an die Wirtschaftsräume des deutschen Südens bringen. Zum anderen gehören auch Individualreisende sowie Touristen zur Zielgruppe. Als erste →



Landseitig (oben) ist der Flughafen Lübeck übersichtlich. Das gilt auch für die Luftseite, auf der die ATR 72 der neuen Airline das größte Flugzeug ist

Destinationen wurden die wirtschaftsstarke Region München und Stuttgart festgelegt.

So sah der Flugplan eine doppelte Tagesrandverbindung nach München sowie eine Mittagsrotation nach Stuttgart von Montag bis Freitag sowie am Sonntag vor, der Samstag sollte dem Charterflugverkehr vorbehalten bleiben. Auch hierfür wurden erste Verträge mit lokalen Veranstaltern sowie Tourismusunternehmen aus der Region geschlossen. Aufgrund der Coronakrise wurde

der Flugplan reduziert. Der Sommerflugplan, der vom 28. März bis 30. Oktober gilt, beinhaltet derzeit noch zwei Verbindungen nach München: eine am Morgen, die dreimal in der Woche angeboten wird, und eine zweite am frühen Abend, die Lubeck Air fünfmal pro Woche fliegt. Nach Stuttgart fliegt die kleine Airline viermal in der Woche in der Mittagszeit. Vom 3. Juli bis 18. September soll zudem einmal in der Woche Salzburg angefliegen werden.

Ab Juli geht es dann außerdem zweimal die Woche nach Bern. Die Schweizer Hauptstadt wird zunächst als saisonale Verbindung bedient, kann aber, ebenso wie die neue Verbindung nach Salzburg, bei entsprechender Nachfrage auch ganzjährig angefliegen werden.

FAKTEN /

Gründung	3. November 2017
Erstflug	17. August 2020
IATA-/ICAO-Kürzel	6I/MMD
Eigner	Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG
Heimatflughafen	Flughafen Lübeck (LBC)
Passagiere (seit August 2020)	über 8600
Ziele Linie	München (MUC), Stuttgart (STR)
Ziele Charter	Destinationen in Montenegro, Kroatien, Italien, Kanalinseln, Cornwall

FLOTTE¹⁾

ATR 72-500	1
Dassault Falcon 7X	1

¹⁾ betrieben durch Air Alsie
Internet: www.luebeck-air.de

Arbeit als Full-Service-Airline

Darüber hinaus versucht Lubeck Air, mit einem besonderen Servicekonzept bei seinen Fluggästen zu punkten und sich somit deutlich vom aktuellen Servicelevel im innerdeutschen und innereuropäischen Flugverkehr zu unterscheiden. Man verstehe sich als Full-Service-Airline, so Jürgen Friedel, Geschäftsführer von Lubeck Air. „Wir richten uns konsequent an den Bedürfnissen des Fluggasts aus und konkurrieren nicht über den Preis, sondern über die Qualität. Wir haben ein klares Produkt ohne versteckte Kosten.“

So habe man drei Sitzreihen aus der ATR entfernt und biete bei 60 statt 72 Sitzplätzen einen Sitzabstand von 90 Zentimetern an. Ein Aufgabe- sowie ein Handgepäckstück seien in jedem Tarif enthalten. Tickets gibt es ab 99 Euro je Flugstrecke. „Unsere Service-Hotline ist kein Callcenter. Hier arbeiten Kol-

»Wir haben ein klares Produkt ohne versteckte Kosten.«

Jürgen Friedel, Geschäftsführer

legen des Flughafens und unserer Airline, die sich fachkundig und kompetent um die Kundenwünsche kümmern, und die den Fluggästen dann vielleicht sogar beim Check-in wiederbegegnen.“

Neben ausschließlich regionalen Speisen und Getränken, die in allen Serviceklassen angeboten und täglich frisch zubereitet werden, seien Umweltaspekte und Nachhaltigkeit besonders im Fokus der Airline, so Claudia Biermann, Head of Cabin bei Lubeck Air und verantwortlich für das Bordprodukt. „Wir legen besonderen Wert auf Abfallvermeidung oder -reduzierung. Entsorgt wird dann nur noch die Papierserviette des Gastes. So sind zum Beispiel all unsere Tablets, die wir im offenen Tablettservice verwenden, lebensmittelsicher bepulvert und geschirrspülertauglich. Sie können am Ende ihrer Lebensdauer, also theoretisch nach 30 Jahren, eingeschmolzen werden. Unser Besteck ist aktuell Corona-bedingt aus Bambus beziehungsweise Holz, Plastik wird strikt vermieden.“

Weiterhin, so Biermann, benutze man ausschließlich Pfandflaschen sowie recycelbare Pappkartons und führe auch Tassen und Gläser stets dem Waschkreislauf zu, alles unter dem strikten Dogma der konsequenten Müllvermeidung.

Doch welche Konsequenzen haben Corona und die damit verbundenen Auflagen für dieses ambitionierte Servicekonzept? „Selbstverständlich mussten und haben wir hier zügig reagiert und unser Servicekonzept den aktuellen Bedingungen angepasst. Alle Crews wurden speziell darauf geschult. Unsere Gäste erhalten jetzt zum Beispiel ein persönliches Lunchpaket beim Ausstieg nach dem Flug. Komfortprodukte wie Kissen sind mit waschbarer Baumwolle bezogen, die nach jeder Benutzung in die Reinigung kommen. Die Kisseninlets selbst werden bei 95 Grad gewaschen.“ Die Toilette werde nach jeder Benutzung gereinigt, die Kabine intensiven Reinigungszyklen unterzogen, die Passagiere erhielten beim Einstieg spezielle Hygienekits, unter anderem mit Desinfektionsstüchern und Mund-Nase-Schutz.

