

Internationaler Wettbewerb im Luftverkehr

Alois Mayr



Fluggäste beim Einchecken

Die Luftfahrt hat seit den 1950er Jahren eine außerordentlich große Bedeutung erlangt und sich – begünstigt durch die Einführung des Gemeinsamen Europäischen Binnenmarktes und die zunehmende Globalisierung der Wirtschaft – zu einem unersetzbaren Faktor für Mobilität und internationalen Austausch entwickelt. Fast alle Leistungsziffern des Luftverkehrs – Starts und Landungen sowie die Beförderung von Passagieren, Luftfracht und Luftpost – sind kontinuierlich gewachsen **1** **2**. Allerdings haben Kriege, Wirtschaftsrezessionen, Seuchen und Terroranschläge – besonders die vom 11. September 2001 in New York und Washington – regelmäßig zu beträchtlichen Einbrüchen geführt, deren Auswirkungen jeweils zwei bis drei Jahre lang zu spüren waren.

Zur Stellung der deutschen Flughäfen

Innerhalb des dezentralen deutschen Flugplatzsystems gab es im Jahr 2004 36 größere Plätze, von denen aus regelmäßig Linien- und/oder Charterflüge angeboten wurden. Dies waren außer den 19 internationalen Verkehrsflughäfen weitere 17 sog. regionale Verkehrsflughäfen oder Verkehrslandeplätze, die z.T. jedoch noch keineswegs zur dauerhaften Nutzung etabliert sind; ihre Anzahl wird durch die Konversion militärischer Flugplatzliegenschaften noch steigen (MAYR 2003; BEHNEN 2003; HENN 2003).

Als bedeutendste deutsche Flughäfen mit über 8 Mio. Passagieren (2004) sind zu nennen (sämtlich mit Jahreshöchstwerten in ihrer Geschichte):

1. Frankfurt am Main als führende deutsche Luftverkehrsdrehscheibe, auf die allein ein Drittel des deutschen Passagierolumens und zwei Drittel der Luftfracht entfallen (51,1 Mio. Passagiere)
2. München als zweite deutsche Luftverkehrsdrehscheibe, die vor allem in den letzten zehn Jahren sehr stark gewachsen ist (26,8 Mio. Passagiere)
3. Düsseldorf als wichtigster Flughafen des größten deutschen Verdichtungsraumes Rhein-Ruhr (15,3 Mio. Passagiere)
4. Berlin-Tegel und das Luftverkehrssystem Berlin; die drei Flughäfen der Hauptstadt (Tegel 11 Mio., Berlin insgesamt 14,9 Mio. Passagiere)
5. Hamburg als dominierender Flughafen Norddeutschlands (9,9 Mio. Passagiere)

6. Stuttgart als dominierender Flughafen Südwestdeutschlands (8,8 Mio. Passagiere) und
7. Köln/Bonn als zweitwichtigster Airport des Verdichtungsraumes Rhein-Ruhr (8,4 Mio. Passagiere) mit großer Bedeutung für den Luftfrachtverkehr

Nach ihrer infrastrukturellen Ausstattung, u.a. mit 3600 m langen Start- und Landebahnen für Interkontinentalflüge, können auch Hannover und Leipzig/Halle als wichtige Luftverkehrsstandorte eingestuft werden. Das System der drei Berliner Flughäfen, das noch auf die Zeit der deutschen Teilung zurückgeht, soll mittelfristig durch den Single-Airport Berlin Brandenburg International am Standort Schönefeld-Süd ersetzt werden (geplante Kapazität: 20 bis 30 Mio. Passagiere, Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im September 2004, erhoffte Inbetriebnahme 2010).

