

URL: <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/0,2828,818217,00.html>

29.2.2012

TEURER TREIBSTOFF

# Luftfahrtbranche vor Ölpreisschock

*Von Christopher Krämer*



**Während Ölgroßkunden wie die Chemieriesen noch Ruhe bewahren, geraten Fluggesellschaften in Bedrängnis. Hochschießende Ölpreise und Treibstoffkosten werfen jede Kalkulation der Fluglinien über den Haufen. Experten sprechen von einer echten Bedrohung für die Branche.**

Hamburg - Es scheint wie verhext. Erst drückt die Euro-Krise auf das Geschäft, dann stoppen Streiks die Flieger und jetzt kommen den Airline-Beschäftigten auch noch explodierende Rohstoffpreise in die Quere. Besonders der hochschießende Ölpreis drückt in der Luftfahrt auf die Stimmung, an der allein in Deutschland Zehntausende Jobs hängen. "Die derzeitige Entwicklung ist eine Bedrohung für die Branche", sagt Gerd Pontius von der Unternehmensberatung Prologis. "Die Unsicherheit zerreißt jede Kalkulation."

Zuletzt gab der Ölpreis zwar ein wenig nach, aber noch Anfang der

Woche lag er bei über 125 Dollar für ein Fass der Nordsee-Sorte Brent. Ähnlich hoch waren die Ölnotierungen zuletzt im April 2011. Sogar ein Überschreiten des bisherigen Allzeithochs aus dem Jahr 2008, als das Barrel (159 Liter) mehr als 147 Dollar kostete, scheint möglich. Erste Rohstoffexperten warnen bereits, dass sich der Ölpreis perspektivisch sogar verdoppeln könnte. Doch schon jetzt machen die Kosten für den Flugzeugtreibstoff, das Kerosin, bis zu 40 Prozent der Gesamtkosten für die Airlines aus. Die Folgen sind dann auch schon jetzt in ihrer Härte erkennbar.

Der enorme Anstieg der Kerosinpreise setzt beispielsweise der irischen Fluggesellschaft Aer Lingus schwer zu. Trotz eines 'Umsatzplus' von 6 Prozent im Jahr 2011 rann den Iren bereits im Vorjahr der Gewinn mehr und mehr durch die Hände. Und nach einer Quasi-Gewinnwarnung gestern wegen der eskalierenden Ölpreise geriet der Aktienkurs der Gesellschaft kräftig ins Rutschen.

Grund für den steigenden Ölpreis sind die Unsicherheiten auf dem Rohstoffmarkt: Die diplomatische Krise zwischen dem Westen und Iran schwelt weiter und droht zu eskalieren. Im Streit um die angeblichen Versuche des Iran, an einer Atombombe zu arbeiten, hat die Europäische Union (EU) entschieden, ab dem 1. Juli ein Ölembargo gegen das Land zu verhängen. Der Iran konterte, indem es Frankreich und Großbritannien den Hahn zudrehte. Zugleich wächst die Sorge vor einer militärischen Eskalation zwischen Israel und Iran. In einem solchen Fall könnte der Ölpreis explodieren. "Ich vermag keine sinkenden Ölpreise zu sehen, erst recht mit der Situation rund um den Iran", sagt Simon Wardell, Ölanalyst Analyseunternehmen IHS CERA, das sich auf Energie spezialisiert hat.

### **Berater Pontius: "Viele Airlines können sich das nicht leisten"**

Keine beruhigende Aussicht für die Airline-Branche, im Gegenteil. Katastrophal vielleicht sogar für jene Fluggesellschaften, die ohnehin angeschlagen sind - und die sich jetzt eigentlich nicht mal mehr den Kampf um das nackte Überleben leisten können.

"Kurzfristig müssen sich die Airlines mit Treibstoffsicherungsgeschäften behelfen. Alles andere wäre russisches Roulette", sagt Pontius; die Fluggesellschaften

spekulieren dann beim sogenannten "Fuel Hedging" zumeist mithilfe von Optionsgeschäften auf den künftigen Rohölpreis und versuchen sich so gegen steigende Preise abzusichern. Aber das ist teuer. "Viele Airlines mit knappen Margen und schwacher Kapitalausstattung können sich das nicht leisten", sagt der Unternehmensberater. Und das trifft Dutzende Fluggesellschaften weltweit. "Die Branche ist traditionell margenschwach, viele Unternehmen machen Verluste", sagt Analyst Eric Heymann von DB Research.

