

# **Direktflüge durch Emirates zwischen Deutschland und den USA**

**Eine wirtschaftliche Potenzialanalyse unter Beachtung  
rechtlicher und operativer Rahmenbedingungen**

**Richard Klophaus**

Competence Center Aviation Management (CCAM)

Hochschule Worms

Berlin, 26. Juni 2014

# Agenda

- Problemstellung und Literatur
- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Technisch-operative Einflussfaktoren
- Wirtschaftliche Einflussfaktoren
- Mögliche Zielorte für DE-US-Flüge der Emirates
- Fazit

## Problemstellung

- Emirates als mit Abstand größte Airline der Golfregion konnte im letzten Jahrzehnt ein enormes Passagierwachstum verzeichnen
- *Oktober 2013: Emirates tritt mit der Flugroute DXB-MXP-JFK in den Wettbewerb um EU-US-Passagiere ein*
- Eine weitere Netzexpansion der Fluggesellschaft ist angesichts der Zahl der geordneten Flugzeuge zu erwarten

**→ Motivation für eine Analyse des wirtschaftlichen Potenzials von DE-US-Direktflügen durch Emirates unter Beachtung rechtlicher und technisch-operativer Rahmenbedingungen**

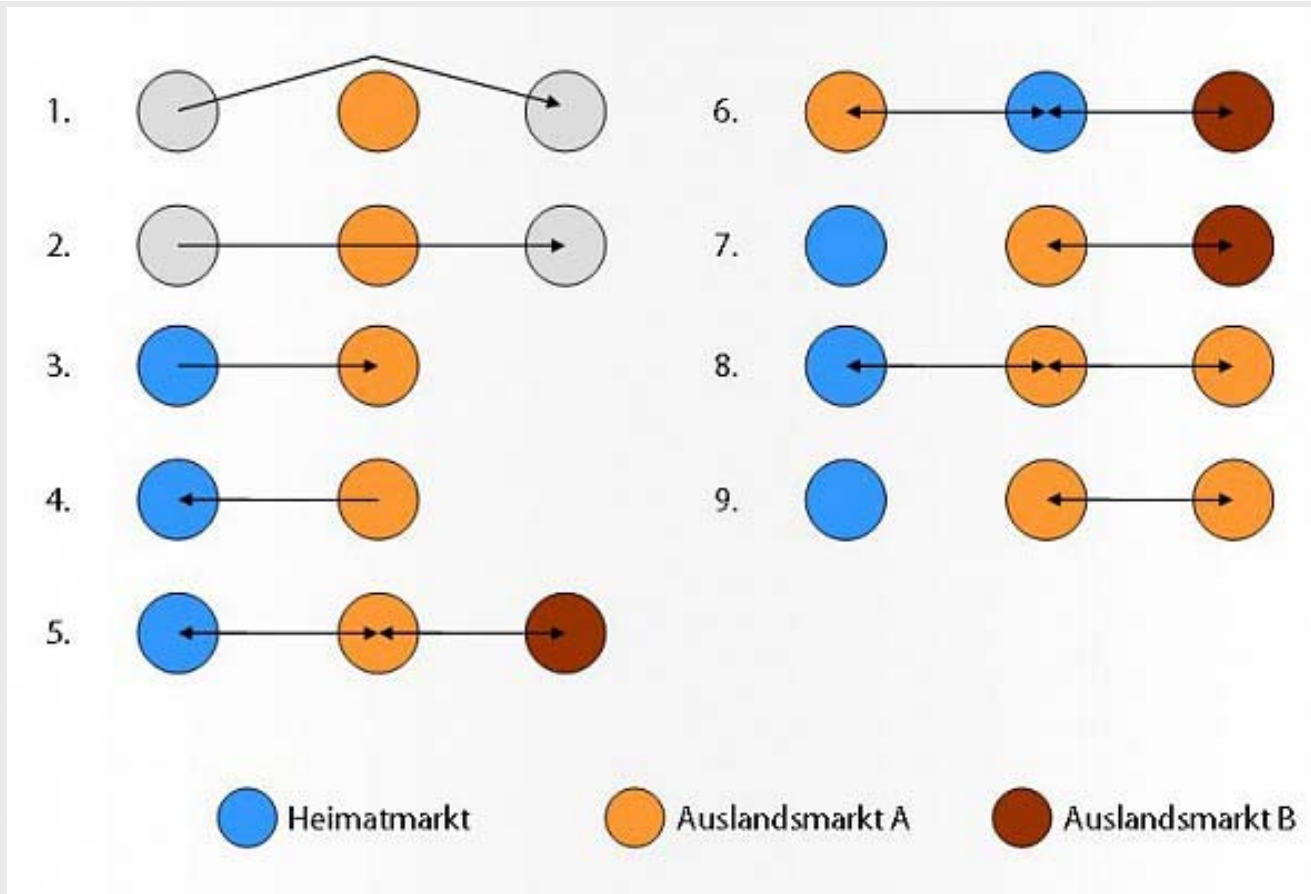
## Literatur

Der Aufstieg der Golf-Carrier ist Gegenstand wiss. Veröffentlichungen, etwa

- zu deren Geschäftsmodell (O'Connell, 2011),
- ihren komparativen Kostenvorteilen (De Wit, 2014)
- der Entwicklung des Streckennetzes (Hooper et al., 2011) oder
- den Auswirkungen neuer Umsteigeverbindungen über die Drehkreuze der Golfregion auf die Verkehrsströme zwischen Deutschland und Asien (Grimme, 2011)

**→ Bislang keine wiss. Veröffentlichung zum wirtschaftlichen Potenzial von 5. Freiheitsverkehren durch die Golf-Carrier auf Nordatlantik-Routen**

## Rechtliche Rahmenbedingungen – Einordnung von 5. Freiheitsverkehren in die „Freiheiten der Luft“



Quelle: airliners.de

## Rechtliche Rahmenbedingungen – Besteht 5. Freiheitsrecht?

- **Beim 5. Freiheitsverkehr müssen alle beteiligten Staaten diese Freiheit gewähren**