Bei einer Einordnung in europäische und Weltmaßstäbe erreichen nur wenige deutsche Flughäfen herausragende Ränge **3** **4**. Von der Liste der weltweiten Top 50 des Passagierverkehrs lagen im Jahre 2002 27 in Nordamerika – bis auf zwei sämtlich in den USA –, 12 in Europa, 11 in Asien und einer in Australien; Lateinamerika und Afrika waren überhaupt nicht vertreten. Weltspitzenreiter bei den beförderten Fluggästen waren Atlanta (76,9 Mio.) und Chicago (66,6 Mio.) vor London-Heathrow (63,3 Mio.) und Tokio-Haneda (61,1 Mio.). New York, London und Tokio nehmen als höchstrangige Global Cities auch bei der Luftverkehrsnachfrage von Passagieren die ersten Plätze ein. Damit treten erneut die Räume der sog. Triade als führend heraus, nämlich der Osten der USA, Westeuropa sowie Ost- und Südostasien. Der Flughafen Frankfurt lag im Jahre 2002 weltweit auf Rang 7 und innerhalb Europas sogar auf dem zweiten Platz nach London-Heathrow und vor Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam und Madrid. Der Flughafen München erreichte weltweit Rang 35 und innerhalb Europas den siebten Platz. Von den Top 50 des Luftfrachtverkehrs **3** entfielen im Jahre 2002 23 auf Nordamerika (davon 21 auf die USA), 16 auf Asien und 11 auf Europa. Weltspitzenreiter waren Memphis (3,4 Mio. t), Hongkong (2,5 Mio. t) und Tokio-Narita (2 Mio. t). Frankfurt lag mit 1,632 Mio. t Luftfracht weltweit auf Rang 8 und innerhalb Europas sogar auf dem ersten Platz vor Paris-Charles de Gaulle, London-Heathrow, Amsterdam, Luxemburg und Brüssel; Köln/Bonn erreichte mit 0,508 Mio. t weltweit Rang 34 und innerhalb Europas den siebten Platz. Im Rahmen des internationalen

Wettbewerbs wird Deutschland von der Entscheidung profitieren, dass die Deutsche-Post-Tochter DHL ihr Frachtzentrum von Brüssel-Zaventem zum Flughafen Leipzig/Halle verlegt.

Das Hub-and-Spokes-System

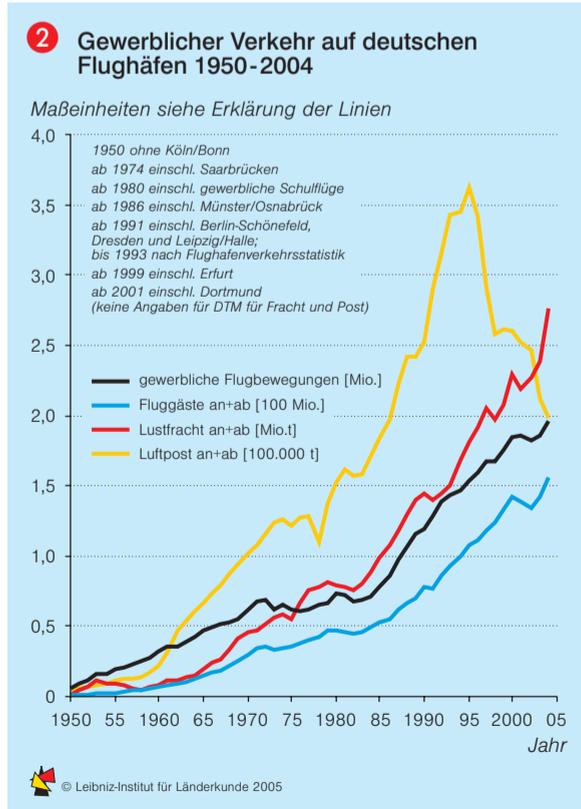
Auf Erfahrungen aus den USA aufbauend, wird auf den führenden Flughäfen der Welt im Passagier- wie im Luftfrachtverkehr versucht, sog. Hub-and-Spokes-Systeme zu errichten. Den großen Airports, die die Naben oder Knoten (Hubs) darstellen, werden auf den Speichen (Spokes) in Form von Zubringerflügen Passagiere und/oder Luftfracht von Regionalflughäfen zugeführt. An den Hubs steigen sie um bzw. wird umgeladen, um dann mit größerem Fluggerät zu den Bestimmungsorten zu gelangen. Aus Sicht der Airlines ist damit eine bessere Auslastung gewährleistet.

Luftfracht-Hubs werden häufig an Passagier-Hubs gekoppelt, da nur ca. 40% der Luftfracht in eigenen Flügen, 60% aber als Beiladung von Passagierflugzeugen befördert werden. Aus ökonomischen Gründen werden Teile der Fracht auf Zubringerstrecken auch per Lkw befördert („getruckt“). Air France und KLM akquirieren z.B. Luftfracht in Deutschland, die durch Trucking nach Paris oder Amsterdam gelangt, um dann international geflogen zu werden.

