



Luftverkehr und Tourismus

Wachstumsschmerzen nehmen zu

16. November 2018

Autoren

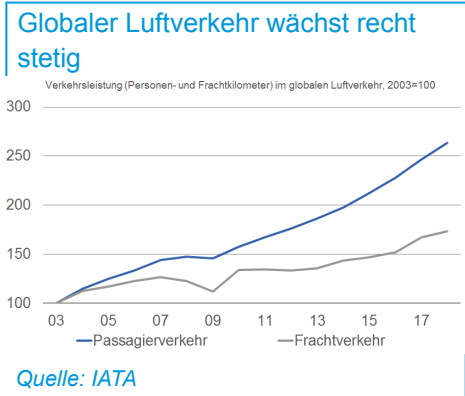
Eric Heymann
+49(69)910-31730
eric.heyman@db.com

Marcel Stechert

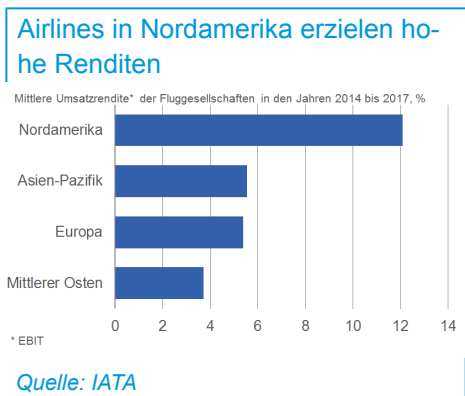
www.dbresearch.de

Deutsche Bank Research Management
Stefan Schneider

Das Wachstum des Luftverkehrs führt zu Kapazitätsengpässen in der Branche. Dies gilt z.B. für das Fluggerät sowie einzelne Flughäfen. Die notwendige Kapazitätserhöhung erfordert höhere Investition und verursacht steigende Personal- und Betriebskosten. Die Wachstumsschmerzen im Luftverkehr, gepaart mit zuletzt höheren Kerosinpreisen, dürften einzelne Marktakteure wirtschaftlich überfordern. Die Expansion im Luftverkehr hat auch in verwandten Sektoren wie dem Tourismus zu höheren Kapazitätsauslastungen geführt (Overtourism). Hier wird teilweise darüber diskutiert, Touristenströme zu begrenzen oder umzuleiten.



Der internationale Luftverkehr boomt. Im Passagierverkehr wird die globale Verkehrsleistung von 2003 bis 2018 um jahresdurchschnittlich fast 7% p.a. expandieren. Der Passagierverkehr erhält Impulse von der wachsenden Reiselust privater Haushalte, die wiederum von steigenden Einkommen und langfristig sinkenden realen Flugkosten begünstigt wird. Noch vor einigen Jahrzehnten galten Flugreisen als absolutes Privileg. Heutzutage stellen sie für eine global wachsende Mittelschicht eine erschwingliche Alternative dar. Ebenfalls beigetragen haben hierzu der intensive Wettbewerb zwischen den Airlines, das leistungsfähigere Fluggerät, das steigende Angebot an Flugverbindungen, der Ausbau der Flughafeninfrastruktur oder die höhere Preistransparenz für Flugtickets durch Online-Portale. Zudem wächst der Geschäftsreiseverkehr weltweit recht stetig.



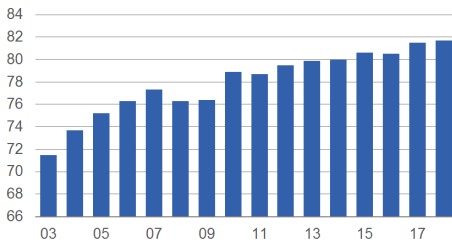
In regionaler Betrachtung verzeichnen der Mittlere Osten (Anstieg der Verkehrsleistung zwischen 2011 und 2018: etwa +10% pro Jahr) sowie der asiatisch-pazifische Raum (+8,5% p.a.) zuletzt überdurchschnittliche Wachstumsraten. Im Mittleren Osten ist dies u.a. auf das hohe Expansionstempo der Airlines aus der Golf-Region sowie der dortigen Flughäfen zurückzuführen. Der Luftverkehr im asiatisch-pazifischen Raum profitiert vor allem von steigenden Einkommen der lokalen Bevölkerung sowie vom Nachholbedarf bei Flugreisen. Deutlich langsamer nimmt seit 2011 die Verkehrsleistung im nordamerikanischen Luftverkehr zu (+ gut 3% p.a.). Gerade die USA sind ein recht reifer Markt, in dem Flugreisen für breite Bevölkerungsschichten bereits seit Jahrzehnten etabliert sind. Die geringe Dynamik in Nordamerika dürfte ferner mit der weit vorangeschrittenen Konsolidierung unter den Fluggesellschaften zu erklären sein. Denn ein verminderter Wettbewerb wirkt grundsätzlich negativ auf das Angebot an Flugreisen und reduziert den Preisdruck bei Flugtickets. Zumindest erzielten die Airlines in Nordamerika in den letzten Jahren deutlich höhere Renditen als die Konkurrenz



in anderen Regionen. In Europa steigt die Verkehrsleistung im Luftverkehr seit 2011 nur etwas weniger stark als im globalen Durchschnitt – ein beachtliches Ergebnis für den ebenfalls relativ reifen europäischen Luftverkehrsmarkt.

