

## Hamburg Aviation Conference 2010: Sorgen über unklare Zukunft der Luftfahrt

**AeroBrief, Mittwoch, 17. Februar 2010**



Die Graphen haben sich deutlich geändert, die Krise scheint überwunden, doch die Perspektive stimmt nicht fröhlich. Bei der Hamburg Aviation Conference war der Blick auf die Branche und die Zukunft von tiefen Sorgenfalten begleitet. Kurzfristig wird eine Erholung prognostiziert, die aber nach geographischen Regionen sehr unterschiedlich ausfällt. Mittelfristig werden der Branche schwierige Hausaufgaben verordnet, eine konsequente Restrukturierung der Airline-Landschaft, neu geordnete Luftverkehrsabkommen und gelockerte Regularien für die Fluglinien, langfristig stellt sich die Frage nach dem Geschäftsmodell einer kapitalverbrennenden Airline-Industrie. Tiefe Einblicke in die Trends, kontrovers bewertete wissenschaftliche Analysen, engagierte Diskussionen – der Konferenzreigen 2010 begann in Hamburg mit einem Höhepunkt.

Wie vor einem Jahr schneite es im Februar in Hamburg, als die Experten der Luftfahrtindustrie zur Hamburg Aviation Conference 2010 aus aller Welt Elbe kamen. Die Kurven auf den Charts haben sich deutlich verändert, denn der tiefe Absturz, der vor einem Jahr jeden Graphen recht nach unten sausen lies, wurde in diesem Jahr von wieder steil ansteigenden Kurven, einem deutlichen Aufwärtstrend abgelöst. Doch die Unbeschwertheit der Jahre von 2004 bis 2008, der Glaube an ein schier unerschöpfliches Wachstum ist nicht zurückgekommen. Vielmehr gibt es eine lange Liste der Bedrohungen der Branche, der ungelösten Probleme und Hindernisse für Wertschöpfung, die Optimismus noch in Grenzen halten.



Brian Pearce, IATA

### **Zustand der Luftverkehrsindustrie nach der Rezession**

Brian Pearce, IATA, trug eine umfassende Bewertung der Lage zusammen. Aus der Sicht der IATA gab es in den letzten Wochen positive Signale: die Erwartung der Profitabilität der Airlines: Vertrauen deutlich gestiegen beim Blick auf die nächsten zwölf Monaten. Es gab wieder eine starke Auftragszunahme in der Luftfracht, die unmittelbar an die zunehmenden weltweiten Warenverkehr gekoppelt ist. Der Reisemärkte entwickeln sich jedoch unterschiedlich: am

stärksten im Mittleren Ost und in Asien, am schwächsten in den USA. Damit zeigten sowohl Reisemarkt als auch die Fracht, dass sie extrem zyklisch aufgestellt sind.

Die deutlich sichtbare Erholung bei den Passagierzahlen fand im Volumen, mehr in Economy, weniger im Premium Bereich, statt und die Fluglinien haben ihre hohe Auslastung wieder erreicht, vor allem durch Kapazitätsreduzierungen. Der Ertrag über die Ticketpreise zeige, so Pearce, den tiefsten Einbruch und schwersten Weg zurück. Insgesamt zeige der Krisenzyklus aber eine anhaltende Wirkung, zeigte der IATA Referent auf, denn bei jedem Einbruch ging es in etwa drei Jahren zurück auf den Wachstumspfad, doch jeweils mit gesenkten Erwartungen – von 9,7 % Wachstumsplanung in 1979 auf 4,7 % in 2001.

Das strukturelle Problem der Branche ist nach Pearce die gewachsene Verschuldung der Airlines. Hintergrund ist das Problem der Wertschöpfungskette, in der die Airlines mit abstand den größten Verlust produzieren – und der ist so hoch, dass er im Saldo die gesamt Wertschöpfung der Luftverkehrsindustrie ins Minus zieht. Während Hersteller, Maintenance oder Reisebüros einen Ertrag erwirtschaften, verlieren Airlines viel Geld.



