

Es wird enger

Die guten Zeiten für Fluggesellschaften sind vorbei. Konsolidierung ist angesagt, erwarten Airline-Manager bei einem Round Table der Beratungsfirma Prologis.

GEORG JEGMINAT

Schaltet Roland Keppler morgens seinen PC an und ruft die aktuellen Rohölpreise auf, dann treibt es ihm den Schweiß auf die Stirn. Anderen Airlinern ergeht er nicht anders. „Die gestiegenen Treibstoffkosten werden bei den Fluggesellschaften ähnlich dramatische Folgen haben wie die Terroranschläge vom 11. September“, dramatisiert der TUIfly-Chef die Situation. Mit Kosteneinsparung ist die Entwicklung nicht mehr aufzuhalten. Die Ticketpreise müssen steigen – mit drastischen Folgen insbesondere für Low Cost Carrier.

Condor-Chef Christoph Debus pflichtet Keppler bei. „Die hohen Treibstoffpreise werden den Konsolidierungsprozess in Europa beschleunigen“, sagt er beim Airline Round Table des Beratungsunternehmens Prologis in Hamburg. Die Airliner stellen sich auf stürmische Zeiten ein und suchen nach Rezepten, die der eigenen Fluggesellschaft die Existenz sichert. Denn „die letzten, die noch stehen, werden vom Konsolidierungsprozess Profitieren“, gibt Easyjet-Manager John Kohlsaat.

Einen Abgesang auf das Geschäftsmodell Billigflug wollen sie dennoch nicht singen. Keppler: „Die Low Cost Carrier haben den Flugmarkt grundlegend verändert. Das lässt sich nicht mehr zurückdrehen.“ Sie verweisen auf die in die roten Zahlen gerutschten traditionellen Netzfluggesellschaften. Doch den ohnehin schlank aufgestellten Billigfliegern fehlen weitere Sparpotenziale. In fast schon wilden Aktionen werden Zusatzprodukte geschaffen und bisherige Inklusivleistungen wie aufzubegebendes Gepäck, Flughaf-



Die Teilnehmer

Roland Keppler
Geschäftsführer der TUIfly.

John Kohlsaat Easyjet-Direktor für Deutschland, Dänemark, Osteuropa und das Baltikum.

Christoph Debus
Geschäftsführer der Condor.

Gerd Pontius CEO der Airline-Beratungsgesellschaft Prologis.

fen-Check-in und Sitzreservierungen als Bezahlleistungen eingeführt. „Die Airlines befinden sich in einer Testphase. Sie müssen herausfinden, was echte Mehrleistungen für Passagiere sind, für die sie zu zahlen bereit sind“, erläutert Debus.

Doch bisher reichen die Zusatzerlöse nicht, um den Kerosinpreisanstieg abzufedern. „Seit zwei Jahren steigen die Preise. Damals war der Treibstoffpreis im Vergleich zu heute noch günstig“, erklärt Gerd Pontius. Die Folge: Höhere Preise dämpfen die Nachfrage. Die Billigflieger sind aber insbesondere in nachfrageschwachen Zeiten auf

Preisaktionen angewiesen, um ihre Flugzeugsitze zu füllen. Die können sie sich in Zukunft aber kaum noch leisten.

Marktausstiege und Übernahmen werden die Folge sein. Da diese Entwicklung auch bei den traditionellen Airlines stattfindet, sorgen sich die Airliner um den Wettbewerb. Sie sehen sich in Deutschland dem weiter wachsenden Riesen Lufthansa gegenüber. Debus: „In Europa wird es fünf bis sechs große Airline-Verbunde geben. In Deutschland ist eine schlagkräftige Alternative zu Lufthansa notwendig.“

Kohlsaat hält den Wettbewerb hier zu Lande schon jetzt für beschränkt: „Deutschland ist ein Zwei-Airlines-Markt, die Flughafen-Kapazitäten sind ausgereizt.“ Easyjet könne gar nicht so viel Wettbewerb losstreuen wie die Airline möchte.

Unter dem Strich sind sich die Airliner einig über die Turbulenzen, in die sie hineinfliegen. „Die Zeiten werden rauer. Größe und Kapitalkraft zählen in dieser Situation. Da können sich nur gleichwertige Airlines einen wirksamen Wettbewerb liefern“, prognostiziert Prologis-Chef Pontius. **fww**