



Aktueller Kommentar



Globaler Luftverkehr wie Phönix aus der Asche

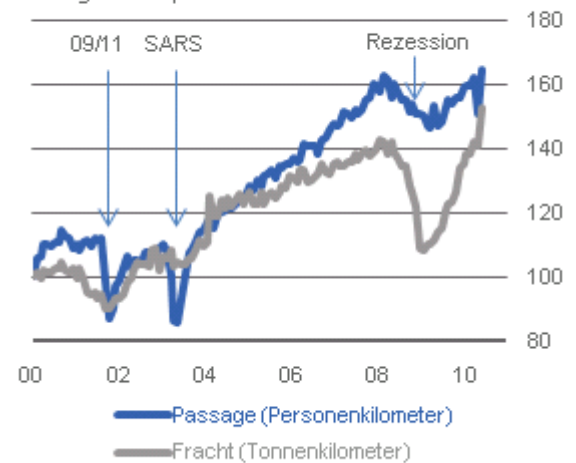
26. Juli 2010

Das Bild vom mythologischen Vogel Phönix, der verbrennt, um sich immer wieder aus seiner Asche zu erheben, wurde schon oft bemüht und ist daher sicherlich nicht originell. Allerdings trifft es den Nagel auf den Kopf, wenn man die jüngste Entwicklung im globalen Luftverkehr beschreibt. Denn die Branche hat sich mit beeindruckender Geschwindigkeit von ihrer tiefen Krise erholt, weist wieder hohe Wachstumsraten aus und hat inzwischen sogar ihre früheren Rekorde bei der Verkehrsleistung übertroffen. Dennoch herrscht nicht eitel Sonnenschein, denn trotz des wirtschaftlichen Aufschwungs bleibt die Luftfahrtbranche mit schwer wiegenden Problemen konfrontiert.

Der globale Luftverkehr geriet Anfang 2008 im Zuge der globalen Rezession in schwere Turbulenzen. Im Personenverkehr sank die Verkehrsleistung zwischen dem konjunkturellen Hoch vor der Krise und dem zwischenzeitlichen Tief Anfang 2009 in saisonbereinigter Betrachtung um 10%. Im Frachtverkehr lag der Rückgang in der Spitze sogar bei fast einem Viertel. Im Vergleich zu früheren Krisen in der Branche ist auffällig, dass die Verkehrsleistung in der Luftfahrt über einen relativ langen Zeitraum fast stetig sank. Anders war dagegen die Entwicklung nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 und nach dem Ausbruch der Lungenkrankheit SARS im Jahr 2003: Hier folgte auf einen scharfen, kurzfristigen Einbruch der Nachfrage eine fast ebenso schnelle Erholung. Der Nachfragerückgang hielt nach diesen externen Schocks also nur wenige Monate an. Zudem war das Cargo-Geschäft damals deutlich weniger betroffen, da bei der Luftfracht die psychologische Komponente – sprich: Flugangst – keine Rolle spielt, sondern konjunkturelle Faktoren dominieren (siehe Grafik).

Luftverkehr auf neuem Rekordniveau

Verkehrsleistung im internationalen Luftverkehr, saisonbereinigte Werte, Januar 2000=100



Quelle: IATA

Erstaunlich schnelle Erholung

Seit gut einem Jahr ist die Nachfrage im globalen Luftverkehr wieder aufwärts gerichtet. Erstaunlich ist dabei das Tempo, das die Branche an den Tag gelegt hat. Seit dem Tiefpunkt hat die Verkehrsleistung im Personenverkehr um mehr als 12% zugelegt. Der Frachtverkehr expandierte sogar um über 40%. Der Vulkanausbruch auf Island konnte diese Entwicklung nur temporär dämpfen. In beiden Segmenten sind inzwischen neue Rekordwerte bei der Verkehrsleistung erreicht. Dies ist angesichts der Tiefe und Dauer der zuvor durchlebten Krise in der Branche fast schon eine sensationelle Entwicklung.