Prof. David Gillen

Prof. David Gillen, Professor of Transportation Policy & Management, Universität von British Columbia, Kanada, untersuchte in seinem Beitrag die Faktorengruppen mit Einfluss auf den Luftverkehr. Zu den traditionellen Variablen, vom Wirtschaftswachstum über Netzwerke bis hin zu Reisegewohnheiten, seien sowohl neue Wirtschaftsszenarien gekommen, wie unterschiedliche Entwicklungen von USA bis China, als auch neue Faktoren, die bisher nicht gesehen wurden, so der Emissionshandel und neue Technologien wie Verbundstoffe, neuen Treibstoffe, Luftverkehrswege. Gillens Bewertung: Die bisherigen Variablen bleiben bestimmend, variieren aber nach dem Heimatmärkten. Die Auswirkungen von Emissionshandel sind eher gering, vor allem schwer zu beurteilen. Das zukünftig starke Wachstum werde es eher in den Schwellenländern, wie Brasilien, Südostasien, geben. Zu den wesentlichen Trends und damit zu den Schlüsselfaktoren für die Zukunft der Luftverkehrsindustrie zählte Gillen die Verkehrsabkommen zwischen den Staaten, die Restrukturierung der Airline Industrie und die wachsende Rolle der Allianzen.

Prof Dr. Borislav Bjelic kam bei der Erörterung der Finanzierung von Aviation Investments unter den neuen Rahmenbedingungen zu einer ähnlichen Einschätzung: der zukünftige Airline Markt wird für ihn bestimmt von drei Strukturtrends: neue Anbieter sind eher unwahrscheinlich, es gibt einen starken Trend zu Zusammenschlüssen und auch Airline Insolvenzen und Restrukturierungen wirkten sich aus. Jörg Bibow, Skidmann College & Levy Economics Institute, hob die regionalen Veränderungen im Luftverkehr hervor. Das Passagieraufkommen sei in den USA und Europa weiter unter Druck, dagegen gebe es deutliches Wachstum in Asien. Die regionale Orientierung verschiebe sich, und das sei kein zyklischer Effekt. Das Fazit von Bibow: „Es gibt eine große Unsicherheit, das schafft ein schwieriges Investitionsklima. Auch in der Bereitschaft zum Investment gibt es eine regionale Verschiebung.“

### **Starker Einfluss des Staates**

Yan Desmedt, Jones Day USA beleuchtete Restriktion durch behördliche und politische Regulierungen. Schon die Regelungen, die den Besitz einer Airline in nationalen Händen vorschrieben, seien eine direkte Beeinflussung der Industrie durch den Staat. Die in den USA weiterhin strikte ‚Regelung für US Carrier könne beispielsweise erst bei der zweiten Runde der Open Sky Vereinbarungen angegangen werden, die Europäer drängten auf mehr Flexibilität in den USA. Eine der Reaktionen darauf sei die Schaffung der Airline-Allianzen, die eine Abstimmung der Routen und Ressourcen erlaubten, trotzdem unabhängige Unternehmen aufrechterhielten. Auch bei der behördliche Genehmigung von Merger zeige sich eine restriktive Haltung der Staaten, die oft dem Wesen eines Airline-Netzwerks nicht gerecht würden. Durch den Aufbau der Bewertungsmöglichkeit für Wettbewerbaspekte solle in der EU eine Hilfe geschaffen werden.

Carlos Grau Tanner legte mit der ‘Agenda for Freedom‘ einen konkreten Vorschlag zur Restrukturierung der Branche vor. „Mehr als 3.500 bilaterale Verkehrsabkommen sind Hemmnisse für wirtschaftliche Freiheit. In einer Initiative unter der Beteiligung vielen Nationen soll die Politik der Vereinbarung zwischen den Staaten modifiziert werden,“ erklärte Grau Tanner. Mit Teilnehmern wie USA; EU, UAE würde durch die Initiative heute schon fast 60 Prozent des Luftverkehrs abgedeckt, jetzt wolle die IATA neue Teilnehmer gewinnen, die auch die neuen Prinzipien realisieren. Der Referent betonte: „Das Ziel ist es, Fluglinien rasch wie alle anderen Geschäfte zu behandeln. Damit sollen die wirtschaftlichen Ergebnisse des Luftverkehrs anhaltend gesichert werden.“



Brian Pierce, Prof. David Gillen, Dr. Thomas Immelmann (v.l.)