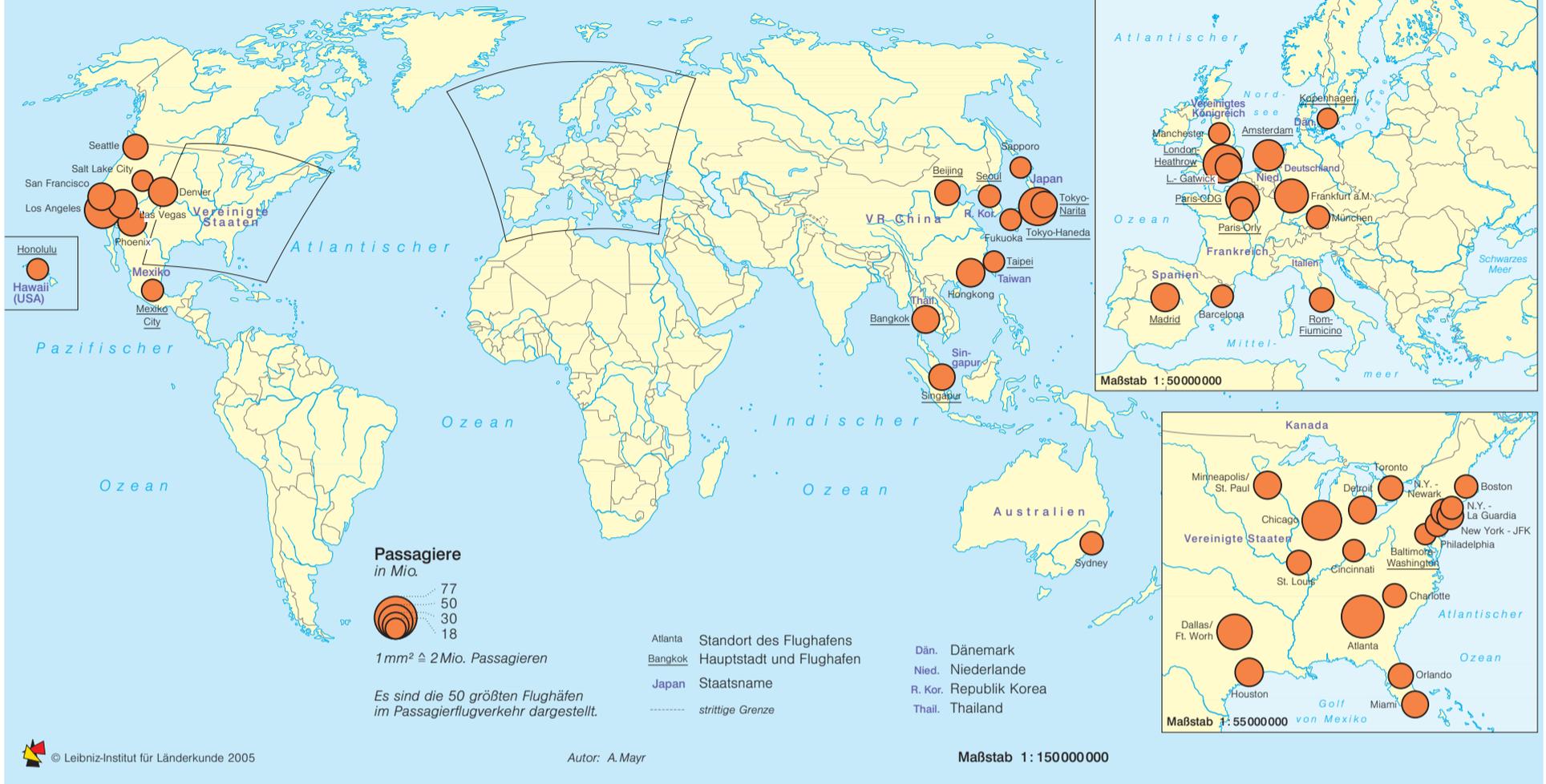
Flughäfen als Gateways zur Welt – das Beispiel Frankfurt

Deutschlands führende Flughäfen stellen für Bewohner und Besucher des Landes ebenso wie die großen Seehäfen Tore zur Welt (Gateways) dar. Der Frankfurter Flughafen ist nicht nur Heimatbasis der Deutschen Lufthansa, der drittgrößten europäischen Airline, sondern als wichtigstes Drehkreuz Kontinentaleuropas zugleich ein begehrtes Flugziel für Luftverkehrsgesellschaften aus aller Welt **6**.

