

Executive Summary der Bachelorarbeit

Abschätzung von Marktsimulationseffekten am Praxisbeispiel des Düsseldorfer Airports

Verfasser

Sebastian Ibel

sebastian-ibel@web.de

Juni 2010

Die Luftfahrtbranche hat sich stark verändert. Seit langer Zeit operierende Fluggesellschaften ordern bei den Herstellern neue Großraumflugzeuge, neue Airlines vor allem im Low Cost Bereich werden gegründet, Flughäfen erweitert oder bisherige Militärflugplätze für den Passagierluftverkehr eröffnet. Hieraus ergab sich ein zusätzliches Angebot an neuen Flugverbindungen. Die Nachfrage nach Flügen von den Passagieren war hoch. Airports und Airlines konnten sich über steigende Gästezahlen freuen. Eine andere Entwicklung seit dem Ende des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts ist eine, durch die weltweite Wirtschaftskrise bedingte, geringere Nachfrage nach Flügen. Die Folge sind sinkende Passagierzahlen und daraus resultierende Einbrüche in den Umsatzerlösen der Fluggesellschaften und natürlich auch bei den Flughäfen. Die Airlines reagieren auf die sinkende Nachfrage gewöhnlich mit einer Verringerung von Flugfrequenzen oder im Extremfall sogar mit der Einstellung einer nicht rentablen Flugverbindung.

Im Rahmen der Airline-Akquise ist es die Aufgabe der Flughäfen, die Airlines durch statistisches Material und daraus abzuleitende Passagiervorhersagemodelle zu überzeugen, dass sich eine neue Flugverbindung für diese als rentabel erweisen wird. Anhand eigener empirischer Untersuchungen am Beispiel des Düsseldorfer Flughafens sollen unterschiedliche Marktstimulationseffekte unter verschiedenen Gegebenheiten, wie Airline-Geschäftsmodell (Linien-Carrier vs. Low Cost Carrier), Wettbewerb durch andere Airlines und Verkehrsstreckenlänge untersucht und ausgewertet werden. Zusätzlich werden die Veränderungen auf den Ticketpreis bei Marktstimulation betrachtet. Zum besseren Vergleich werden die Ergebnisse aus Düsseldorf mit denen vergleichbarer deutscher Flughäfen gegenübergestellt. Die Arbeit wurde in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Düsseldorf verfasst.

Wichtige Schlussfolgerungen

Die unterschiedlichen Marktstimulationskurven der empirischen Untersuchung beinhalten Flüge in die verschiedensten Destinationsregionen der Welt. Abhängig vom Reiseanlass (touristisch, geschäftlich, ethnisch etc.) können sowohl bei Legacy-, als auch Low Cost Carriern MSF erreicht werden, die dem Durchschnitt der Marktstimulationskurve entsprechen, jedoch auch durchaus auch stark von diesem abweichen. Mit den nun folgenden Matrizen soll eine ungefähre Verallgemeinerung gefunden werden, bei welchen Destinationen sich welche MSF egal oder positiver oder negativer Art bei den unterschiedlichen Geschäftsmodellen der Fluggesellschaften mit oder ohne Wettbewerb ergeben. Auch hierbei muss, wie schon in Kapitel 4.6 erwähnt, wiederum hinzugefügt werden, dass auch diese Generalisierung der analysierten Flugverbindungen zwar eine anschauliche Übersicht für kommenden Flugaufnahmen aufweist, jedoch keine hundertprozentige Genauigkeit aufweist und es auch hierbei abermals auf den Einzelfall ankommen kann:

