



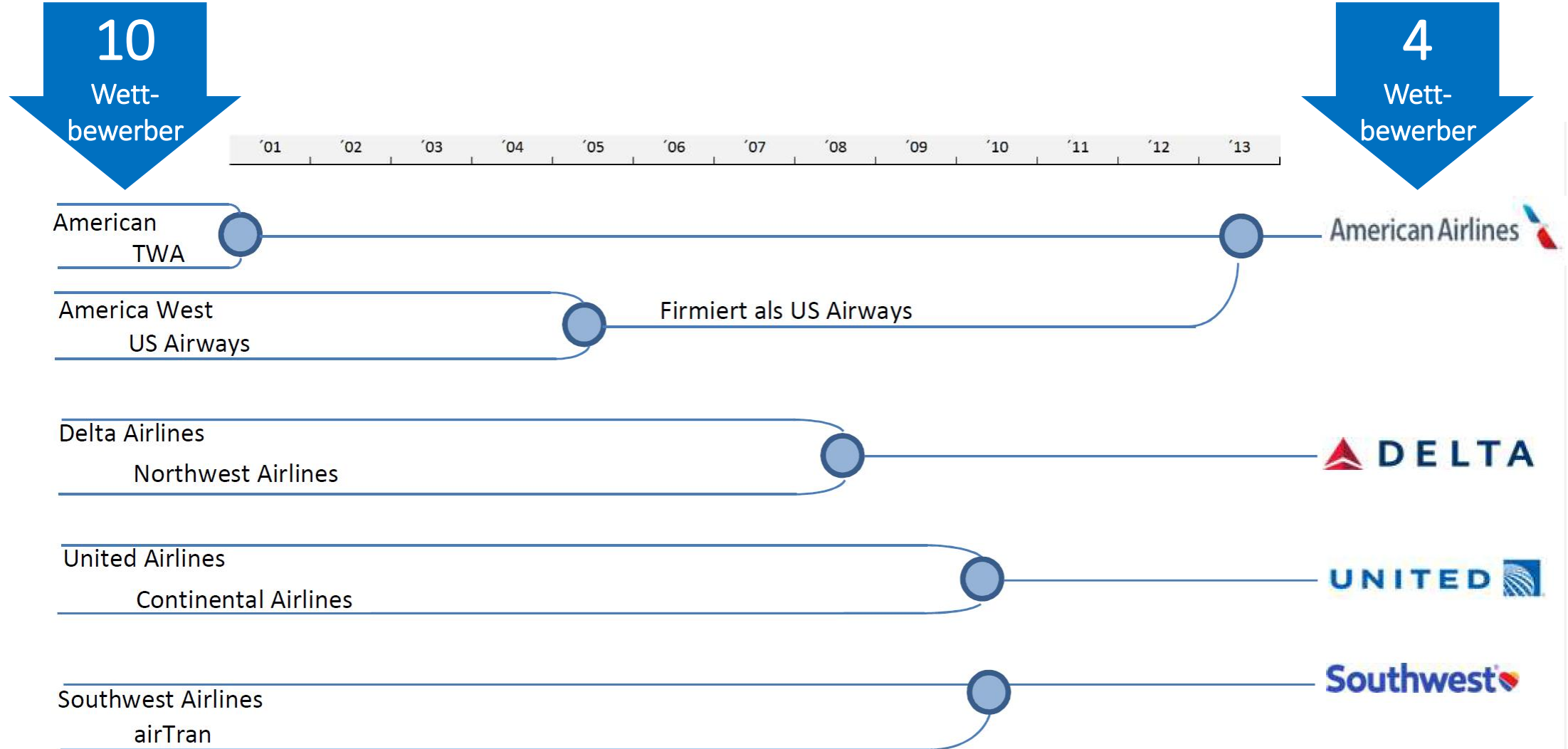
Kleine und mittlere Airports unter Druck

Die Konzentration der Airlines bedroht das Angebot in den Regionen

Vortrag von Jörg Schwingeler (Prologis Strategy AG) auf der Konferenz
„Verkehrswirtschaft und -politik“ am 14./15.06.2018 in Berlin

