

Low Cost auf der Langstrecke lohnt kaum

von Rita Münck

Die Lufthansa will im kommenden Jahr mit Eurowings Low Cost auf der Langstrecke bieten. Doch wie erfolgversprechend ist das Geschäftsmodell?



Air Asia X bietet schon seit längerem Low Cost auf der Langstrecke – in Asien.

Foto: Wikipedia

Den Schritt, den Lufthansa im kommenden Jahr mit Eurowings auf der Langstrecke unternehmen will, sind bereits andere Fluggesellschaften zuvor gegangen. Die Erfolge halten sich allerdings in Grenzen. Das zeigt die jüngste Studie der Airline-Beratung Prologis aus Hamburg auf. Das Team um Geschäftsführer Gerd Pontius hat sich dem Thema unter der Überschrift „Low Cost auf der Langstrecke – Fantasie oder Geschäftsmodell der Zukunft?“ angenähert. Eine der Kernaussagen der Studie fällt ernüchternd aus: Bislang, so Pontius gegenüber der fvw, gebe es kaum Low-Cost-Beispiele, die nachhaltige Gewinne vorweisen könnten.

Asien hat die größeren Märkte

Versucht haben es vor Lufthansa schon einige, und die meisten sind auch noch eifrig dabei: Neben Air Asia X, Cebu Pacific und der SIA-Tochter Scoot fliegt Jetstar Airways nach dem Prinzip. „Das sind alles solide Beispiele“, sagt Pontius. Es falle aber auf, dass sie alle im Asien-Pazifik-Raum operierten. Dort, so hat die Studie ergeben, sind die Rahmenbedingungen besser als in Europa: Es gibt etliche Mega-Metropolen und damit bessere Chancen, Langstreckenflugzeuge zu füllen, ohne auf komplexe Zubringerverkehre angewiesen zu sein.



Airline-Berater Gerd Pontius beurteilt die Chancen des Geschäftsmodells skeptisch.

Foto: Prologis

In Europa sind die Carrier bisher noch nicht so mutig gewesen. Hier hat Ryanair zuletzt zwar bereits mehrfach ein Langstrecken-Engagement angekündigt. Bislang aber fliegt nur Norwegian Air Shuttle nach dem Low-Cost-Prinzip über den Atlantik und nach Bangkok. Sie setzt dafür das effiziente Flugzeugmodell Dreamliner von Boeing ein. Laut der Prologis-Studie sind effiziente Flugzeuge und eine homogene Flotte wichtige Erfolgsfaktoren für das Geschäftsmodell. Zudem, so hat die Studie ergeben, macht eine Ein-Klassen-Bestuhlung wenig Sinn: Höhere Erträge versprechen auch im Low-Cost-Bereich Angebote, die sich speziell an Geschäftsreisende richten, ein Plus an Leistung und Komfort bieten und sich neben den reinen Tickets vermarkten lassen.

Ohne Zubringer geht es nicht

Die Analysten, die im Rahmen ihrer Studie etliche Marktteilnehmer zum Thema befragt haben, halten es zudem für problematisch, bei einer Low-Cost-Operation im Langstrecken-Bereich in Europa nur auf Punkt-zu-Punkt-Verkehr zu bauen. Wie beschrieben, gibt es in Europa kaum Ballungsräume, die groß genug sind, um Langstreckenjets ohne Zubringerverkehre effizient zu füllen.

Um Langstrecken-Low-Cost zum Erfolg zu bringen, rät die Prologis-Studie zudem dazu, Destinationen anzufliegen, die in maximal acht Stunden zu erreichen sind. Ansonsten würden die Kosten zu hoch, so die Einschätzung der Befragten.

Ob das Lufthansa-Experiment mit Eurowings von Ende 2015 an gelingen kann, muss sich nun also in der Praxis zeigen. Prologis-Chef Pontius ist verhalten optimistisch. Positiv beurteilt er, dass sich Eurowings auf eine Nische fokussieren will und zunächst nur auf touristische Verkehre abzielt. Damit sei auch die Condor erfolgreich unterwegs. Dennoch: „Das Interkont-Low-Cost-Geschäft ist immer mit großen Risiken verbunden“, wirft Pontius ein.

Quelle: <http://www.fvw.de/airline-studie-low-cost-auf-der-langstrecke-lohnt-kaum/393/138774/12067>

© 2014 Verlag Dieter Niedecken GmbH, Alle Rechte vorbehalten