

Fluggesellschaften in der Krise: Europa vor einem schwierigen

Jahrzehnt der Rückschläge

Die Branche steckt in einem tiefgreifenden Umbruch. Konzepte für die Kurzstrecke notwendig

Von Jens Flottau

Brüssel/Frankfurt – Die europäischen Fluggesellschaften befürchten, dass sich ihre wirtschaftliche Lage in den nächsten Monaten weiter verschlechtern wird. „Ich rechne damit, dass die Nachfrage im Frühjahr 2010 noch einmal nachlässt, wenn die Krise auf dem Arbeitsmarkt voll durchschlägt“, sagte Ulrich Schulte-Strathaus, Chef der Association of European Airlines (AEA) im SZ-Gespräch. „Wachstum im europäischen Luftverkehr sehe ich erst in der zweiten Jahreshälfte 2011“, prognostiziert Schulte-Strathaus. Die Luftverkehrsbranche ist stark von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung abhängig. In guten Zeiten ist sie bislang fast doppelt so schnell wie das Bruttoinlandsprodukt gewachsen, dafür schlagen Krisen aber auch umso stärker durch. 2009 war für den Sektor die schwierigste Phase seit Jahrzehnten.

Während der globale Branchenverband International Air Transport Association (IATA) für Regionen wie Asien bereits 2010 wieder deutlich bessere Zahlen voraussagt, treten die europäischen Airlines auf der Stelle. „Es gibt keine Indikatoren, dass ein nachhaltiger Aufschwung kommt“, so Schulte-Strathaus. Laut IATA werden die europäischen Fluggesellschaften, die 2009 voraussichtlich einen Verlust von 3,5 Milliarden Dollar verzeichnet haben, auch in diesem Jahr noch einmal fast drei Milliarden Dollar verlieren. Das vergangene Jahrzehnt war laut IATA-Chef Giovanni Bisignani „die schlimmste Phase in der Geschichte der Luftfahrt.“ In der aktuellen Krise sei allerdings das Größte überstanden.

Es sind aber nicht alleine die absoluten Zahlen, die der Branche Sorgen bereitet. Dahinter verbirgt sich ein tiefgreifender Strukturwandel. „Wir stellen ein verändertes Reiseverhalten fest“, so Schulte-Strathaus. „Die Geschäftsreisenden fliegen auf der Kurzstrecke Economy, und es ist mehr als fraglich, ob sie nach



Ulrich Schulte-Strathaus rechnet erst 2011 mit Wachstum. Foto: J. Schwarz

der Krise wieder bevorzugt Business Class fliegen werden.“ Auch Bisignani glaubt, „die Verbraucher erwarten, dass Flugreisen billig bleiben, nachdem sie jetzt bereits zwei Jahre lang niedrige Preise erlebt haben.“ Dauerhaft niedrigere Umsätze bei den besten Kunden haben aber einen gravierenden Einfluss auf die Geschäftsmodelle, die, wie es Schulte-Strathaus äußerst diplomatisch formuliert, „fortentwickelt werden müssen.“

In der Realität sind längst Strategien grundlegend in Frage gestellt: Gibt es noch einen Markt für eine Business Class auf der Kurzstrecke? Wie können Drehkreuze wie Frankfurt und München sich noch rechnen, wenn die Kunden immer weniger bereit sind, diese komplexen Systeme mit hohen Ticketpreisen mitzubzahlen? Bislang hat keiner der großen drei Anbieter British Airways, Air France-KLM und Lufthansa eine Antwort mit strategischer Substanz gefunden. BA hat sich schlicht aus den meisten Regional- und Europastrecken zurückgezogen und sich auf das Drehkreuz London konzentriert. Air France ist bislang noch weniger der direkten Konkurrenz der Billigflieger ausgesetzt und profitiert davon, dass die französische Wirtschaft stark auf das Zentrum Paris kon-

zentriert ist. Regionale Zubringer sind also weniger bedeutend. Die Lufthansa hat zwar das Sparprogramm Climb 2011, das bis 2011 eine Milliarde Euro bringen soll, gestartet. Im Europaverkehr sollen die Stückkosten um 40 Prozent sinken, damit keine Verluste mehr anfallen angesichts rapide gesunkener Preise. Jedoch sagen viele Insider, dass dieses Ziel innerhalb der Konzernstrukturen schlicht nicht zu schaffen ist.

Eine Lösung wäre, den Billigableger Germanwings stark wachsen und immer mehr Strecken übernehmen zu lassen. Doch das ist mit dem aktuellen Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber offenbar nicht zu machen, denn es würde letztlich bedeuten, dass sich die Airline ähnlich wie British Airways aus dem Europageschäft mehr und mehr zurückziehen würde. Anders als BA allerdings hätte sie im erweiterten Konzern eine Schwesterfirma, die einspringen könnte.

Die Bedenken gegen die Ausbreitung des Germanwings-Modells hängen bei Lufthansa vor allem mit der Frage zusammen, ob man den Business Class-Gästen nach dem Umsteigen von einem Langstreckenflug auf einen innereuropäischen Anschlussflug wirklich ein Einklassen-Produkt bieten kann. „Wir können nicht einen Amerikaner mit der Business Class nach Deutschland fliegen und ihn dann in einen Billigflieger setzen“, argumentiert Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber. Doch es gibt auch immer mehr andere Stimmen, die diese Ansicht für antiquiert halten. AEA-Chef Schulte-Strathaus hält die gedankliche Trennung der Geschäftsmodelle sowieso für „überholt.“ Er rechnet „mit einer zunehmenden Konvergenz.“ Und dies, ob es Billiganbieter und traditionelle Langstrecken-Airlines wollen oder nicht.

Schließlich bauen sich viele Passagiere mittlerweile selbst ihre eigenen Umsteigeverbindungen auf Flughäfen, die traditionell gar keine Drehkreuze sind. Sie nutzen Airlines, die gar nicht miteinander zusammenarbeiten und sparen dadurch erheblich.