Die Konzentration der Fluggesellschaften und ihre Auswirkungen

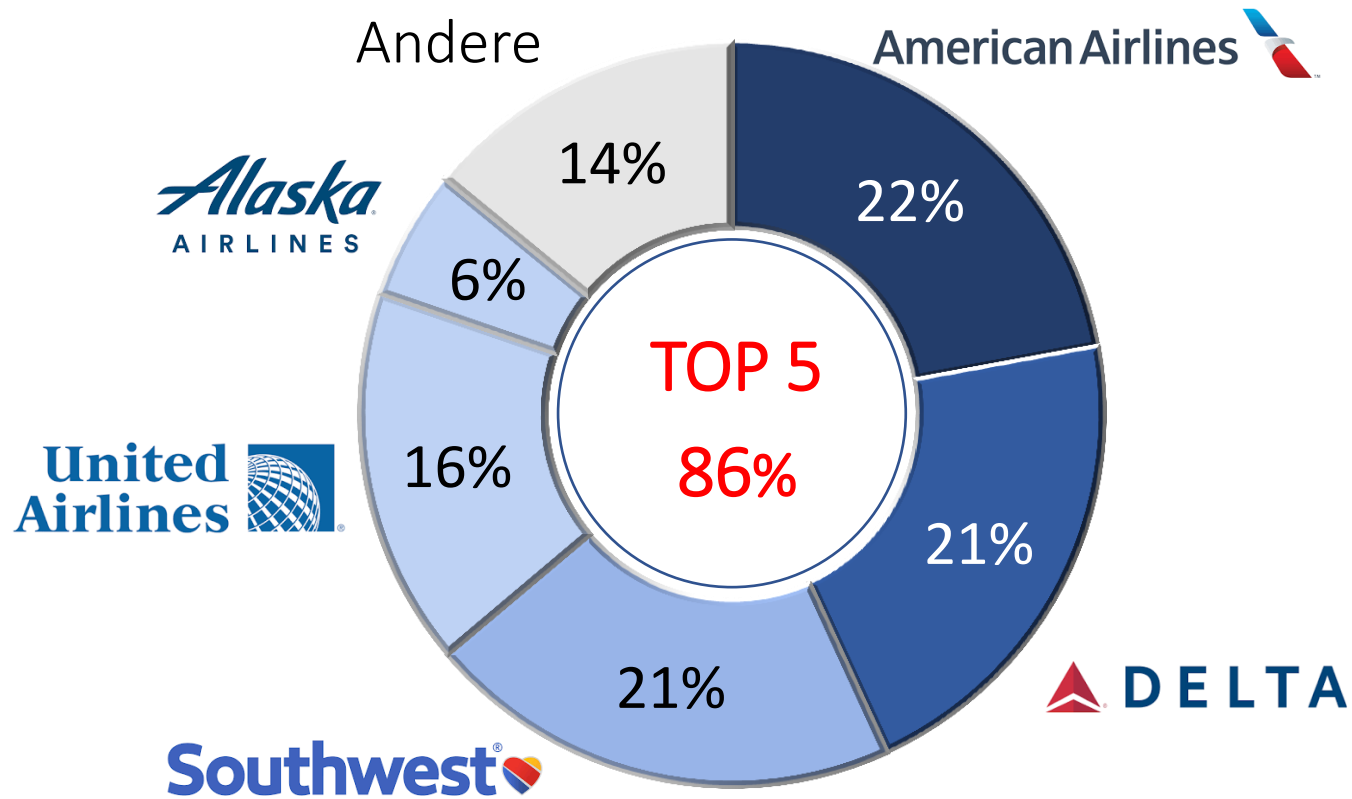
USA: Konsolidierung in den USA ist durch Fusionen vollzogen



USA: 5 Airlines kontrollieren rund 90% des Inlandmarktes

Marktanteile USA Inlandverkehr ¹

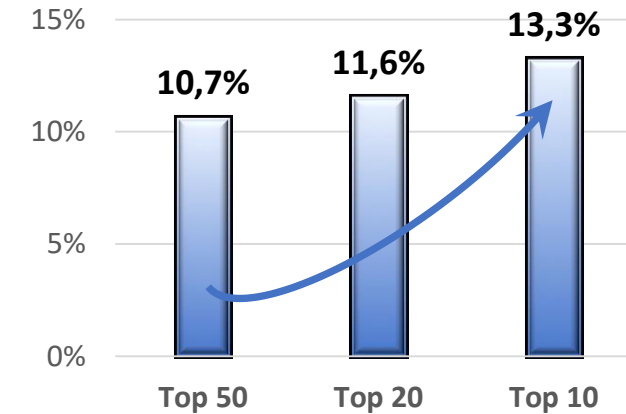
Marktwirkung



- ▶ Mega-Airlines profitieren
 - Hohe Auslastung durch Kapazitätsdisziplin
 - Ende des ruinösen Preiswettbewerbs
 - Niedrige Treibstoffkosten