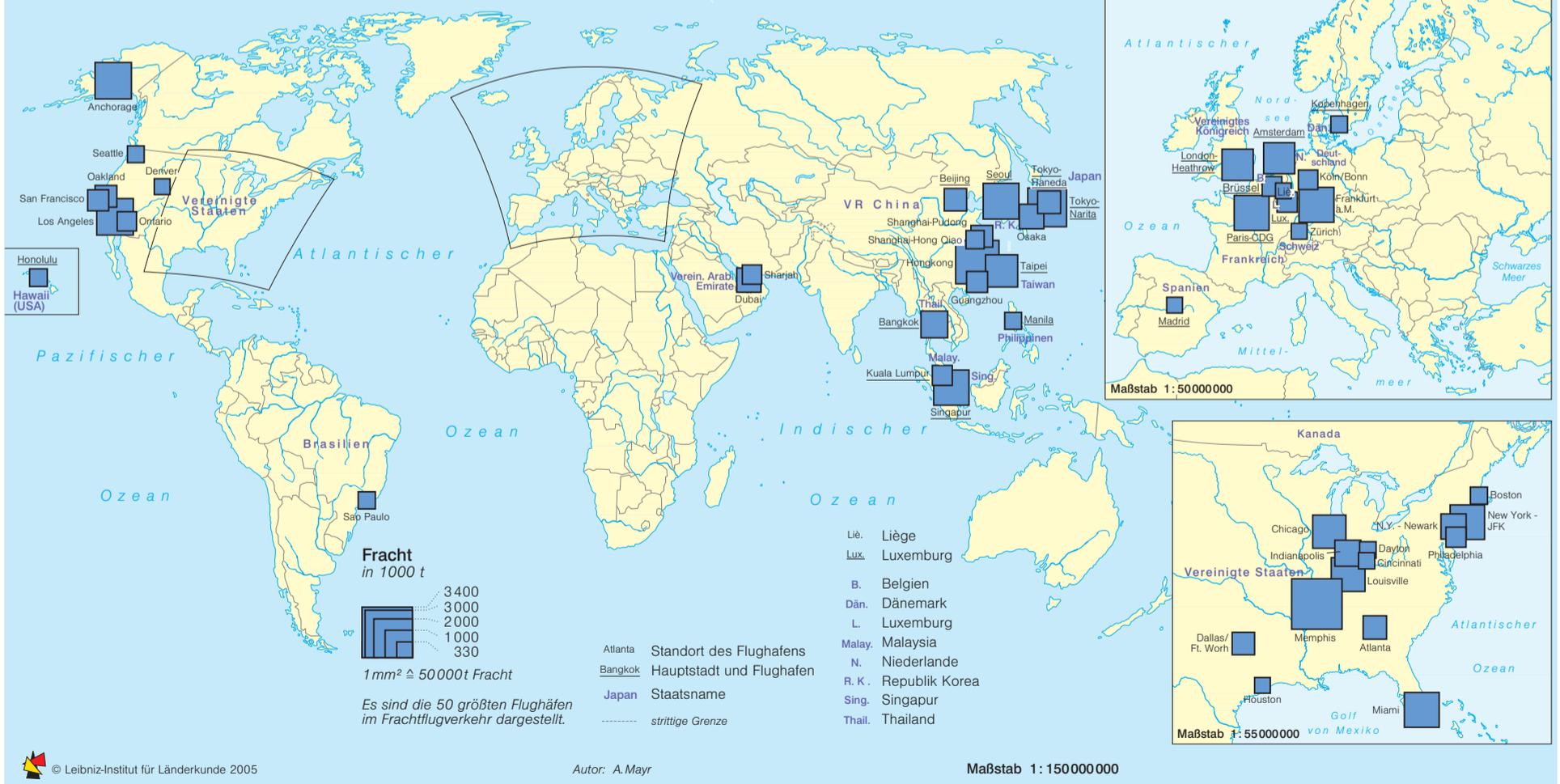
Im Sommer 2003 wurde Frankfurt von 102 Fluggesellschaften im Passagier-Linienverkehr und von 50 Charter-Airlines bedient, die zusammen 286 Ziele in 105 Ländern anfliegen; im Fracht-Linienverkehr wurden 62 Ziele in 37 Ländern angefliegen (FRAPORT AG 2004a, S. 11). Allein 142 Flugziele in außereuropäischen Ländern werden von Frankfurt aus angefliegen (Sommer 2004). Eine große Anzahl von Städten wurde ausschließlich von der Luft →