Die nun folgenden Matrizen geben zusammengefasst einen schnellen Überblick in welchen Regionen auf der Welt welche ungefähren MSF zu erwarten sind und mit welchen Ticketpreisveränderungen zu rechnen ist. Abbildung 32 verdeutlicht nochmal, dass sowohl Legacy-, als auch Low Cost Carrier deutliche Zuwächse mit MSF über 2,0 erreichen können. Besonders lohnenswert sind bei den Legacy Carrier vor allem Ziele in Osteuropa und weit entfernte Destination mit touristischem Hintergrund, bei denen aus der Vergangenheit heraus gelesen sehr hohe Marktstimulationswerte größer als 3,0 erhofft werden können. Zielflughäfen zu kleineren europäischen Städten ermöglichen immer noch MSF im Bereich von 2,0 bis 3,0, ebenso touristische, europäische Ziele und Großstädte in Asien und Nordamerika. Keine neuen Flüge bei den Legacy Carrier sind zu empfehlen bei europäischen Großstädten und auch nicht im innerdeutschen Flugverkehr. Dieser Trend gilt für beide Geschäftsmodelle, vor allem aufgrund der Tatsache, dass in diesem Segment weitgehend alle Airports bereits angesteuert werden.

Für LCC sind besonders empfehlenswert auch neue Flüge zu touristische Zielen innerhalb Europas und ermöglichen höhere MSF als 3,0. Europäische Destinationen in Nord-, West- und Südeuropa bringen ebenso wie bei den Legacy Carriern MSF im Bereich von 2,0 bis 3,0 und auch in Osteuropa profitieren LCC von der sehr hohen Passagiernachfrage in diese Regionen. Die MSF dorthin sollten daher in der Regel über 3,0 liegen. Bei den Langstreckenzielen können für LCC zwar auf keine beobachteten Flugpaare zurückgegriffen

werden, jedoch könnte hierbei durchaus auf den LC-Marktstimulationseffekt gehofft werden insbesondere bei den Großstädten (vgl. Kapitel 3.2.1).

Abbildung 1: Übersichtsmatrix für die Prognose von zukünftig zu erwartenden MSF und Ticketpreisen unterschieden nach Destinationsart und Airline Geschäftsmodell (Legacy und Low Cost Carrier) ohne Wettbewerb

Destinationstyp	Legacy Carrier	Preisänderung	Low Cost Carrier	Preisänderung
Innerdeutsch	/	/	/	/
Nord- / West- / Südeuropa: Metropolen	/	/	/	/
Nord- / West- / Südeuropa: Städteziele	++	-10 bis -30%	++	-10% bis -40%
Osteuropa: Metropolen und Städteziele	+++	0% bis -30%	+++	-40% bis -70%
Touristische Ziele (Europa, Nordafrika)	++	-10% bis -40%	+++	-40% bis -70%
Metropole Langstrecke	++	+20% bis -30%	/	/
Touristische Langstrecke	+++	+20% bis -40%	/	/
Legende:				
- Zuwachs Marktstimulationsfaktoren				
+++ Sehr hoch (>3,0) ++ Hoch (3,0 bis 2,1) + Mittelmäßig (2,0 bis 1,6) o Gering (1,5 bis 1,0)				
- Destinationskategorisierung				
Metropolen (z. B. Helsinki, Paris, Rom, Athen, New York, Peking)				
Städteziele (z. B. Göteborg, Basel, Valencia, Neapel)				
Touristische Ziele (z. B. Reykjavik, Ibiza, Heraklion)				

Quelle: eigene Darstellung nach OPAL und AIRDI

Bei Ticketpreisveränderungen zeigt sich für die Linienfluggesellschaften im Vergleich zu den LCC durchweg, dass diese geringere Preisveränderungen zu erwarten haben, mit einem maximalen (natürlich auch nicht zu verachtenden) Preisverlust von -40%. Zusätzlich können auf der Langstrecke sogar Preisanstiege in Teilen erwartet werden. Bei den LCC hingegen muss durchweg mit einem Rückgang der Ticketpreise gerechnet werden. Bei den Metropol- und Städtezielen hält sich der Preisrückgang noch in Grenzen (0% bis -30%), allerdings in Osteuropa und bei touristischen Zielen kann dieser durchaus bei -70% liegen. Dieser Effekt resultiert vor allem darauf, dass die Ticketpreise bei den letztgenannten Zielen vorher sehr hoch lagen und die viel niedrigen Preise der LCC die hohen Rückgänge verursachen.