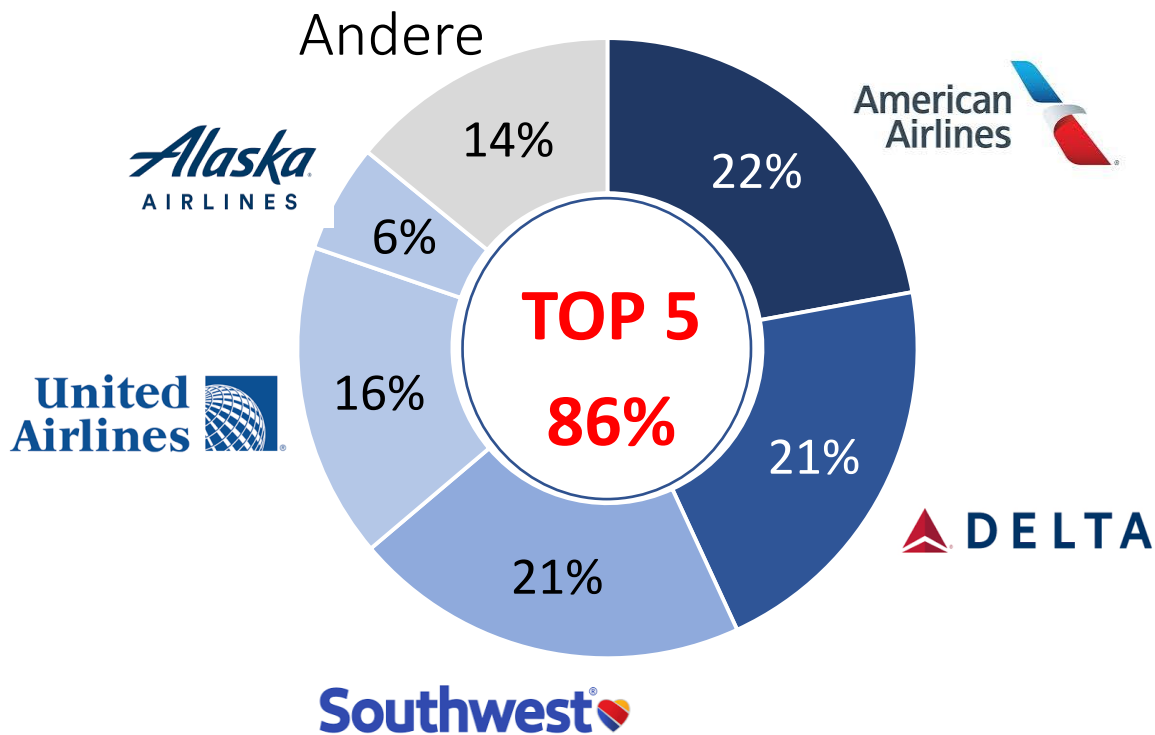
- ▶ Mega-Airports profitieren

Wachstum Sitze 2010-2016

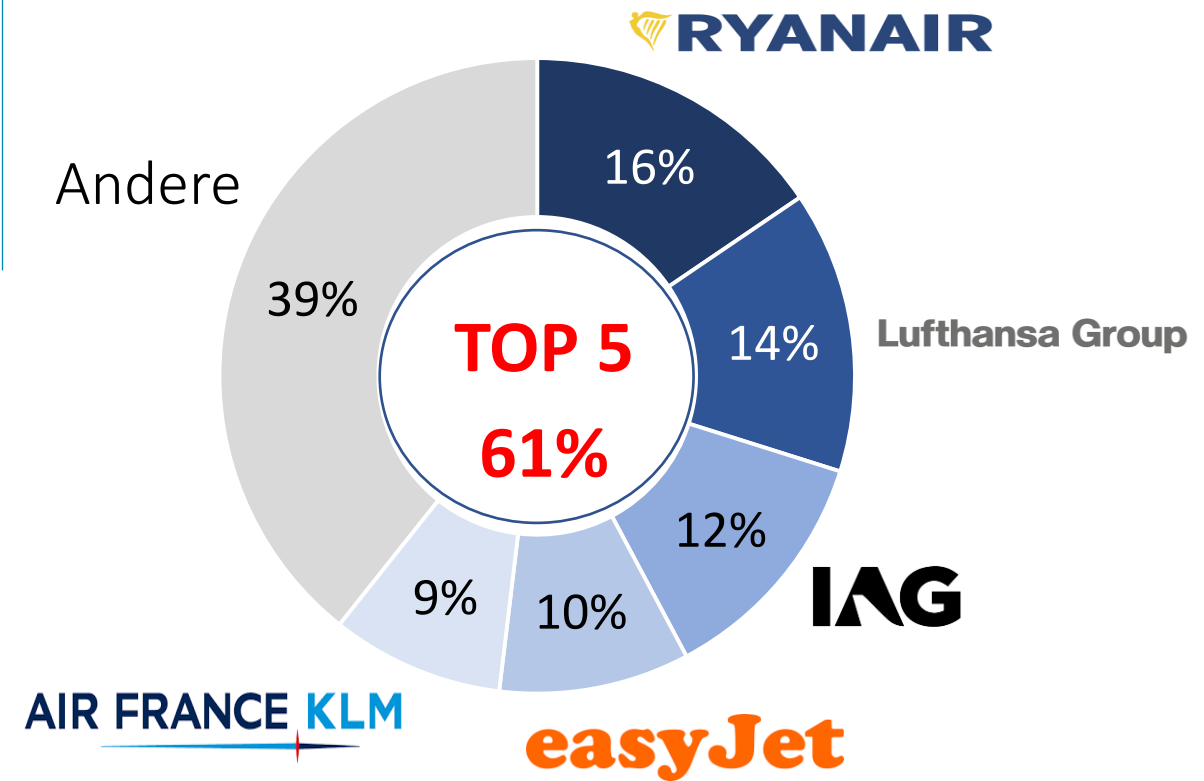