3 Passagierzahlen internationaler Flughäfen 2002 (Top 50)



4 Internationale Luftfrachthäfen 2002 (Top 50)



hansa bedient, weitere durch Lufthansa und ihre Partner aus den jeweiligen Ländern und eine kleinere Gruppe nur von konkurrierenden nationalen Linien oder von deutschen Charterflugunternehmen. Ca. 62% der Frankfurter Fluggäste reisten mit Lufthansa-Flügen, ca. 10% mit Partnern in der Star Alliance und ca. 28% mit sonstigen Gesellschaften (FRAPORT AG o.J., S. 8).

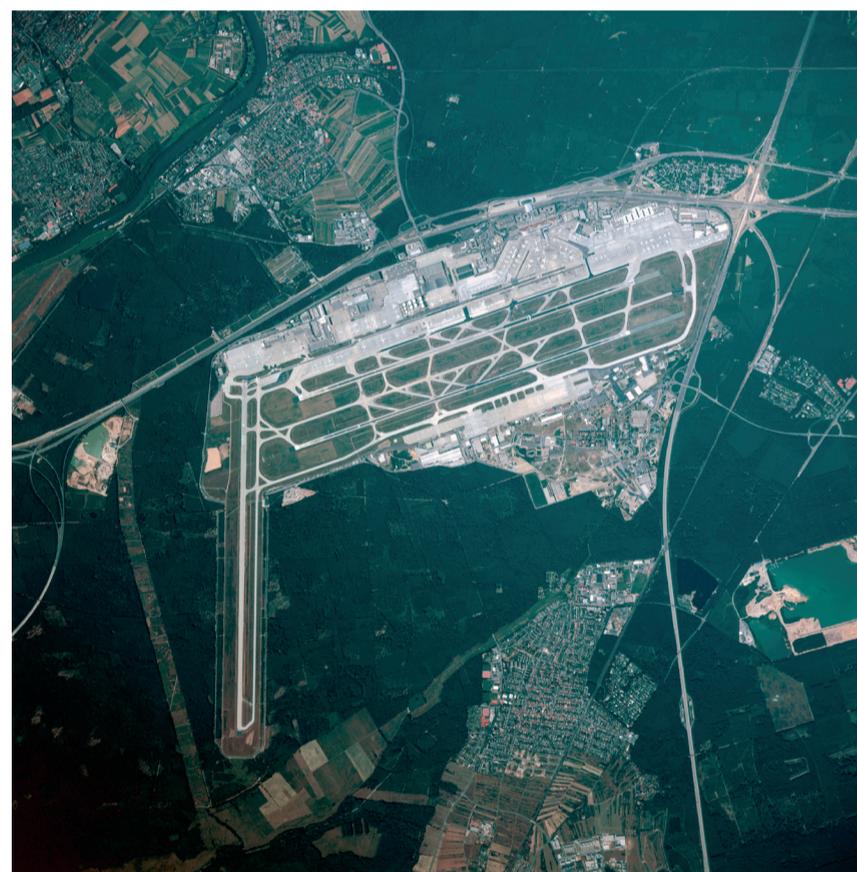
Wettbewerb und Partnerschaft von Flughäfen

Da nach den Deregulierungsgesetzen der USA und den Liberalisierungserlassen der Europäischen Union auf den wichtigsten Verkehrsmärkten der Welt ein offener Wettbewerb herrscht, ist für die Entwicklung von Flughäfen vor allem die infrastrukturelle Ausstattung eine limitierende Größe, d.h. die Kapazität der Terminals, der Start- und Landebahnen und vor allem der sog. Slots (Zeit-

fenster für Starts und Landungen). In den Planungen der Flughafenbetreiber wie auch der zuständigen staatlichen Ministerien und betroffenen Kommunen ist daher der bedarfsgerechte Ausbau der Airports in Abhängigkeit von den gegebenen Rahmenbedingungen (z.B. Umweltverträglichkeit) eine zentrale Aufgabe. Ungeachtet der vorübergehenden Rückgänge seit dem 11. September 2001 bleibt der Luftverkehr eine weltweite Wachstumsbranche. In den kommenden 15 Jahren wird mit einer Verdoppelung der Passagierzahlen gerechnet, die insbesondere auch die großen Drehscheiben betreffen wird.