Damit stecken die angeschlagenen Flugfirmen in geradezu verzweifelter Lage. Denn auf die Schnelle einfach mal Treibstoff sparen können die Fluggesellschaften auch kaum. Dabei waren die Airlines dabei in der Vergangenheit durchaus kreativ: Manche versuchten, das Gewicht und damit den Spritverbrauch der Maschinen zu senken, indem sie das Geschirr an Bord durch Kunststoffteller und Tassen ersetzten. Andere Fluglinien sparten beim Wasser für die Bordtoiletten. Solche Versuche waren letztlich wenig erfolgreich: "Es gibt kaum kurzfristige Maßnahmen, um den Treibstoffverbrauch zu senken", sagt Pontius.

Wer jetzt nicht weiter weiß, muss dann schlicht die Ticketpreise raufsetzen. Und darauf hoffen, dass Konkurrenten aus Zwang fix nachziehen - und deshalb nicht gleich Tausende Reisende zur Konkurrenz abwandern. So kündigte dann auch die Lufthansa an, den ohnehin bestehenden Kerosinzuschlag am heutigen 28. Februar zu erhöhen: Bei Flügen innerhalb Deutschlands und Europa soll der Zuschlag um vier Euro auf dann 35 Euro steigen, auf Langstrecken will die Lufthansa den Zuschlag um 12 Euro auf 134 Euro anheben. Das kommt bekannt vor.

## **2. Teil: Fluggäste vor Ticketpreissteigerungen**

Allein im vergangenen Jahr hatte die Lufthansa den Kerosinzuschlag drei Mal angehoben - und andere Unternehmen wie Air Berlin oder British Airways folgten dankbar. Auch jetzt könnten deshalb in Deutschland wieder weitere Fluglinien der Lufthansa folgen, zumal die Flugkundschaft zumindest hierzulande derzeit wenig preissensibel zu sein scheint. "Den Unternehmen fällt es angesichts der guten Beschäftigungslage in Deutschland und kräftiger Lohnerhöhungen leichter, höhere Kosten an die

Verbraucher weiterzureichen", glaubt Postbank-Chefvolkswirt Marco Bargel.

Wer jetzt noch auf Cash-Polstern sitzt, prüft gleich die Investition in neue, kraftstoffsparendere Flugzeuge. "Effizientere Flugzeuge haben ein großes Potenzial. Aber das braucht Zeit und Kapital - Geld, das viele Airlines gar nicht haben", sagt Pontius.

Unternehmen mit vergleichsweise alten Flotten wie Air France-KLM haben gegenüber jüngeren Airlines wie Easyjet oder Ryanair einen besonders großen Kostennachteil: "Das kann einen Unterschied von bis zu 30 Prozent ausmachen", sagt Pontius. Kühlt die Konjunktur insgesamt ab, würden die Low-Cost-Carrier zusätzlich profitieren gegenüber den anderen Airlines.

Die Erneuerung der Flotte ist natürlich keine Lösung, um in der akuten Lage schnell Linderung für die angeschlagenen Airlines zu schaffen. Branchenexperten spekulieren dann jetzt auch darüber, ob der neue Ölpreisschock erste Airlines in die Fusion treiben könnte. Oder in die Pleite.

Vergleichsweise entspannt ist dagegen die Lage bei einem anderen Großabnehmer von Rohöl, nämlich der chemischen Industrie. Denn die Unternehmen haben zwei sehr gute Jahre hinter sich und sind wirtschaftlich gut aufgestellt.

## **BASF mit Ölvorteil**

Rohbenzin ist die wichtigste Rohstoffquelle der organischen Chemieproduktion. Nach Angaben des Verbands der Chemischen Industrie (VCI) nutzt die Branche rund 15 Prozent des in Deutschland verbrauchten Erdöls zur stofflichen Verarbeitung. Dabei wird das Öl in seine chemischen Grundstoffe aufgespalten. Diese dienen als Basis für eine Vielzahl von chemischen Produkten, etwa für Düngemittel, Kosmetika, Farben und Lacke oder Waschmittel.