Vergleich USA und Europa

USA – Konsolidierung vollzogen



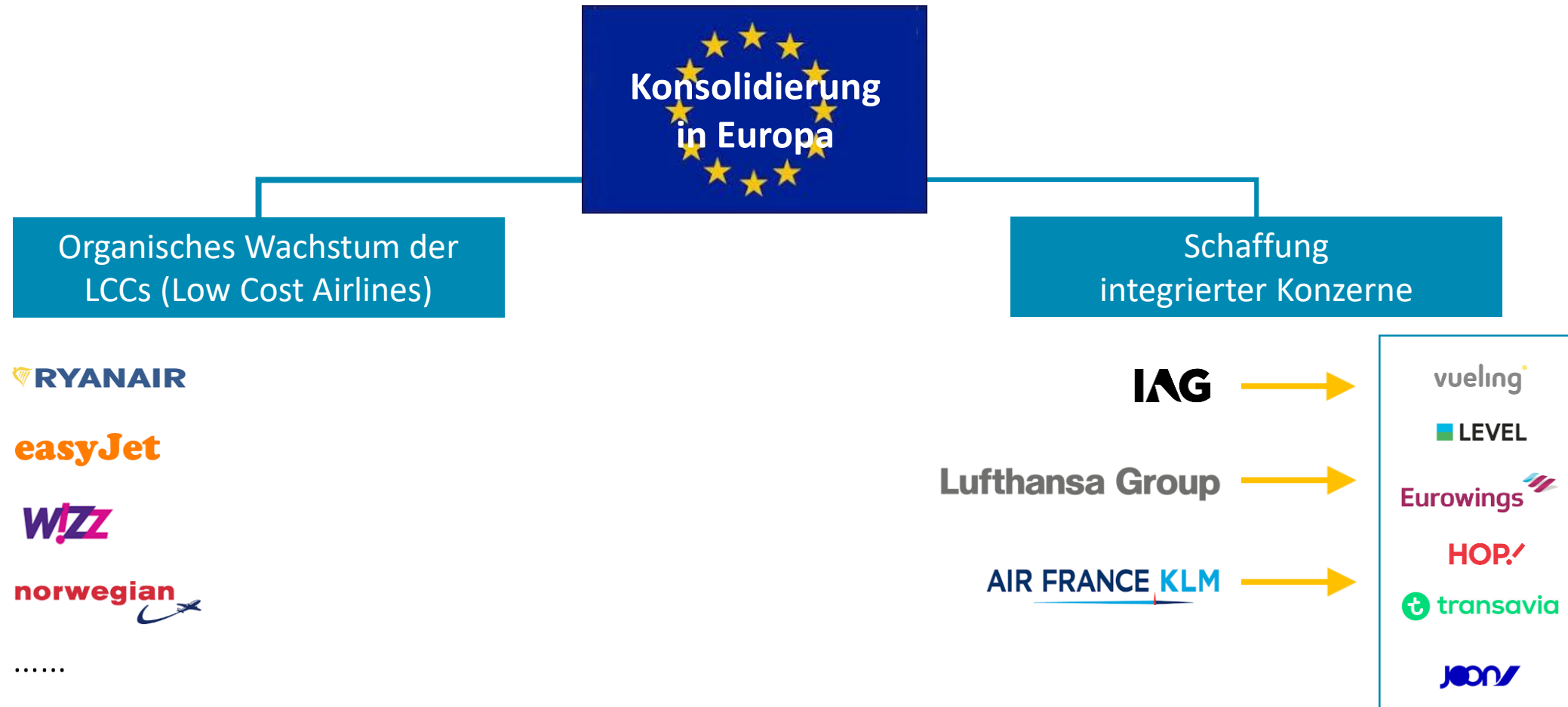
EUROPA – Konsolidierung beschleunigt



