



Neue Dimensionen

Der **Kerosinpreis** ist zum Jahresbeginn um mehr als 50 Prozent gestiegen. Das wirbelt die Airline-Industrie kräftig durcheinander. Die Touristik bleibt dagegen gelassen.

■ Die gute Nachricht zuerst: Trotz des massiven Anstiegs der Kerosinpreise droht der Touristik in nächster Zeit kein Einbruch. Zwar ist absehbar, dass die Preise für Flugreisen zum Winter steigen. Doch auf Anfrage von TRAVEL ONE erklären TUI, Thomas Cook, Rewe Touristik und FTI übereinstimmend, dass sie weder mit einem Einbruch des Geschäfts insgesamt noch mit einer stärkeren Verschiebung unter den Reisezielen zugunsten näher gelegener Destinationen rechnen.

Bei den Fernreisezielen, deren Preisbild sich durch den Anstieg der Treibstoffkosten naturgemäß am stärksten ändert, könne es zwar »zu einer Verringerung des geplanten Wachstums kommen«, vermutet FTI-Geschäftsführer Boris Raoul. Doch dass auf dem derzeitigen Preisniveau die Grenze dessen, was die Verbraucher zu zahlen bereit seien, bereits überschritten werde, glaubt er nicht: »Unsere Planung für die Wintersaison bleibt von den höheren Kerosinpreisen weitgehend unberührt.«

Dabei spüren die Verbraucher die höheren Preise nicht nur beim Fliegen, sondern auch im täglichen Leben. Nicht nur Autofahren und Heizen wird teurer; auch die übrigen Verbraucherpreise werden in der Folge höherer Energiekosten weiter steigen. Dadurch sinkt



Foto: iStockphoto

laut Konsumklima-Index der Gesellschaft für Konsumforschung die Neigung der Verbraucher, Geld auszugeben. Doch wie schon so oft könnte es die Touristik auch diesmal schaffen, sich von dieser Entwicklung abzukoppeln. Das vermutet nicht nur TUI-Deutschland-Chef Volker Böttcher im TRAVEL ONE Interview (Seite 8), sondern der größte Teil der Branche.

Wenn überhaupt, dann könnte der Preisanstieg am ehesten in Zielgebieten zu Nachfragerückgängen führen, deren Produktportfolio dem billigeren Reiseziele gleicht. So könnte der reine Badeurlaub in den Fernreisezielen schwächeln, wenn sich die Verbraucher aus Kostengründen zu den Kanaren oder in Richtung Ägypten orientieren. Aus demselben Grund droht Zielen wie den Kanaren auch im Sommer 2009 ein Nachfragerückgang zugunsten näher gelegener Urlaubsregionen am Mittelmeer. Sollte es so kommen, so sind die großen Veranstalter gut dafür gerüstet. Nicht umsonst haben sich TUI und Thomas Cook bereits in diesem Sommer eine zurückhaltende Kapazitätsplanung und Einkaufspolitik auf die Fahnen geschrieben.

»Vorbild« USA? In der Airline-Industrie dagegen werden die Kerosinpreise weiter für viel Wirbel sorgen. Als Prototyp könnte sich einmal mehr die Entwicklung in den USA entpuppen. Fast im Tagesrhythmus treffen neue Meldungen über Kapazitätskürzungen, Flugzeugstilllegungen und Entlassungen ein. US-Fluggesellschaften kürzen dramatisch. American Airlines will mindestens 75 Flugzeuge stilllegen und das Inlandsnetz drastisch aus-

Das bewirken die hohen Kerosinpreise:

- **Der Flugpreis steigt.** Dazu gibt es drei Modelle: Der eigentliche Flugpreis wird angehoben, Kerosinzuschläge werden »angepasst« oder man erfindet neue Zuschläge, zum Beispiel für Check-in oder Gepäck.
- **Beschleunigte Konsolidierung.** In den vergangenen sechs Monaten, mussten mehr als 20 Fluggesellschaften aufgeben. Experten rechnen mit weiteren Pleiten und Mergern.
- **Flugkapazität wird gekürzt.** Der Kostenanstieg zwingt die Airlines, unrentable Strecken zu streichen. Dieser Prozess ist bereits im Gange.
- **Weniger Flüge von regionalen Airports.** Im Ferienfluggeschäft konzentrieren die Fluggesellschaften ihre Verbindungen auf eine geringere Zahl von – großen – Flughäfen.
- **Airlines sparen Gewicht.** Die Airlines sind bestrebt, möglichst wenig Ballast zu transportieren. Freigepäckgrenzen sinken weiter.
- **Kunden verzichten auf spontane Kurztrips.** Der Anteil der Reisen, die wegen eines günstigen Flugangebots kurzfristig unternommen werden, nimmt ab, weil Kerosinzuschlag und Gebühren die Preise nach oben treiben.
- **Verspätungen nehmen zu.** Die Airlines halten ihre Piloten an, kerosinsparend zu fliegen. Die Piloten verzichten darauf, Verspätungen beim Start durch schnelleres Fliegen aufzuholen.
- **Touristische Nachfrage bleibt insgesamt stabil.** Trotz der Preissteigerungen rechnet die Branche nicht mit Einbrüchen und Verschiebungen unter den Destinationen.

dünnen. United kündigt an, bis zu 1.600 Stellen streichen. Von den derzeit 460 Flugzeugen sollen 100 ausgemustert werden. Die Billigflugtochter Ted soll geschlossen werden und das Auslandsstreckennetz wird beschnitten. Bei Delta Air Lines sollen 90 Maschinen ausgemustert werden. Continental will 67 Flugzeuge aus dem Verkehr ziehen und 3.000 der rund 45.000 Stellen abbauen. Und obwohl United gerade die Gespräche mit US Airways über eine Fusion auf Eis gelegt hat, ist klar, dass alle Akteure händierend nach Möglichkeiten für Zusammenschlüsse suchen.

Sprittfressende Oldtimer. Die Ursachen dafür, dass die US-Fluggesellschaften besonders unter dem Kerosinpreisschub leiden, sind bekannt: Viele ihrer Jets sind alt und verbrauchen viel Treibstoff. Außerdem verschlechtert der schwache Dollar im Gegensatz zu den europäischen Airlines, die davon beim Treibstoffeinkauf eher profitieren, die Lage der amerikanischen Fluggesellschaften.

Korrekturbedarf. Aber auch diesseits des Atlantiks spitzt sich die Lage zu. Die Zahl der Airline-Chefs, die große Pleitewellen ankündigen, wächst. Gemeint sind natürlich immer Pleiten der »Anderen«. Nach Ryanair-Chef Michael O'Leary, der unter anderem in der »Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung« bereits Air Berlin den Untergang voraussagte, orakelt nun auch Easyjets Deutschland-Chef Jürgen Kohlsaat im Berliner »Tagesspiegel«,

»Fehlentwicklungen müssen nun unter erschwerten Bedingungen korrigiert werden«

rund 50 Fluggesellschaften seien gefährdet. Am Ende werde es nur noch fünf maßgebliche Spieler geben: »British Airways, Air France/KLM, Lufthansa, Ryanair und uns.«

Doch auch die vermeintlich starken Akteure sehen sich zum Handeln gezwungen. »Wir müssen Kosten, Kapazitäten, und das Streckennetz für die Wintersaison überprüfen«, kündigt Paolo de Renzis, Deutschland-Chef von British Airways, an. Ryanair will zum Winter ebenfalls weitere Maschinen am Boden lassen und überdies die Preise um fünf Prozent erhöhen. Air-Berlin-Chef Joachim Hunsold kündigt ebenfalls Preiserhöhungen an und stellt das gerade erst mit der LTU erworbene Fernstreckennetz auf den Prüfstand. Vielleicht auch, um das Bundeskartellamt mit abgespecktem Langstreckenangebot für die Übernahme von Condor milde zu stimmen. Sicher aber auch deshalb, weil sich einzelne Verbindungen – etwa die nach China – nicht wie gewünscht entwickeln. Auch bei Tuifly, die sich bereits im vergangenen Winter von acht Flugzeugen getrennt hat, gehen Experten von einer weiteren Angebotskürzung aus. Und Condor-Geschäftsführer Christoph Debus deutet ebenfalls an, man werde »Kostenstruktur und Kapazitäten überprüfen«.