Kapazitäten gut ausgelastet

Sitzladefaktor im globalen Luftverkehr, %



Quelle: IATA

Kapazitätsauslastung deutlich gestiegen

Parallel zum Wachstum der Verkehrsleistung nahm die Kapazitätsauslastung im internationalen Luftverkehr in den letzten Jahren stetig zu. Beispielsweise lag die Auslastung von Passagiermaschinen (Sitzladefaktor) im weltweiten Durchschnitt zuletzt bei über 81% und damit um rd. 10%-Punkte höher als noch vor 15 Jahren. In Deutschland und Europa hat die Insolvenz einiger überregional aktiver Fluggesellschaften im Jahr 2017 zu einer höheren Auslastung bei den verbliebenen Anbietern geführt, zugleich aber auch das Wachstum der Branche bis ins Jahr 2018 hinein geschmälert. Denn ein Teil des Fluggeräts stand zwischenzeitlich nicht zur Verfügung. Schließlich kam es gerade in den Sommermonaten 2018 zu Kapazitätsengpässen an vielen Flughäfen, die einen höheren Anteil an verspäteten Flügen und Flugausfälle verursacht hatten. Hierzu haben u.a. Streiks, starre Betriebszeiten an manchen Flughäfen, Engpässe bei den Sicherheitskontrollen oder singuläre Ereignisse wie Wetterextreme beigetragen. In Summe dürfte beispielsweise in Deutschland die Zahl der Passagiere an hiesigen Flughäfen 2018 „nur“ um knapp 3% wachsen, nach +5% im Jahr 2017.

Höhere Kapazitäten notwendig, steigende Kosten und Konsolidierung wahrscheinlich

Trifft in einer Branche ein recht stetiges Nachfragewachstum auf zumindest saisonal bzw. lokal wiederkehrende Kapazitätsengpässe, sollte es sich für die beteiligten Akteure aus ökonomischer Sicht entweder lohnen, die überausgelasteten Kapazitäten zu erweitern, oder es sollte möglich sein, die Preise zu erhöhen. Bezüglich der Kapazitätsentwicklung gibt es unterschiedliche Verantwortlichkeiten: Der Ausbau der physischen Flughafeninfrastruktur (neue Start- und Landebahnen oder Terminals) bzw. die Änderung von Betriebszeiten erfolgt in aller Regel auf Beschluss oder unter der Beteiligung der Politik. Auch in der Flugsicherung (also den Kapazitäten in der Luft) oder bei Pass- und Sicherheitskontrollen trägt die Politik zumindest einen Teil der Verantwortung für Engpässe. Die Kapazitäten der Airports können auch durch effizientere Abläufe bei den Sicherheitskontrollen, der Gepäckabfertigung, oder beim Boarding sowie durch möglichst kurze Wege für Umsteiger erhöht werden. Hier sind primär die Flughafenbetreiber in der Pflicht. Schließlich beeinflussen die Airlines die Leistungsfähigkeit des Systems u.a. durch den Einsatz des Fluggeräts oder die Gestaltung des Flugplans.

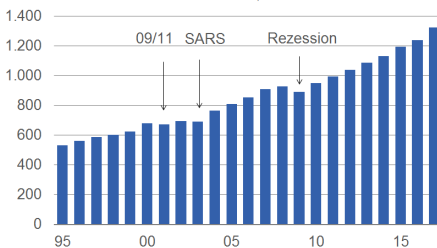


Es ist offensichtlich, dass leistungsfähigere Kapazitäten im Luftverkehr notwendig sind. Anfang Oktober wurden bei einem Spitzengespräch zur Luftfahrt im Bundesverkehrsministerium diverse Maßnahmen diskutiert, mit denen die Effizienz der Branche gesteigert werden soll. Dies erfordert höhere Investitionen und wird zu steigenden Personal- und Betriebskosten führen. Die notwendige Kapazitätserhöhung gibt es jedenfalls nicht zum Nulltarif. Zuletzt haben die gestiegenen Kerosinpreise die Fluggesellschaften zusätzlich belastet. Trotz der stetigen und zum Teil grenzwertigen Bemühungen der Branche, die Kosten zu senken (z.B. effizienteres Fluggerät, Auslagerung des fliegenden Personals in Tochtergesellschaften oder Rekrutierung in EU-Ländern mit niedrigen Personalkosten, Arbeitsverträge mit geringen Sozialstandards), wird dies einzelne Marktakteure wahrscheinlich wirtschaftlich überfordern. Die Wachstumsschmerzen im Luftverkehr dürften daher die Konsolidierung bei den Fluggesellschaften beschleunigen. Gleichzeitig bleiben im liberalisierten europäischen Luftraum die Marktzutrittsbarrieren für neue Anbieter gering. Bis zu einem engen Oligopol im europäischen Luftverkehrsmarkt ist der Weg daher noch weit.