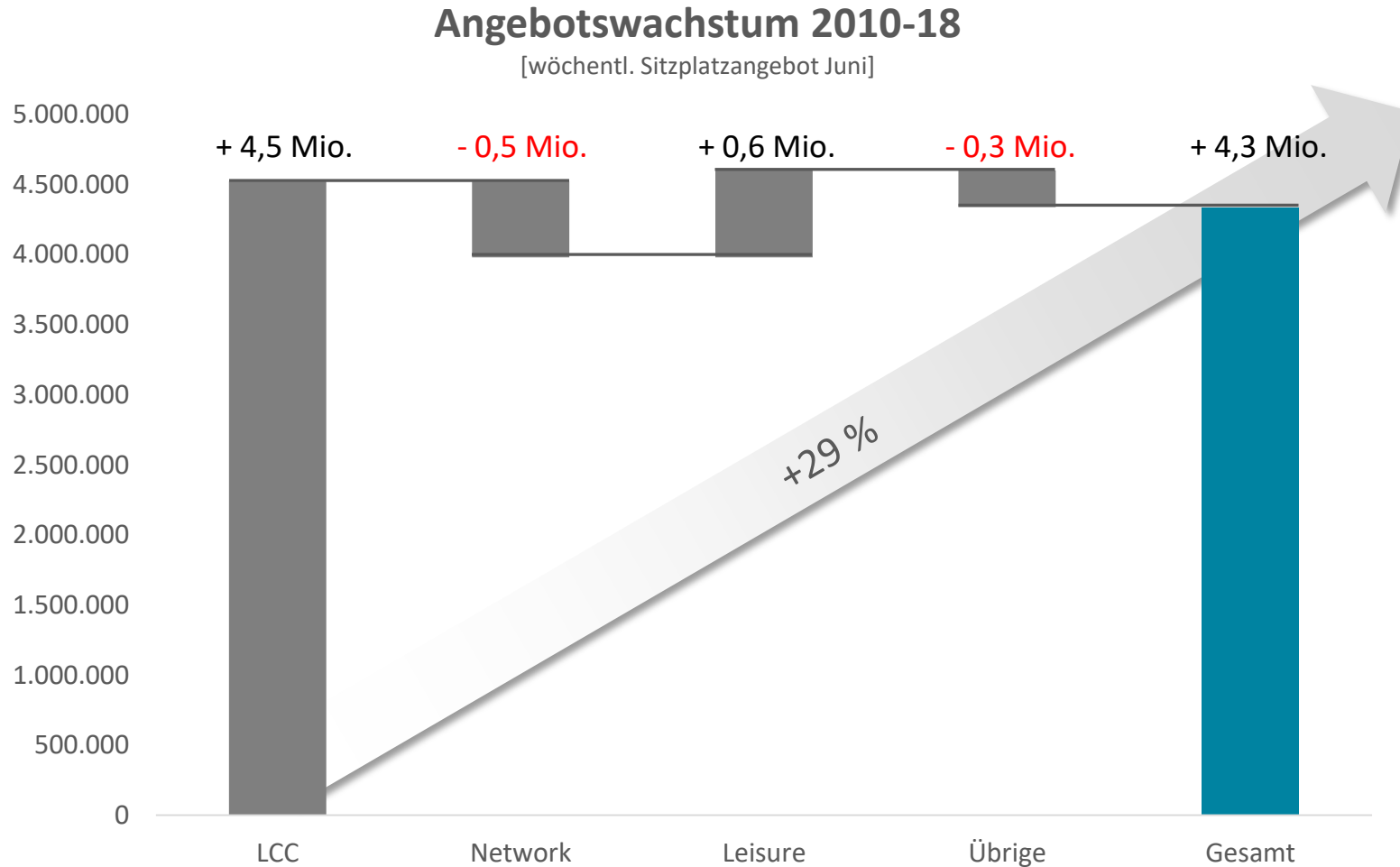
• angebotene Sitze innerhalb der USA bzw. innerhalb der EU (inkl. Schweiz, Norwegen) Juni 2018