Der positive Eindruck der MSF bei Flügen zu Destinationsflughäfen ohne Wettbewerb fällt bei bestehendem Wettbewerb schon deutlich schlechter aus, insbesondere bei den Legacy Carriern. Bei diesen lohnt sich eine zusätzlich Flugaufnahme nicht im innerdeutschen Verkehr und bei den Langstreckenzielen und auch bei den sonstigen Zielen im europäischen Raum dürften die maximalen MSF nicht höher als 2,0 werden. Selbst diese Werte werden auch nur bei größeren nord, west- und südeuropäischen Flughäfen erreicht, die eine höhere zusätzliche Nachfrage der Passagiere ermöglichen sowie im boomenden osteuropäischen Markt. Kleinere

Städte in Europa (Nord, West und Süd) und auch touristische Ziele bringen keine zusätzlichen Marktstimulationseffekte und sorgen somit eher für eine geringe Auslastung der Flugzeuge.

Abbildung 2: Übersichtsmatrix für die Prognose von zukünftig zu erwartenden MSF und Ticketpreisen unterschieden nach Destinationsart und Airline Geschäftsmodell (Legacy und Low Cost Carrier) mit Wettbewerb

Destinationstyp	Legacy Carrier	Preisänderung	Low Cost Carrier	Preisänderung
Innerdeutsch	/	/	+	-20% bis -45%
Nord- / West- / Südeuropa: Metropolen	+	+20% bis -30%	+	-10% bis -50%
Nord- / West- / Südeuropa: Städteziele	o	-10% bis -30%	++	-10% bis -50%
Osteuropa: Metropolen und Städteziele	+	-10% bis -40%	+	-30% bis -60%
Touristische Ziele (Europa, Nordafrika)	o	+20% bis -20%	++	-20% bis -50%
Metropole Langstrecke	/	/	/	/
Touristische Langstrecke	/	/	/	/
Legende:				
- Zuwachs Marktstimulationsfaktoren				
+++ Sehr hoch (>3,0) ++ Hoch (3,0 bis 2,1) + Mittelmäßig (2,0 bis 1,6) o Gering (1,5 bis 1,0)				
- Destinationskategorisierung				
Metropolen (z. B. Helsinki, Paris, Rom, Athen, New York, Peking)				
Städteziele (z. B. Göteborg, Basel, Valencia, Neapel)				
Touristische Ziele (z. B. Reykjavik, Ibiza, Heraklion)				

Quelle: eigene Darstellung nach OPAL und AIRDI

LCC sind hierbei verglichen schon durchaus erfolgreicher. Zwar werden hierbei auch keine sehr hohen MSF über 3,0 erreicht, jedoch tritt der Marktstimulationseffekt mit Ausnahme von der Langstrecke, dort wurden noch keine zusätzlichen Flüge durchgeführt, auf allen sonstigen Flügen auf. Hohe MSF im Bereich von 2,0 bis 3,0 ergeben sich insbesondere auf Flügen zu den europäischen Städten (Nord, West und Süd). Analog zu den Legacy Carrier liegen bei den europäischen Metropolen (Nord, West und Süd) und auf Flügen nach Osteuropa die MSF im Bereich 1,5 bis 2,0. Interessant ist hierbei auch, dass sich zusätzlicher Wettbewerb für LCC auch im innerdeutschen Markt gelohnt haben muss, mit MSF zwischen 1,5 und 2,0. Allerdings dürfte der Markt hierfür in Zukunft weitgehend ausgeschöpft sein, aufgrund dessen, dass die rentablen Strecken mit entsprechend hoher Nachfrage (z. B. Düsseldorf-Hamburg, Düsseldorf-Berlin oder Düsseldorf-München) mittlerweile bereits von Legacy Carrier Lufthansa und Hybrid- / Low Cost Carrier Air Berlin angesteuert werden.

Für die Legacy Carrier etwas angenehmer ist die Tatsache, dass abermals wenigstens der Preisverfall bei den Ticketpreisen nicht derart hoch ausfällt und liegt meistens im Bereich von +20% bis -30%. Im Gegensatz dazu liegen die negativen Abweichungen der LCC im höheren Bereich von mindestens -10% bis maximal -60%.