

**Studie zeigt unterschiedliche
Wachstumsperspektiven:**

Flughäfen stehen vor Verdrängungswettbewerb

Die Flughäfen werden im nächsten Jahrzehnt ein sehr unterschiedliches Bild bieten: Während an einigen Standorten mit überfüllten Wartehallen zu rechnen ist, werden andernorts gerade eröffnete Terminals verwaist sein. Dies sind die Ergebnisse einer aktuellen Studie der Boston Consulting Group (BCG), einer der weltweit führenden strategischen Unternehmensberatungen.

Zwei Faktoren werden die Profitabilität von Flughäfen nachhaltig beeinträchtigen: Der Flugverkehr werde von Land zu Land unterschiedlich wachsen und sich nicht mehr gleichmäßig auf die Flughäfen verteilen. Investitionen rentierten sich, so BCG, nur noch für wenige internationale Drehkreuze. Zu diesen „Mega-Hubs“ zählten voraussichtlich nur neun der 200 Großflughäfen weltweit. Viele der anderen Flughafenstandorte stünden vor Überkapazitäten und müssten sich entsprechend ihrer Marktposition spezialisieren. In den vergangenen zwei Jahren bauten die neun wichtigsten Standorte bereits ihren Anteil am Flugverkehr der 50 größten Flughäfen weltweit von 30 auf 34 Prozent aus. Neue Großraumflugzeuge wie der A380 werden diesen Konzentrationstrend beschleunigen.

Das Wachstum der wenigen „Super-Drehkreuze“ – dazu zählen laut BCG in Europa voraussichtlich nur London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle und Frankfurt – geht zunächst zu Lasten von Großflughäfen ohne starke Partner mit Allianzebindung. „Diese Airports gehören zu den Verlierern der Entwicklung“, sagt BCG-Geschäftsführer Daniel Stelter. „Sie werden Flugverkehr abgeben müssen.“

Bis zum Jahr 2015 sollen weltweit bis zu 200 Milliarden US-Dollar zusätzlich für Flughäfen aufgewendet werden. Nach BCG-Analysen erreichen nur 40 der weltweit 200 Großflughäfen in den nächsten Jahren eine Marktposition, die langfristig ein Wachstum im bisherigen Umfang ermöglicht.

Die wichtigsten Erkenntnisse der Studie:

- Große Investitionsprogramme wie Terminals und neue Runways rechnen sich nur noch für „Mega-Hubs“. Diese stehen teilweise vor Kapazitätsengpässen und müssen ihre Aktivitäten ganz auf die Bedürfnisse von Fluglinien ausrichten, die zu einer der drei führenden internationalen Airline-Allianzen (Star Alliance, Oneworld, Sky Team) gehören.
- Bei Großflughäfen, die sich nicht zum kontinentalen Drehkreuz entwickeln, sind Überkapazitäten programmiert. Diese Standorte müssen ihre Investitionsprogramme an die neue Marktposition anpassen.
- Flughäfen mit interessantem Einzugs- oder Zielgebiet verfügen über Wachstumschancen, wenn sie sich auf bestimmte Segmente wie beispielsweise den „Ping-Pong-Verkehr“ konzentrieren. Hierbei werden Flugzeuge zwischen zwei Städten eingesetzt, statt sie längere Strecken mit mehreren Zwischenlandungen fliegen zu lassen.
- Für Regionalflughäfen stellt das Geschäft mit Billigfliegern vielfach die einzige Chance dar, Verkehr anzuziehen.

Die schwierige Marktlage hat auch Konsequenzen für die deutsche Flughafenlandschaft. „In Deutschland ist, wenn überhaupt, nur Platz für einen der voraussichtlich neun Mega-Hubs weltweit“, bilanziert Stelter.

Kopie aus der Hauspostille

START frei

von Fraport vom September 2004

Es wird unverblümt der Ausbau auf mehr als 1.000.000 Flugbewegungen als unabweisbar verlangt.

"In Deutschland ist, wenn überhaupt, nur Platz für einen der voraussichtlich neun Mega-Hubs weltweit"