EUROPA: Nach der Liberalisierung folgt auch hier die Konsolidierung

25 Jahre nach Einführung der Liberalisierung befindet sich nun auch der europäische Luftverkehr in einer beschleunigten Konsolidierungsphase

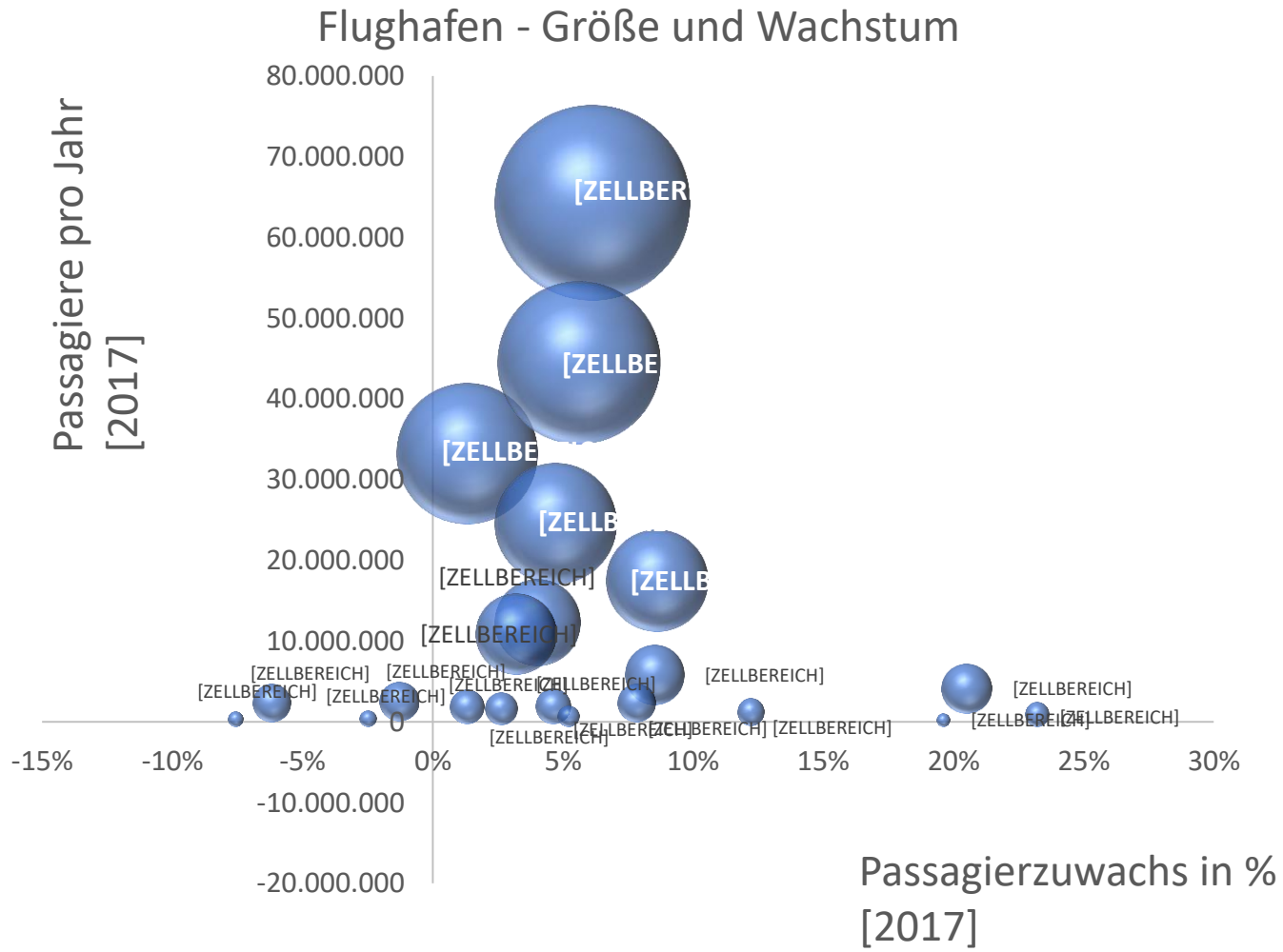


LCC's bestimmen das Wachstum im innereuropäischen Verkehr



- ➔ Das zusätzliche Sitzplatzangebot der LCC's übersteigt das Gesamtwachstum
- ➔ Das Wachstum der LCC's wird von den klassischen Gesellschaften (Ryanair, EasyJet, Wizzair, Norwegian) genauso wie den Töchtern der drei großen Konzerne (Eurowings, Vueling, Transavia) getrieben
- ➔ Klassische Network-Airlines wie Lufthansa, British Airways oder Air France sind dagegen geschrumpft, auch infolge der Verlagerung des dezentralen Verkehrs auf LCC-Töchter

Die großen deutschen Flughäfen wachsen trotz der Air Berlin-Insolvenz



- ➔ Auch wenn die Air Berlin-Insolvenz Sondereffekte z.B. in Berlin (BER) und Düsseldorf (DUS) verursacht, wird deutlich, dass alle größeren deutschen Airports wachsen
- ➔ Bei den kleineren ergibt sich ein uneinheitliches Bild: während einige wie Münster/Osnabrück (FMO), Erfurt (ERF) und Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) zulegen konnten, fallen andere wie Saarbrücken (SCN), Hahn (HHN) oder Friedrichshafen hinter das Vorjahr zurück

Die Strategien der Airlines

Die klassischen Angebote in den Regionen sind verschwunden



- ➔ **Regionalluftverkehr** als primär geschäftsreiseorientiertes Angebot in den kleineren Airports mit kleineren Flugzeugen ist zeitgleich **nahezu vollständig verschwunden**

- ➔ British Airways hat sich als eine der ersten Network Airlines aus der Fläche des Heimatmarktes zurückgezogen und sich auf ihr Drehkreuz konzentriert
- ➔ Flughäfen außerhalb Londons werden nur noch in Form einer Hub-Zubringung bedient
- ➔ Andere, wie Lufthansa, Air France oder Iberia, verfolgen heute eine ähnliche Strategie