Der gestiegene Rohstoffpreis wirkt sich kurzfristig negativ auf die Margen der Hersteller aus: "Erst mit einer gewissen Zeitverzögerung lassen sich die gestiegenen Kosten an die Kunden weitergeben", sagt ein Sprecher von BASF. Das Unternehmen profitiert sogar vom steigenden Ölpreis: Die Tochtergesellschaft Wintershall ist der größte deutsche Erdöl- und Erdgasproduzent.

Andere Unternehmen haben diesen Vorteil nicht, der mögliche Umsatzeinbußen kompensiert.

Natürlich verteuert sich die Produktion, sagt Jörg Rothermel, Energie-Experte beim VCI. Aber das sei zunächst kein großes Problem, da alle wichtigen internationalen Wettbewerber betroffen seien. Besonders wichtig ist der Rohstoff-Preis bei einfachen chemischen Produkten oder Basischemikalien. Das gilt nicht für Produkte mit einem höheren Verarbeitungsgrad: "Je weiter es in die Spezialchemie geht, bei der wir in Deutschland gut aufgestellt sind, desto weniger fällt ein hoher Ölpreis ins Gewicht", sagt Rothermel.

Dennoch gilt: Je teurer das Öl, desto wichtiger werden Ersatzstoffe für die Branche. Seit Jahrzehnten experimentieren die Unternehmen mit Biomasse, die heute bereits einen Anteil in der organischen Chemie von rund 13 Prozent hat. Andere Verfahren bieten auch Grund zur Hoffnung, die Abhängigkeit vom Öl zu verringern: "Auch die Biotechnologie bietet gute Ansätze, um Chemikalien herzustellen", sagt Rothermel.

### **3. Teil: Kritische Phase erreicht**

Unternehmen wie BASF nutzen Flüssigerdgas, um Rohbenzin in einem gewissen Umfang zu ersetzen. Ersatzstoffe gibt es auch bei Konsumprodukten: So setzt BASF Kokosnuss- und Palmkernöl als Rohstoff für die Herstellung von Produkten der Kosmetik-, Wasch- und Reinigungsmittelindustrie ein, erklärt ein Sprecher.

Allerdings können diese Verfahren oder Ersatzstoffe das Öl nicht komplett ablösen. Deshalb warnt die Branche vor unrealistischen Erwartungen: "Biomasse kann Öl nicht eins zu eins ersetzen. Dazu sind neue chemische Prozesse nötig, das geht nicht ohne weiteres", sagt Rothermel. Preislich lohnt sich ein Umstieg ebenfalls kaum für die Unternehmen: "Die Preise für Biomasse-Alternativen zum Öl, wie zum Beispiel Zuckerrohr oder Reis, laufen recht parallel zum Ölpreis", sagt Rothermel.

Klettert der Ölpreis weiter, sind Preissteigerungen von Konsumgütern wohl nur eine Frage der Zeit. Kritisch könnte das bei Gütern mit einer sensiblen Nachfrage sein, wie zum Beispiel Dämmstoffen, meint Rothermel: "Wenn der Preis zu stark steigt und gleichzeitig staatliche Anreize ausbleiben, könnte das negative

Folgen für die nötige Gebäudesanierung haben."

Die derzeitige relative Schwäche des Euro verschlimmert die Situation. Denn alle Rohölgeschäfte werden in Dollar abgewickelt. Deshalb ist der Ölpreis in Euro derzeit so hoch wie nie. Zwar kostete das Barrel Rohöl im Jahr 2008 bis zu 147 Dollar und war damit viel teurer als heute. Doch gleichzeitig war der Dollar historisch schwach: Damals lag der Euro bei 1,59 Dollar - am Dienstag lag er bei 1,34 Dollar. Das hatte schon Auswirkungen im vergangenen Jahr: Nach Angaben des Statistischen Bundesamt ist Rohöl für Europäer nie teurer gewesen als 2011. So kostete die Tonne im Jahresdurchschnitt 583 Euro, Deutschland importierte insgesamt Rohöl im Wert von 51 Milliarden Euro. Im bisherigen Rekordjahr 2008 waren es nur 506 Euro pro Tonne gewesen.

© manager magazin online 2012 Alle Rechte vorbehalten [Vervielfältigung](#) nur mit Genehmigung der manager magazin Verlagsgesellschaft mbH