

DER LUFTVERKEHR WIRD NIE MEHR DERSELBE SEIN



Im vergangenen Frühjahr erreichten die Passagierzahlen der Lufthansa nur noch 1 % der Vorjahreszahlen. Diese Zahl verdeutlicht das Ausmaß der Krise des Luftverkehrs, ebenso wie die düsteren globalen Aussichten für die Branche. Die International Air Transport Association (IATA) prognostiziert einen weltweiten Rückgang der Passagierzahlen um 55 % im Vergleich zu 2019, einschließlich der Monate, in denen der Verkehr noch auf normalem

Niveau lag.

Von vielen als wichtiger Motor des Wirtschaftswachstums wahrgenommen, genießen Geschäftsreisen seit vielen Jahren die magische Aura, physische Treffen rund um die Welt in eine geschäftliche und wirtschaftliche Chance zu verwandeln. Sie waren auch ein wichtiger Wachstumsmotor für den Luftverkehr.

Dennoch werden Geschäftsreisen möglicherweise nie wieder das Vorkrisenniveau erreichen. Reiseverbote, die von Regierungen und Unternehmen verhängt werden, können der Ausgangspunkt für einen sich selbst verstärkenden Zyklus sein, den die Politik sucht, um exponentielle Veränderungen zu erkennen.

Je länger die Krisensituation jedoch anhält, desto wahrscheinlicher ist es, dass die systemischen Veränderungen dauerhaft werden. Der Wegfall von Geschäftsreisen und persönlichen Besprechungen hat inzwischen zu einer weit verbreiteten Einführung von Alternativen wie Videokonferenzen, virtuelle Zusammenarbeit, Online-Whiteboards usw. geführt. Wenn diese Alternativen zeigen können, dass sie die Produktivität steigern können, würden Geschäftsreisen überflüssig werden.

Von der Globalisierung zur Regionalisierung?

Seit 2005 gibt es Anzeichen für eine Verlangsamung der Globalisierung. Die Internationalisierungsstrategien der Unternehmen konzentrieren sich zunehmend auf die lokale Reaktionsfähigkeit und immer weniger auf die Kontrolle und Abhängigkeit von internationalen Zentren.

Globale Handelsspannungen, wie z. B. der Konflikt zwischen den USA und China, könnten zu einer Verlangsamung des interkontinentalen Reiseverkehrs beitragen. Die Covid-19-Krise könnte diesen Trend beschleunigen und den regionalen Handel und die Versorgung fördern.

Eine kürzlich durchgeführte Studie zeigte, dass eine wichtige Reaktion auf die Covid-19-Krise die Verlagerung von Lieferketten war, einschließlich eines Fokus auf die Nutzung regionaler Ökosysteme. Diese Reaktion könnte dauerhaft werden, verstärkt durch das niedrige Niveau des internationalen Reiseverkehrs.

Jüngste Zahlen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zeigen, dass der interregionale Reiseverkehr zwar von durchschnittlich 250 Millionen Passagieren vor der Krise auf heute 100 Millionen zurückgegangen ist, die Zahl der internationalen Passagiere jedoch mit 20 Millionen deutlich unter dem Vorkrisenniveau von 160 Millionen liegt.

Das Ende des Hub-and-Spoke-Netzwerks?

Interessant ist, dass die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von Low-Cost-Airlines, wie Ryan Air oder EasyJet, und traditionellen Netzwerk-Airlines, wie Lufthansa, Air France oder Singapore Airlines, unterschiedlich wahrgenommen wurden.

Die Netzwerk-Airlines setzen auf zentrale Drehkreuze, an denen Kurzstreckenflüge mit Langstreckenflügen verbunden werden, die mit ihren größeren Flugzeugen wirtschaftlich attraktiver sind. Dieses so genannte "Hub-and-Spoke"-Modell schafft auch starke Netzwerkeffekte, die es den großen Fluggesellschaften ermöglichen, Größenvorteile zu erzielen, und starke Eintrittsbarrieren für Neueinsteiger schaffen.

Diese Vorteile haben jedoch den Preis, dass die Akzeptanz der Fahrgäste leidet. In der Tat sind diese Strecken mit Umsteigevorgängen verbunden. Unter normalen Umständen kann dies aus Umweltgründen in Frage gestellt werden und von den Fahrgästen als Nachteil empfunden werden. In Zeiten von Gesundheitskrisen sind Drehkreuze jedoch wichtige Risikobereiche in der Passagierreise, da es schwierig bleibt, Standards der sozialen Distanzierung in Flughäfen zu garantieren.

Die Interdependenz zwischen Kurz- und Langstreckenflügen ist ebenfalls ein großes Hindernis für die Erholung. Für Netzwerkfluggesellschaften bedeutet das Fehlen von Langstreckenflügen, dass Kurzstreckenflüge reduziert werden müssen. Das Fehlen von Kurzstreckenflügen macht es dann unmöglich, die großen Langstreckenflüge zu füllen.

Low-Cost Full-Service-Airlines, die ein Punkt-zu-Punkt-Modell betreiben, können viel reaktionsschneller sein, indem sie Routen öffnen und schließen, um der schwankenden Nachfrage gerecht zu werden. Die Strategie der meisten Netzwerk-Airlines ist es, durchzuhalten und schließlich ihr Hub-and-Spoke-Modell wieder aufzunehmen. Um aber einen Zusammenbruch ihres Langstreckenangebots zu vermeiden, müssen sie Strecken offen halten, die unwirtschaftlich sind. Das macht sie in den meisten Fällen von staatlichen Hilfen abhängig. Die Frage ist, wie lange diese Strategie aufrechterhalten werden kann und wie lange die Steuerzahler bereit sein werden, die Verluste zu decken.

Es ist nicht verwunderlich, dass einige Fluggesellschaften mit ihren Punkt-zu-Punkt-Angeboten die Urlaubsreise wiederentdecken. "Noch nie zuvor haben wir so viele neue Urlaubsziele in unser Programm aufgenommen. Damit reagieren wir auf die Wünsche unserer Kunden", sagt Harry Hohmeister, Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG.

Was ist mit 'Flight-shaming'?

Das wachsende Bewusstsein für die Auswirkungen auf die Umwelt hat in Schweden zu einer Flugvermeidungsbewegung geführt, die sich inzwischen weit über die Grenzen des Königreichs hinaus verbreitet hat.

Es gibt jedoch auch Anzeichen dafür, dass die Beschränkungsmaßnahmen als Reaktion auf Covid-19 den Wunsch der Menschen nach einem ruhigeren Lebensstil verstärkt haben. Dies wirft Fragen über den kosmopolitischen Lebensstil auf, den die Mittelschicht so leicht angenommen hat. Dieser Punkt steht auch heute noch im Mittelpunkt des Interesses der Akteure im Luftverkehr, auch wenn sein tatsächlicher Einfluss auf das Verbraucherverhalten schwer zu messen ist.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass diese Faktoren des Wandels im Luftverkehr einen radikaleren Wandel einläuten als in anderen Sektoren. Obwohl die Unsicherheiten nach wie vor groß sind, scheint es, dass die Post-Covid-Szenarien um diese Elemente herum Gestalt annehmen werden.

Date: 2020-12-21

Article link:

<https://www.tourism-review.de/lufttransportunternehmen-versuchen-zu-uberleben-news11813>