~~Augsburg Airways~~

~~Contact Air~~

~~InterSky~~

~~Cirrus Airlines~~

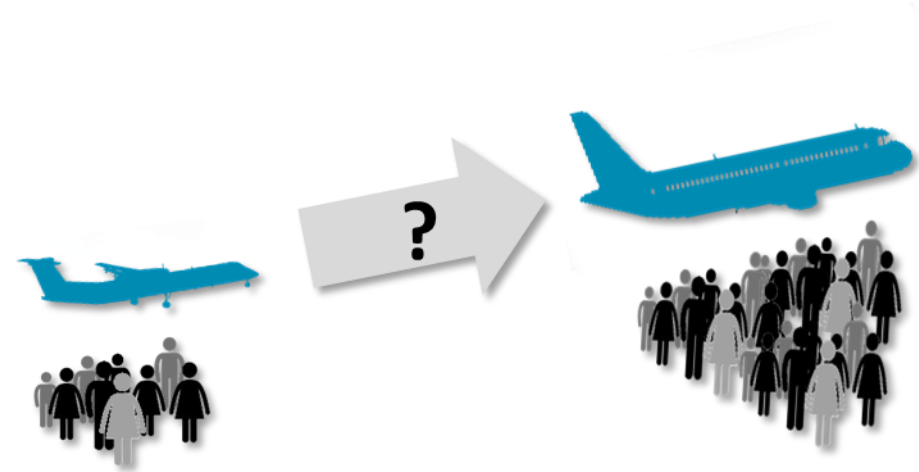


~~OLT Express~~

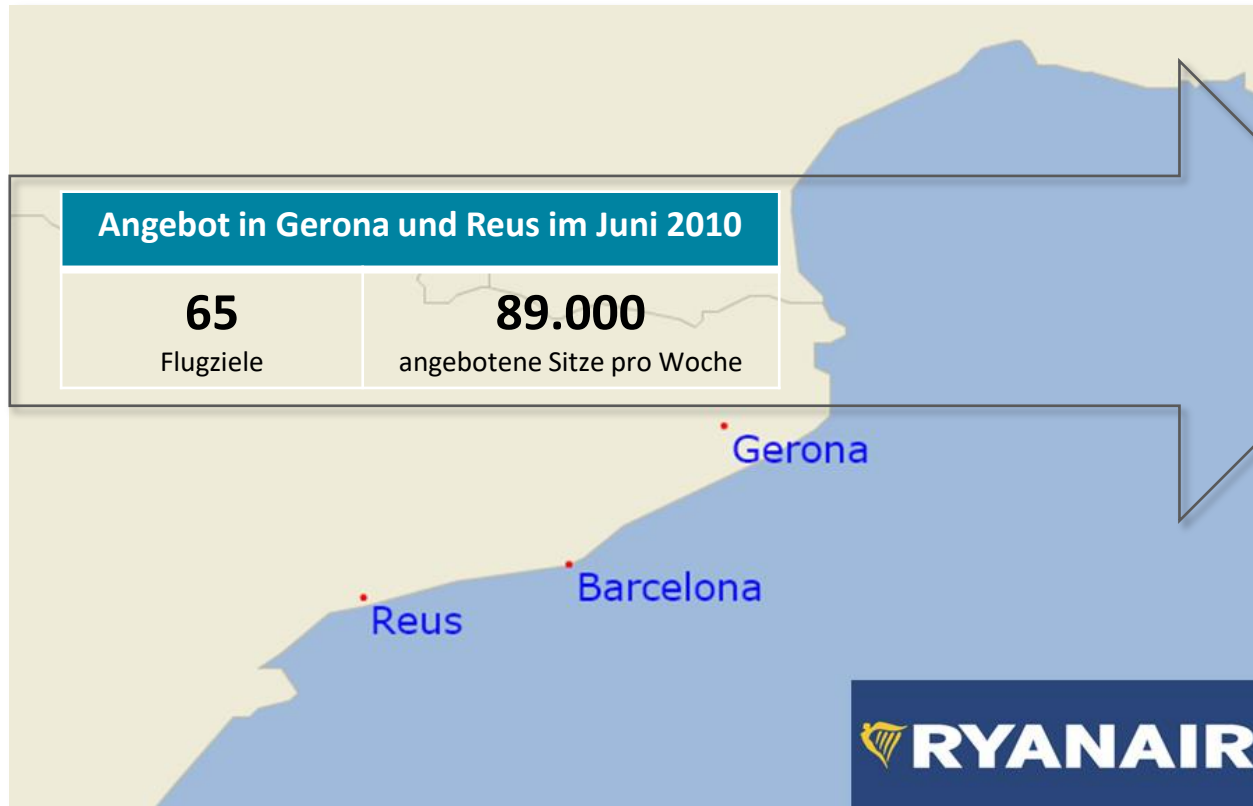
Die Low-Fare-Töchter übernehmen dort Strecken mit ausgeprägter Preiselastizität

Beispiel Lufthansa (andere europäische Network Airlines agieren ähnlich):

- ➔ Alle Strecken außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München hat Lufthansa auf Eurowings verlagert
- ➔ Regionalairlines des Konzerns (Cityline, Air Dolomiti) werden für die Zubringung in die Drehkreuze eingesetzt, stehen also für nachfrageschwächere dezentrale Strecken nicht mehr zur Verfügung
- ➔ Diese Strecken werden also nur noch angeboten, wenn die Nachfrage durch günstige Preise so stimuliert werden kann, dass der Einsatz von 150-Sitzern wirtschaftlich ist – Strecken, die diese Bedingung nicht erfüllen, werden gestrichen



Die in den Regionen aktiven, klassischen LCC's drängen verstärkt in die großen Catchments – Sekundärairports werden zunehmend zum reinen Sprungbrett



Angebot in Gerona und Reus im Juni 2018	
41 Flugziele	30.000 angebotene Sitze pro Woche

Angebot in Barcelona im Juni 2018	
44 Flugziele	89.000 angebotene Sitze pro Woche

- ➔ 12 Ziele mit 20.000 Sitzen/Woche wurden vollständig von Girona/Reus nach Barcelona verlagert
- ➔ Weitere 20 Ziele ab Reus / Girona mit 21.000 Sitzen wurden komplett gestrichen
- ➔ 11 neue Destinationen mit 21.000 Sitzen/Woche wurden ab Barcelona neu aufgenommen

Diese Entwicklung zeichnet sich auch in Deutschland ab



Zielorte der klassischen Low Fare-Airlines im Juni 2018
(Ryanair, EasyJet, Norwegian, Wizzair)