Zwar dürften die Fluggesellschaften einen Teil der steigenden Kosten über höhere Ticketpreise an die Kunden weitergeben. Aber Preiserhöhungen als Reaktion auf die steigende Nachfrage bei begrenzten Kapazitäten dürften die Ausnahme und auf Strecken mit geringer Konkurrenz begrenzt bleiben. Gegen dauerhafte Überrenditen einzelner Akteure spricht letztlich der Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften.

Tourismus bleibt auf Wachstumskurs

Zahl der internationalen Touristenankünfte, Mio.



Quelle: UNWTO

Dynamik und Preiswettbewerb im Luftverkehr begünstigt Overtourism

Die Expansion im Luftverkehr hat auch in verwandten Sektoren zu höheren Kapazitätsauslastungen geführt. Exemplarisch sei die Tourismusbranche genannt. In besonders beliebten Tourismuszielen – darunter auch eine Reihe europäischer Großstädte – scheinen die Grenzen des (gesellschaftlich akzeptierten) Wachstums erreicht zu sein. Das Schlagwort lautet Overtourism. In diesen touristischen Hotspots wird inzwischen eher diskutiert, wie man Touristenströme umlenken oder die absolute Zahl der Besucher verringern kann, weil ein wachsender Teil der lokalen Bevölkerung nicht mehr länger bereit ist, die negativen lokalen Folgen des Tourismus zu tragen.

Overtourism ist u.a. auf die Verfügbarkeit günstiger Flugtickets zurückzuführen. Anfang 2018 entfielen rd. 30% aller Flüge im innereuropäischen Luftverkehr auf Low-Cost-Carrier, gegenüber 24% Anfang 2011. Neben dem Luftverkehr tragen auch andere Faktoren zum Phänomen des Overtourism bei. Dazu zählt die Vermittlung von privaten Übernachtungsmöglichkeiten über spezialisierte Online-Portale. Sie haben die verfügbaren Bettenkapazitäten in vielen Städten bei recht günstigen Preisen deutlich erhöht, zugleich aber auch Engpässe im lokalen Wohnungsmarkt verschärft. Hinzu kommt die wachsende Zahl an Kreuzfahrturlaubern, die in beliebten Küstenstädten wegen der schieren Masse an Touristen bei gleichzeitig relativ geringen Konsumausgaben an Land skeptisch gesehen werden.

Das Bestreben, Touristenströme in ihrem Wachstum zu bremsen oder diese gar zurückzudrängen, ist aus ökonomischer Sicht für die betreffenden Städte und Regionen ein schmaler Grat. Denn auf den Urlaubs- und Geschäftsreiseverkehr



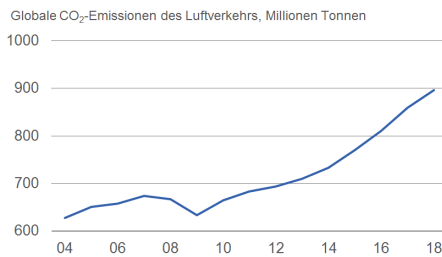
Luftverkehr und Tourismus

entfällt in vielen Städten ein hoher einstelliger oder gar zweistelliger Anteil des lokalen BIP, wie das World Travel & Tourism Council kürzlich analysiert hat. Zudem ist sie ein wichtiger Arbeitgeber. Es wird daher nicht einfach sein, die Interessenkonflikte zwischen der lokalen Tourismuswirtschaft und der über Overtourism klagenden Bevölkerung auszugleichen.

Wachstum der Branche steht im Widerspruch zu Klimaschutzziele

Das erwartete Wachstum im Luftverkehr und im Tourismussektor steht im Widerspruch zu den internationalen Klimaschutzziele, zumindest solange es auf den aktuell verfügbaren Technologien basiert. Würde die Politik ihre Klimaziele wirklich ernst nehmen, müsste sie eigentlich das Wachstum des Luftverkehrs viel stärker eindämmen. Bislang ist die Politik jedoch nicht bereit, diese Konsequenz ihrer Wählerschaft zu vermitteln. Hierbei spielt natürlich eine Rolle, dass die CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr nicht einzelnen Staaten zugeordnet werden. Letztlich wäre es nicht wirklich populär, Flugreisen z.B. so stark zu verteuern, dass sich diese nur wohlhabende Bevölkerungsschichten leisten können. Außerhalb von Europa finden sich bislang jedenfalls kaum regulatorische Maßnahmen, die die negativen ökologischen Effekte des Luftverkehrs vermindern sollen.

CO₂-Emissionen des Luftverkehrs steigen



Quelle: IATA



Luftverkehr und Tourismus

© Copyright 2018. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 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 zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA 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 Inc. 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 Anlagentscheidung treffen.