Die umfassende Bestandsaufnahme und die Analyse der Luftverkehrsindustrie auch im wissenschaftlichen Kontext sind eines der Elemente, die die Hamburg Aviation Conference zu einem besuchenswerten Event machen. Das scheint sich auch herumzusprechen, denn trotz restriktiver Reisebudgets war die Konferenz gut besucht. „Im 13. Jahr hat die HAC an Bedeutung weiter gewonnen,“ fasst Dr. Thomas Immelmann von Flughafen Hamburg am zweiten Konferenztag zusammen. „Wir haben alle Konferenzplätze verkauft und mussten die Anmelde-liste sogar schließen.“ Neben Vertretern der Industrie und der Verbände war auch die wissenschaftliche Seite stark vertreten, mit Professoren aus den USA und Kanada, Israel und Deutschland, dazu saßen viele Studenten mit konzentriertem Blick im Plenum.

In der Abschlussmeldung zur Hamburg Aviation Conference 2010 werden Verlauf und Ergebnis folgendermaßen zusammengefasst:



### **Luftverkehrsbranche wird 2010 an Stabilität gewinnen**

Die Luftverkehrsbranche hat die Talsohle durchschritten, allerdings wird das Wachstum in den kommenden Jahren deutlich schwächer ausfallen als nach früheren Krisen. Obwohl die Fluggesellschaften die angebotene Sitzplatzkapazität der Nachfrage schnell angepasst haben und der Sitzladefaktor pro Flug erhöht werden konnte, sind die erzielten Erträge aufgrund des starken Preisdrucks niedrig. Erst bei steigender Nachfrage und steigenden Erlösen sei es sinnvoll, die angebotene Kapazität tatsächlich zu erhöhen und geparkte Flugzeuge wieder in den Flugplan zu nehmen. Zu diesem Ergebnis kamen über 230 Wissenschaftler und Führungskräfte der Luftverkehrswirtschaft aus 20 Ländern auf der Hamburg Aviation Conference 2010, die vom 10. bis 12. Februar in der Freien und Hansestadt Hamburg stattfand. Vor allem die Märkte Asien und Europa zeigten bereits erste Anzeichen der Erholung des Luftverkehrs, während das Verkehrsaufkommen in den USA noch stagniert.

Grundlage für künftiges Wachstum sind sowohl eine Gesundung der Weltwirtschaft als auch die positive Wahrnehmung des Luftverkehrs bei Geschäfts- und Privatreisenden. Die ausgedehnten weltweiten Streckennetze, moderne und umweltschonende Flugzeuge, erschwingliche Preise, vielfältige Dienstleistungen an Flughäfen und an Bord sowie höchste

Sicherheitsstandards führen zu einer engen Bindung zwischen Reisenden und dem Verkehrsmittel Flugzeug.

Ein deutlicher Trend zeichnet sich im aktuellen Reiseverhalten der Geschäftsreisenden ab: Wer früher innerhalb Europas in der Business Class Platz nahm, fliegt inzwischen in der günstigeren Economy Class. Wer früher auf Langstreckenflügen in der Business Class Platz nahm, reist inzwischen in günstigeren Beförderungsklassen. Die Teilnehmer der Hamburg Aviation Conference halten es für möglich, dass eine Premium Economy Class das Zukunfts-Bordprodukt sein könnte und sich auch dann guter Nachfrage erfreuen wird, wenn der Geschäftsreiseverkehr wieder erstartet ist. Diese Entwicklung würde allerdings dazu führen, dass die Nachfrage nach der teureren Business Class nicht wieder zu den Werten vor der Weltwirtschafts- und Finanzkrise aufschließen wird.

Als Organisator der Hamburg Aviation Conference zeichnet Hamburg Airport mit Unterstützung der University of British Columbia, der Hochschule Bremen und der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DGLR) verantwortlich. Seit zwölf Jahren spürt der weltweit einmalige Gipfel von Luftfahrt- und Reiseexperten Trends im Luftverkehr auf und entwickelt Lösungsansätze. Mit der wissenschaftlichen Leitung der Tagung ist Dr. Michael Trethewey, Vizepräsident des renommierten internationalen Beratungsunternehmens InterVISTAS Consulting Inc., Kanada, betraut.