- Seit den 80er Jahren wurden weltweit restriktive Luftverkehrsabkommen durch liberalere Open Skies-Abkommen ersetzt, in denen auch 5. Freiheitsrechte gewährt werden
- Heute existieren solche Open Skies-Abkommen zwischen den USA und der EU sowie zwischen den USA und den VAE. Jedoch hat weder die EU noch jeder einzelne Mitgliedstaat der EU ein Open Skies-Abkommen mit den VAE
- *Italienische Behörden haben die Emirates-Direktflüge zwischen MXP und JFK daher in einem speziellen Verfahren bewilligt*

## Rechtliche Rahmenbedingungen – Situation für Deutschland

- Deutschland hat von den großen EU-Staaten das liberalste Luftverkehrsabkommen mit den VAE, welches den 5. Freiheitsverkehr erlaubt
- Allerdings können nur bestimmte Flughäfen in Deutschland durch Fluggesellschaften der VAE angefliegen werden. Emirates kann heute von/nach FRA, MUC, DUS sowie HAM fliegen, nicht aber von/nach Berlin.

→ **Die vorhandenen bilateralen Luftverkehrsabkommen gestatten DE-US-Direktflüge durch Emirates**

*Emirates hat 5. Freiheitsrechte von 2006 bis 2008 bereits für HAM-JFK-Flüge genutzt*

## Technisch-operative Einflussfaktoren

- Vor Aufnahme neuer Interkontinentalstrecken mit Großraumflugzeugen ist zu prüfen, ob eine ausreichende Flughafeninfrastruktur vorhanden ist
- Auf 5. Freiheitsstrecken mit einer Distanz von mehr als 6.000 km setzt Emirates heute Boeing 777-300ER ein
- Selbst an Flughäfen, die nur wenig über der Meereshöhe liegen, ist für eine Boeing 777-300ER mit Höchstabfluggewicht eine Startbahnlänge von ca. 3.000 m erforderlich
- Bei weit auseinander liegenden Flughäfen treten bei Startbahnlängen unter 3.000 m Nutzlasteinschränkungen auf
- Verfügbare Start- und Landezeitfenster (Slots) und Kapazitäten für die Flugzeugwartung als weitere mögliche Beschränkungen