Schon heute liegt die Nachfrage für Starts und Landungen in Frankfurt in Spitzenzeiten bereits 15% über den Möglichkeiten; auch mit Einsatz modernster Technologien ist eine weitere Steigerung nur schwerlich möglich (FRAPORT AG o.J., S. 5). Das Erreichen der Kapazitätsgrenzen im Jahre 2005 (rd. 80 Starts und Landungen stündlich, 469.187 im Jahre 2004) könnte Airlines zwingen, auf andere konkurrierende Airports auszuweichen. Der Flughafen Frankfurt ist mit rd. 63.000 Beschäftigten in ca. 500 Unternehmen die größte Arbeitsstätte Deutschlands und ein entscheidender Wirtschaftsfaktor für die gesamte Region Rhein-Main. Ein seit 1997 durch Mediations-, Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren vorbereiteter Ausbau könnte sogar bis zu 97.000 neue Arbeitsplätze bringen. Vorgesehen sind u.a.:

- die Errichtung einer neuen 2800 m langen Landebahn nordwestlich des heutigen Flughafens; diese würde zusätzlich 40 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erlauben, d.h. eine Steigerung der Kapazität um 50%.
 - der Bau eines Terminals 3 auf der südlichen Betriebsfläche, wodurch die Passagierkapazität von rd. 56 Mio. um 25 Mio. aufgestockt würde
 - der Bau einer weiteren Werft für die Wartung der neuen Airbus-Großraumflugzeuge A 380 (555 Passagiere)
 - die Ersetzung der Nachtflugbeschränkungen durch ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr und weitere Anpassungen der Start- und Landebahnen an den verursachten Lärm
- Schärfste Konkurrenten Frankfurts, aber auch der Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Hamburg, sind vor allem Amsterdam und die Flughafensysteme von London und Paris, darüber hinaus Brüssel, Kopenhagen und Zürich. Sie haben sich zu intermodalen Verkehrsknoten mit breitem Luftverkehrsangebot entwickelt, an denen Straßen-, Schienen- und Luftverkehr effektiv zusammenggeführt werden, verfügen bereits über drei oder vier Start- und Landebahnen und streben überwiegend einen beträchtlichen Ausbau der maximalen Flugbewegungen pro Stunde an (London auf insg. 160, Paris auf insg. 150, Amsterdam und Brüssel auf je 120). Die führenden deutschen Flughäfen haben in den letzten Jahren vergleichbare Entwicklungen durchlaufen



Der Internationale Flughafen Frankfurt a.M., Flughafen-Vorfeld und Luftaufnahme

und/oder planen weitere Ausbaumaßnahmen.

Neben der Konkurrenz gibt es aber auf vielen Geschäftsfeldern auch Zusammenarbeit von Flughäfen. Der Aufbau neuer Segmentstrukturen ist insbesondere mit Privatisierungen, Namensänderungen (Fraport AG statt Flughafen Frankfurt/Main AG seit 2000) und Börsengängen (Fraport AG 2001) begründet worden.

Partnerschaften und Wettbewerb zwischen Airlines

Die Beziehungen von Luftverkehrsgesellschaften zueinander waren schon

immer sehr unterschiedlich. Neben freundlicher Koexistenz und finanziellen Beteiligungen gab es auch Übernahmen und Fusionen, die zu teils beträchtlichen Veränderungen innerhalb der Gemeinschaft der Airlines geführt haben. Besonders in den USA und in Ostasien sind große sog. MegacARRIER entstanden, die auf alle Weltmärkte und damit auch nach Europa drängen, um vorzugsweise auf den attraktiven Nordatlantik- und Nordpazifik-Routen Flugverbindungen anzubieten. Die Deutsche Lufthansa arbeitet seit einigen Jahren mit konzerneigenen und weiteren Regionalfluggesellschaften verschiedener