Auch bei der Kabinenbesetzung wird Wert auf Individualität gelegt. Air Alsie hat für

Lübeck Air feste Crews als Stammpersonal abgestellt. Sie erhielten durch Lübeck Air zusätzlich eine gesonderte Serviceschulung, welche unter anderem einen Kniggekurs beinhaltete. Man wolle sich auf die Ansprüche jedes Fluggasts, ob Geschäftsreisender oder Urlauber, einstellen und mit einem hohen Servicestandard punkten.

Mit lokalen Sportvereinen habe man Partnerschaften geschlossen, um diese bei weiter entfernten Auswärtsspielen zu unterstützen, so zum Beispiel mit dem VfB Lübeck im Fußball sowie mit den Handballern des VfL Lübeck-Schwartau.

Geht es nach Geschäftsführer Jürgen Friedel und seinem Team, so steht einem weiteren Wachstum nach Ende der Corona-Pandemie nichts im Weg, getreu dem Motto der Fluggesellschaft: Der Norden hebt ab. ●

Lutz Schönfeld



Die Uniformen der Besatzung sind sachlich und schlicht gehalten

INTERVIEW /

mit Geschäftsführer Jürgen Friedel

»Unsere Fluggäste sind begeistert«

AERO INTERNATIONAL: Herr Friedel, warum braucht die Region einen eigenen Flughafen und warum nun auch noch eine eigene Airline?



JÜRGEN FRIEDEL: In der Region Lübeck lässt es sich sehr gut leben und arbeiten. Der Flughafen Lübeck schafft Mobilität und eine gute Erreichbarkeit für Lübeck und die Städte und Landkreise im Umkreis. Direkt an den

Autobahnen A20 und A1 gelegen und mit einem eigenen Bahnhof ist der Flughafen aus Lübeck in 15 Minuten und aus der Region sehr schnell und staufrei zu erreichen. Der Flughafen Lübeck hat großes Passagierpotenzial, welches sich aus den Regionen von Kiel bis Wismar, Schwerin und den Ostseebädern generiert. Er leistet einen wichtigen Beitrag zur weiteren positiven Entwicklung der Wirtschaft und des Tourismus. Da die wenigen großen Airlines nur auf die großen Flughäfen setzen und damit Lübeck wenig Chancen hat, interessante Linienverbindungen zu akquirieren, haben wir uns gesagt: Dann machen wir's halt selbst.

Wie wurde das Produkt bisher angenommen?

Unsere Fluggäste wissen unser Produkt sehr zu schätzen. Sie sind nicht nur zufrieden, viele sind begeistert. Unsere Auslastung lag vom Start weg, also zwischen den beiden ersten Lockdowns, bereits bei 21 Prozent.

Mit dem Impfstoff gibt es Hoffnung auf schrittweise Normalisierung des Luftverkehrs. Welche Ziele haben Sie perspektivisch für Ihre Fluggesellschaft und für LBC?

Das Vorkrisenniveau werden wir im Jahr 2021 noch nicht wieder erreichen. Für uns in Lübeck bietet sich die Chance, das bald anstehende Wachstum zu nutzen und unsere Strecken schrittweise auszubauen. Gerade im Tourismus haben sich strukturelle Veränderungen ergeben, die wir nutzen wollen. Der innerdeutsche Tourismus ist viel gefragter als vor Corona. Die Ostseeküste, die Stadt Lübeck und die ganze Region bieten viel. Zusammen mit Hotels und Anbietern von Zimmern wollen wir Menschen aus Süddeutschland interessante Urlaubsmöglichkeiten bieten. Wenn die Passagierzahlen es hergeben, würden wir Stuttgart zweimal täglich anbieten und Zürich und Wien neu ins Programm aufnehmen. Dafür kaufen wir uns eine weitere ATR 72.

Als Flughafen wollen wir natürlich auch weitere Airlines an den Standort holen. Ge-

rade im touristischen Bereich gibt es hier gute Chancen, zum Beispiel nach Mallorca oder Antalya.

Wie wirtschaftlich lassen sich Airport und Airline aktuell betreiben?

Wir hatten ohne Corona vorgesehen, mit unserer Airline im zweiten Betriebsjahr die Kostendeckung zu erreichen. Beim Flughafen ist es ein längerer Weg, da dort erhebliche Vorhalte- und damit Fixkosten bestehen und eine Deckung nur mit einer entsprechenden Zahl von Passagieren möglich ist. Je schneller Lübeck Air wächst, desto eher erreicht auch der Flughafen den Break-even-Point.

Ihr bisher einziges Flugzeug, eine ATR 72-500, lassen Sie von Air Alsie betreiben. Wo wird die Maschine gewartet?

Für größere Wartungs- und Reparaturarbeiten wird das Flugzeug ins dänische Sønderborg gebracht, dem Heimatplatz und Wartungsstandort von Air Alsie. Für die Zeit der Wartung leihen wir uns dann bei Air Alsie eine Ersatz-ATR. Die Line Maintenance wird jedoch am Flughafen Lübeck durchgeführt, dafür hat Air Alsie eigens eine Wartungscrew hier vor Ort stationiert. Wir lassen gerade eine bestehende Flugzeughalle am Flughafen Lübeck ertüchtigen, damit wir die täglichen Arbeiten unter Dach durchführen können.