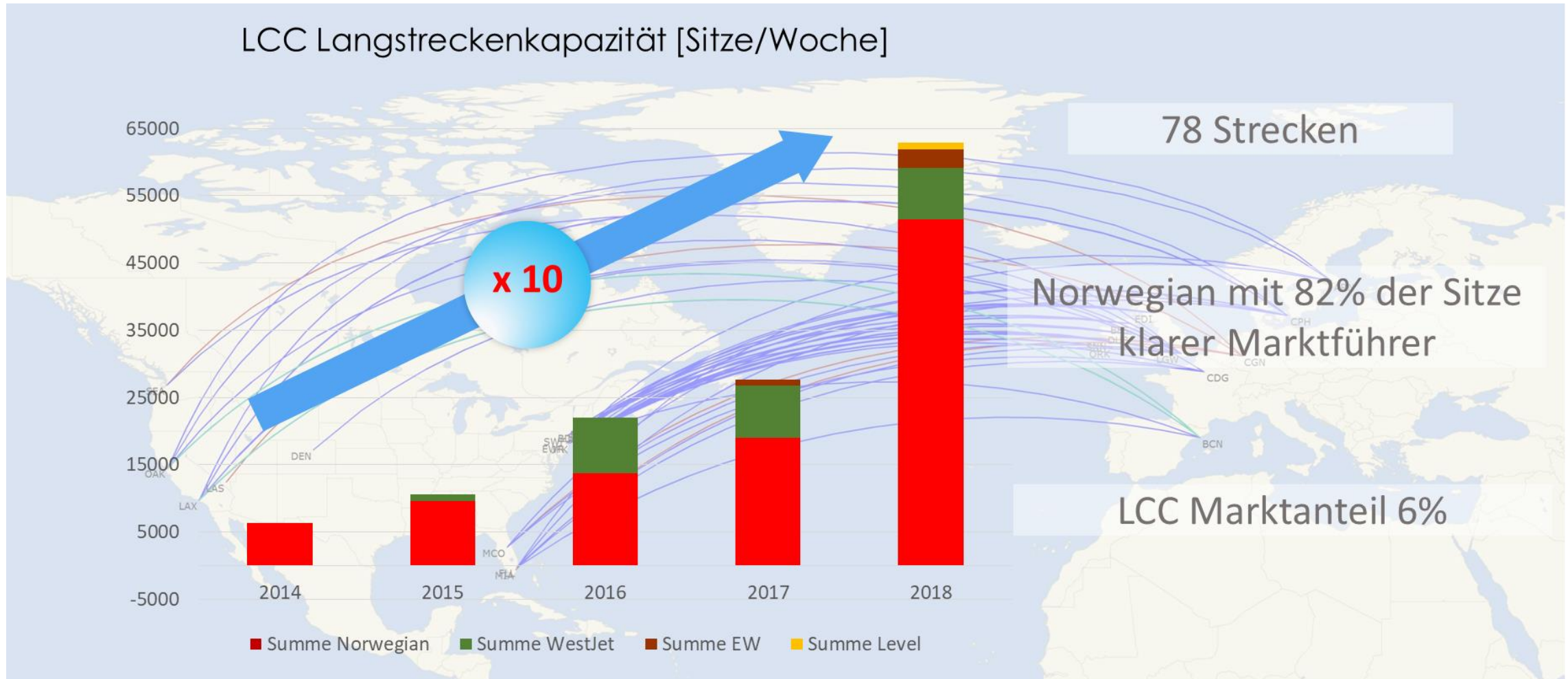
- ➔ Die klassischen LCC's bedienen auch in Deutschland wichtige Flughäfen
- ➔ Dabei tritt die frühere Bedingung substantieller Reduktionen für Abfertigungskosten und Gebühren immer mehr in den Hintergrund – wichtiger werden die kaufkräftigen Nachfragepotentiale der großen Catchments
- ➔ Selbst Ryanair bedient heute Frankfurt, München, Düsseldorf, Berlin-Tegel, Hamburg, Köln ...
- ➔ Marktführer in Berlin ist heute EasyJet

Das Geschäftsmodell der LCCs wird zunehmend „hybrid“

- ⇒ Fokus auf Hauptflughäfen
- ⇒ Angebot von Umsteigeverbindungen
- ⇒ Bilden von Partnerschaften
- ⇒ Aufwerten der Produkte und Ausweiten der Services
- ⇒ Zunahme an touristischen Strecken
- ⇒ Anbindung der Systeme an touristische Vertriebspartner
- ⇒ Eigengründung von Veranstaltern und OTAs



LCCs bauen die Langstrecke aus



Standardwoche September

Konferenz „Verkehrswirtschaft und -politik“

Die Auswirkungen auf die Flughäfen

Kleinere Airports werden perspektivisch auf Hub-Zubringerflüge und touristische Strecken limitiert – die lokale Wirtschaft verliert wichtige Verkehrsinfrastruktur

- ➔ **Klassische Angebote** von „National Carriern“ und Regionalairlines sind **entfallen**
- ➔ Network Airlines bieten nur noch **Hub-Zubringerflüge** an
- ➔ LCC's zielen nur auf **preissensitive Nachfrage**; Verbindungen in die für die lokale Wirtschaft wichtigen Zentren entfallen häufig
- ➔ Klassische LCC's verlagern zunehmend Angebot, mindestens aber Wachstum aus den Regionen in die großen Catchments

Kleinere Airports sind in Gefahr, ihre Rolle als wichtiges Element der Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft der Regionen zu verlieren

Lösungen sind nur möglich auf europäischer Ebene

- ➔ Die beschriebene Problematik besteht nicht nur in Deutschlands Regionen – Länder ohne eigenes Luftverkehrsdrehkreuz und ohne eigene Airline sind oft noch stärker betroffen
- ➔ Die Konzentration der Airline-Branche ist zwar mittelbarer Auslöser, Lösungsansätze dürfen diese aber im Hinblick auf die notwendige Verbesserung der globalen Wettbewerbsfähigkeit europäischer Fluggesellschaften nicht grundsätzlich in Frage stellen
- ➔ Lösungen müssen sich darauf konzentrieren, **Flugangebote aus den Regionen in die wirtschaftlich relevanten Zielorte nachhaltig zu sichern**



Vielen Dank

Jörg Schwingeler

Vice President

Prologis Strategy AG

Schellerdamm 16 | 21079 Hamburg | Germany

Phone: +49 (40) 28 66 61 44 | Email: schwingeler@prologis-strategy.aero