Für den weiteren Jahresverlauf und 2011 rechnen wir mit einem weiteren Anstieg der Nachfrage im globalen Luftverkehr. Gleichwohl dürfte die Dynamik in den kommenden Monaten sinken. Treiber für das Wachstum sind vor allem die aufstrebenden Volkswirtschaften in Asien, Lateinamerika und auch Afrika. Hier konnten die größten Zuwächse im Luftverkehr verzeichnet werden; dies gilt für Passage und Fracht gleichermaßen. Das hohe Wirtschaftswachstum sowie der Nachholbedarf im Luftverkehr stimulieren in diesen Regionen die Nachfrage: Viele Menschen in den Emerging Markets werden in den nächsten Jahren ihre erste Flugreise überhaupt unternehmen. In den klassischen Luftfahrtmärkten Nordamerika und vor allem in Europa fiel die Erholung bisher dagegen weniger kräftig aus, sodass hier im Passagierverkehr die Vorkrisenniveaus noch nicht ganz erreicht werden konnten.



Nicht nur der Anstieg der Verkehrsleistung ist eine gute Nachricht für die Luftfahrtbranche. Auch andere Indikatoren entwickelten sich zuletzt positiv: So sind die Kapazitätsauslastung der Airlines und die durchschnittlichen Ticketpreise in den letzten Monaten deutlich gestiegen. Das für die Margen der Fluggesellschaften wichtige Premiumgeschäft (Passagiere der First- und Business Class) hat sich zuletzt schneller erholt als der Economy-Bereich. Diese Faktoren haben dazu beigetragen, dass die durchschnittliche Profitabilität der Airlines in den letzten Monaten spürbar gestiegen ist.

Strukturelle und konjunkturelle Probleme bleiben erhalten

Trotz dieser zuletzt erfreulichen Entwicklung werden die Perspektiven für die Luftfahrt durch einige strukturelle und konjunkturelle Probleme getrübt:

- Die Branche dürfte die strukturellen Überkapazitäten dauerhaft nicht in den Griff bekommen. Ein Grund hierfür ist, dass die Kapazitäten auf Spitzenlastzeiten ausgelegt werden; außerhalb dieser Zeiten ist das Fluggerät naturgemäß dann weniger stark ausgelastet. Aktuell werden viele Flugzeuge wieder in Dienst gestellt, die während der Krise temporär aus dem Verkehr gezogen wurden. Auslieferungen von neuen Flugzeugen kommen hinzu. Der Konsolidierungsprozess in der Branche verläuft nur langsam, u.a. weil der Einfluss der Regierungen auf Fluggesellschaften und Verkehrsrechte groß ist. Gemessen an der Tiefe der jüngsten Krise sind nur wenige Anbieter aus dem Markt ausgeschieden.
- Regulatorische Hürden, die ein schnelleres Wachstum und/oder sinkende Kosten in der Branche verhindern, werden nur langsam abgebaut. Zu nennen sind die Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte, die den Marktzutritt erleichtern würde oder etwa die überfällige Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums. Die jüngsten Streiks in Frankreich gegen diesen Single European Sky sind ein Beispiel für die Widerstände.
- Umweltpolitisch motivierte fiskalische Belastungen der Branche sind vor allem in Europa zu erwarten. Prominentestes Beispiel ist die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ab 2012. Dies wird – ceteris paribus – zu einem Anstieg der Ticketpreise und einem Rückgang der Nachfrage führen.
- Mit dem Anziehen der Weltkonjunktur sind auch die Kerosinpreise gestiegen, wenngleich sie immer noch deutlich unter dem historischen Hoch von 2008 liegen (siehe Grafik).

Kerosinpreis zieht wieder an

USD pro Tonne Flugbenzin



Quelle: WEF A

Zusammenfassend kann man sagen: Der globale Luftverkehr bleibt eine Wachstumsbranche, die kurzfristig anfällig für externe Schocks ist. Die Emerging Markets werden höhere Wachstumsraten erzielen. Die durchschnittliche Umsatzrendite in der Branche bleibt angesichts eines mittelfristigen Wachstums der Nachfrage von etwa 4% pro Jahr jedoch unbefriedigend.

Die Aktuellen Kommentare im Audio-Format finden Sie [hier](#)...



Eric Heymann (+49) 69 910-31730

...mehr zum Research-Bereich **Branchen**

Aktuelle Kommentare - Archiv

© Copyright 2010. Deutsche Bank AG, DB Research, D-60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht verfügt. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die in Bezug auf Anlagegeschäfte im Vereinigten Königreich der Aufsicht der Financial Services Authority unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Limited, Tokyo Branch, genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.