## Wirtschaftliche Einflussfaktoren – Kosten

Zusätzliche Landungen und Starts sind mit Kosten verbunden:

- Längere Rotationen von Flugzeug und Crew
- Risiko von Störungen im Flugbetrieb

Gerade bei ultralangen Nonstop-Flügen (15 Stunden und mehr) sind auch Kostenersparnisse durch Zwischenstopps möglich:

- Vermeidung einer erweiterten Cockpit-Besatzung
- Keine Einschränkungen bei der beförderbaren Nutzlast → geringere Stückkosten (und Erlössteigerung)

## Wirtschaftliche Einflussfaktoren – Kunden

Die zehn EU-Großräume mit den meisten Passagieren in die USA 2013 (einfache Strecke)

Rang	Großraum	Passagiere
1	London	7.454.271
2	Frankfurt	3.099.317
3	Paris	3.038.558
4	Amsterdam	2.252.515
5	München	955.595
6	Rom	902.498
7	Madrid	898.080
8	Dublin	828.322
9	Manchester	609.138
10	Brüssel	537.007

Datenquelle: DLR

## Wirtschaftliche Einflussfaktoren – Kunden

Die zehn verkehrsreichsten EU-US-Flughafenpaare 2013 (einfache Strecke)

Rang	Strecke	Passagiere
1	London (LHR) - New York (JFK)	1.435.621
2	London (LHR) - Los Angeles (LAX)	710.226
3	Paris (CDG) - New York (JFK)	650.289
4	London (LHR) - New York (EWR)	555.958
5	London (LHR) - Chicago (ORD)	544.715
6	London (LHR) - Miami (MIA)	464.382
7	London (LHR) - San Francisco (SFO)	457.736
8	London (LHR) - Washington (IAD)	447.122
9	London (LHR) - Boston (BOS)	417.642
10	Frankfurt (FRA) - New York (JFK)	354.082

Datenquelle: DLR

## Wirtschaftliche Einflussfaktoren – Kunden

- Die obigen Tabellen beziehen sich auf Nonstop-Flüge zwischen zwei Flughäfen, die nicht mit dem Ausgangs- oder Endpunkt der Flugreisen von Passagieren zusammenfallen müssen
- Nur auf den verkehrsreichsten EU-US-Strecken ist die lokale Nachfrage so groß, dass ein ganzjähriges Angebot von Nonstop-Flügen mit mehr als einer täglichen Frequenz möglich ist
- Die tatsächlichen Passagierzahlen können sich deutlich vom Nachfragepotenzial für eine Flugverbindung unterscheiden
- *Eine solche Annahme bestehender, aber unbefriedigter Nachfrage kann die Entscheidung von Emirates beeinflusst haben, MXP-JFK-Flüge anzubieten*

## Wirtschaftliche Einflussfaktoren – Konkurrenz

- Emirates kann Langstreckenflüge in die USA nicht alleine durch lokale Verkehre aufrechterhalten
- Der Carrier benötigt Umsteigeverkehre. Der künftige Erfolg von DE-US-Direktflügen durch Emirates ist damit auch von einer Kooperation mit anderen Airlines in der EU und den USA abhängig
- Mit Jetblue Airways wurde Codesharing im US-Markt etabliert
- Die Suche nach einem geeigneten Partner in Deutschland wird für Emirates schwierig: Air Berlin ist als zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft mit Etihad verbunden; Germanwings als drittgrößte deutsche Airline ein Lufthansa-Tochterunternehmen