Allein Lufthansa stellt sich mit breiter Brust gegen die Streichwelle: »Es gibt keine Pläne, Verbindungen aufgrund der hohen Treibstoffkosten zu streichen«, heißt es auf Anfrage. Die Fluggesellschaft könne durch »präzise Prognoseverfahren der Kundennachfrage entsprechend eine wirtschaftliche Kapazität an Sitzplätzen anbieten«.



»Viele Fluggesellschaften können unrentable Strecken, die sie bisher aus strategischen oder marktpolitischen Gründen bedient haben, jetzt nicht mehr halten«, kommentiert Gerd Pontius, Chef der Airline-Beratung Prologis, das Geschehen. Das Angebot sei bereits vor dem massiven Kerosinpreisanstieg stärker gewachsen als die Nachfrage. Diese Fehlentwicklung müssten die Fluggesellschaften nun unter erschwerten Bedingungen korrigieren.

Investitionsdilemma. Theoretisch müsste der hohe Kerosinpreis die Fluggesellschaften motivieren, stärker in Einsparungen bei den Treibstoffkosten zu investieren. Tut es auch – die Airlines sparen. Jedenfalls, wenn sie können. So erklärte TUI Travel auf einer Konferenz zum Thema Treibstoffeffizienz in Berlin, man werde bis 2014 durch Flottenerneuerung und Optimierungen bei Start, Flug und Landung – zum Beispiel durch langsames Fliegen – 465.000 Tonnen Treibstoff weniger verbrauchen. Airline-Experte Pontius beobachtet: »Tatsächlich sind die Airlines nun kreativ, um Treibstoff zu sparen.« Die Palette der Maßnahmen reiche von gewichtssparender Kabinenausstattung über das Absenken von Freigepäckgrenzen bis zur Reduzierung der mitgeführten Wasser- und Spritreserven. »Immerhin verbraucht ein Flugzeug auf einem Langstreckenflug bis zu 30 Prozent des Kerosins dafür, das Kerosin zu schleppen.«

Als Innovationshemmnis wirke sich allerdings die »chronisch dünne Kapitaldecke« vieler Airlines aus. Wegen des Kostendrucks würden zahlreiche Flugzeugbestellungen gestrichen oder nach Kräften verzögert. Dass Boeing und Airbus so viele Flugzeuge verkaufen können, wie heute in ihren Bestellbüchern stehen, hält Pontius für eher unwahrscheinlich.



Kostentreiber Tankstopp:

Bis zu 30 Prozent des Verbrauchs schluckt der Transport des Kerosins

Die Schere zwischen armen und reichen Fluggesellschaften öffnet sich unterdessen weiter. Air-France-Chef Jean-Cyril Spinetta zum Beispiel, nutzt die Gelegenheit, die Flugzeugbauer unter Druck zu setzen. Airbus solle möglichst bald die gestreckte Version des Airbus A380 für bis zu 900 Passagiere auf den Markt bringen, sagte er der französischen Zeitung »La Tribune«. Zudem sollten die Mittelstreckenflugzeuge Boeing 737 und A320 rascher neu entwickelt werden.

Neu überdenken werden die Airlines sicher auch die Kabinengestaltung von Großflugzeugen wie dem Airbus A380. Die aktuellen Konfigurationen von Gesellschaften wie Singapore Airlines, Qantas und Emirates sehen eine Kapazität zwischen 450 und 490 Sitzen vor. Zugelassen ist der Superjumbo aber für 850 Passagiere. Das Kalkulationsspiel zwischen Komfort und maximaler Kapazitätsnutzung geht in eine neue Runde.

Christian Schmicke

Mittwoch, 11:21 Uhr
Bachmann's Spatz

Freitag, 16:21 Uhr
Roterspitzer Specht

Samstag, 12:15 Uhr
Tuliofarbener Ammer

Sonntag, 19:10 Uhr
Wing-tipped Cowboy Stiefel



© 2008 Office of the Governor, Economic Development and Tourism, OSJN08



Mach eine Entdeckung in Texas. Um Deine kostenlosen Texas Reiseinformationen zu erhalten, geh einfach auf TravelTex.com oder wable 089.23.66.2143.