5 Allianzen von Luftverkehrsgesellschaften

Star Alliance

Air Canada (Kanada)
Air New Zealand (Neuseeland)
ANA All Nippon Airways (Japan)
Asiana Airlines (Korea)
AUA Austrian Airlines Group (Österreich)
British Midland (Großbritannien)
LOT Polish Airlines (Polen)
Lufthansa (Deutschland)
SAS Scandinavian Airlines System (Dänemark, Schweden, Norwegen)
Singapore Airlines (Singapur)
Spanair (Spanien)
Thai Airways International (Thailand)
United Airlines (USA)
US Airways (USA)
Varig (Brasilien)
+ weitere regionale Partner

Beitritt beantragt:

South African Airways (Südafrika)
TAP Air Portugal (Portugal)

One World

AirLingus (Irland)
American Airlines (USA)
British Airways (Großbritannien)
Cathay Pacific (China/Hongkong)
Finnair (Finnland)
Iberia (Spanien)
LAN Chile (Chile)
Qantas (Australien)

Beitritt beabsichtigt:
Swiss International Air Line (Schweiz)

Sky Team

AeroMexico (Mexiko)
Air France (Frankreich)
Alitalia (Italien)
Continental Airlines (USA)
CSA (Tschechische Republik)
Delta Airlines (USA)
KLM Royal Dutch Airlines (Niederlande)
Korean Air (Korea)
Northwest Airlines (USA)

Partner Lufthansa Regional

Air Dolomiti
Augsburg Airways
Contact Air
Eurowings
Lufthansa Cityline

Länder zusammen, die als „Team Lufthansa“ Zubringerflüge und Verbindungen auf Hauptstrecken in verkehrsschwachen Zeiten mit kleinerem Fluggerät durchführen. Dadurch sind auch periphere Räume an bedeutende Wirtschaftszentren angebunden, und den Hubs werden zusätzliche Passagiere zugeführt. Ähnliche Verfahrensweisen sind auch in anderen Ländern üblich.

Darüber hinaus ist es seit einigen Jahren zur Gründung von global ausgerichteten Luftfahrtallianzen gekommen ⁵, deren älteste und größte die im Mai 1997 gegründete Star Alliance mit Sitz in Frankfurt ist. Sie ist sukzessive auf 15 Partner angewachsen, zu denen u.a. Lufthansa, SAS, Austrian Airlines, United Airlines, Thai Airways Interna-

tional und Varig gehören. Um Kosten zu senken, werden Flüge mit anteiligen Platzkontingenten zusammengelegt (Code-Sharing). An den Hubs erfolgt eine umfassende technische und administrative Zusammenarbeit der einzelnen Carrier. Für die Passagiere bedeutet diese Kooperation, dass im weltweiten Netz aller Partner im Frühjahr 2005 785 Flughäfen in 133 Ländern angefliegen werden, dass die Flugpläne abgestimmt sind und auf allen Strecken Gutschriften für die geflogenen Strecken erfolgen (Miles & More). Konkurrierende Zusammenschlüsse sind One World (u.a. mit British Airways und American Airlines) sowie Sky Team (u.a. mit Air France und Delta Airlines), während andere Allianzen sich nicht halten

Flugzeugbeladung; in der Luftfracht unterscheidet man zwischen reinen Frachtverbindungen und der sog. Beiladefracht auf Passagierflügen.

konnten. Auch im Bereich der Luftfrachtbeförderung gibt es mit WOW (Lufthansa und andere) und Sky Team Cargo stark konkurrierende Zusammenschlüsse (NEIBERGER 2003).

Eine besondere Herausforderung für die Luftverkehrsgesellschaften und die Allianzen stellen die in den Leistungen eingeschränkten, sehr preisaggressiven Billigfluggesellschaften (Low-Cost-Carrier) dar, die seit einigen Jahren in Europa Flüge zu Metropolen und Tourismuszielen zu Niedrigpreisen anbieten. Im Jahre 2004 wuchs dieses Segment um 35,8% und hatte bereits einen Anteil von 13,9% am Lokalaufkommen der internationalen deutschen Verkehrsflughäfen (Pressemitteilung 2/2005 der ADV).♦