# Emirates-Ziele in Europa und den USA 2014



Datenquelle:  
Emirates

## Mögliche Zielorte für DE-US Direktflüge der Emirates

Die Eröffnung einer neuen Flughafenstation ist kostspielig. Daher ist es wenig wahrscheinlich, dass Zielorte für DE-US-Direktflüge gewählt werden, die von Emirates bisher nicht bedient werden

*So wurden auch bei der MXP-JFK-Route zwei bereits im Emirates-Streckennetz vorhandene Ziele miteinander verbunden*

## Mögliche Zielorte für DE-US Direktflüge der Emirates

- Jede Nachfrageprognose für DE-US-Direktflüge durch Emirates ist schwierig
- Die aktuellen und angekündigten US-Destinationen, die nonstop durch die drei großen Golf-Carrier angeboten werden, geben einen Hinweis zur vorhandenen Nachfrage
- Emirates, Etihad und Qatar bedienen alle JFK; bei Umsetzung der angekündigten Flugverbindungen bis Ende 2014 auch DFW und ORD
- LAX, IAD und IAH werden von zwei der drei Carrier bedient
- BOS, SEA und SFO nur von Emirates, MIA und PHL nur von Qatar



## Mögliche Zielorte für DE-US Direktflüge der Emirates

- FRA und MUC sind keine geeigneten Kandidaten: Emirates wird Kopf-an-Kopf-Wettbewerb mit Lufthansa an deren beiden Hauptdrehkreuzen meiden
- DUS ist ebenfalls ein wichtiger Lufthansa-Standort und Hauptbasis für Air Berlin-Langstreckenflüge. Heute steigen Asien-Reisende der Air Berlin meist in Abu Dhabi auf Etihad-Flüge um. Der Langstreckenfokus von Air Berlin liegt deshalb auf Amerika
- Für Berlin als mit Abstand größte Stadt Deutschlands besitzt Emirates keine Verkehrsrechte
- Die Wiederaufnahme von Verbindungen von/nach **HAM** ist damit die einzige derzeit realistische Möglichkeit für Emirates, um überhaupt DE-US-Flüge anzubieten

## Mögliche Zielorte für DE-US Direktflüge der Emirates

- **JFK:** Wenn nur der lokale Verkehr aus dem Einzugsgebiet eines Flughafens verfügbar wäre, ist New York der wahrscheinlichste US-Zielort. Anders als in EWR kann Emirates durch die Kooperation mit Jetblue Anschlussflüge über JFK anbieten
- **BOS:** Wichtiger Jetblue-Standort. Alle großen US-Airlines fliegen BOS an, ohne den Flughafen als Drehkreuz zu nutzen
- **LAX** und **SFO:** Zwischenstopp in Deutschland, um Kosten bei Ultra-Langstreckenflügen zu senken
- **MIA/Florida:** Auch für DXB-MIA (Nonstop-Distanz ca. 12.500 km) sind Kosteneinsparungen möglich. MIA wird aber heute von Emirates nicht angeflogen. Alternativflughäfen zu MIA sind MCO und FLL. Gemeinsames Problem von Florida-Routen ist eine touristisch geprägte und saisonal schwankende Nachfrage

## Fazit

- Das künftige Wachstum von Emirates wird verstärkt von 5. Freiheitsverkehren abhängig, wenn die bestellten Langstreckenflugzeuge nicht durch Passagiere der 3. und 4. Freiheit ausgelastet werden können
- Trotzdem wird der Carrier in den kommenden Jahren kaum mehr als eine Handvoll EU-US-Direktflüge anbieten
- In Deutschland ist als Zielort wohl nur HAM möglich, obwohl Emirates auch 5. Freiheitsrechte von/nach FRA, MUC und DUS besitzt. In der USA ist JFK wahrscheinlichster Zielort
- Der Erfolg von DE-US-Direktflügen durch Emirates hängt wesentlich von der Kooperation mit anderen Airlines an den beiden Endpunkten der Nordatlantik-Strecke ab. Unter den Golf-Carriern ist Etihad und nicht Emirates bislang führend bei der Entwicklung solcher Partnerschaften