Handelsblatt
DIENSTAG, 14. NOVEMBER 2017, NR. 219

**

Mangelwirtschaft über den Wolken

Nach der Pleite von Air Berlin gibt es zu wenig innerdeutsche Flüge. **Lufthansa kann wohl erst zu Jahresbeginn das Angebot aufstocken,** denn noch ist die Übernahme von Air-Berlin-Flugzeugen nicht genehmigt. Das sorgt für steigende Ticketpreise.

Jens Koenen Frankfurt

Dass der Übergang in die Ära nach Air Berlin nicht reibungslos gehen wird - Lufthansa-Chef Carsten Spohr hat es geahnt. „Ich möchte schon jetzt die Eurowings-Passagiere um Verständnis bitten, wenn es hier und da noch etwas unübersichtlich sein wird", hatte Spohr bereits Mitte Oktober im Interview mit dem Handelsblatt gesagt. „Wir haben einen der sicherlich größten Integrationsprozesse in der europäischen Luftfahrt vor uns. Es wird mindestens zwölf Monate dauern, bis hier alles aus einem Guss sein wird."

Jetzt, zwei Wochen nach dem letzten Flug einer Air-Berlin-Maschine, zeigt sich, wie recht der oberste Lufthanseat hatte. Auch wenn die große Katastrophe ausgeblieben ist, der deutsche Luftverkehr nicht zusammengebrochen ist, gibt es doch auf einigen innerdeutschen Strecken Engpässe. Zwar hatte Air Berlin zuletzt nur noch rund 250 innerdeutsche Verbindungen pro Tag angeboten. Zum Vergleich: Lufthansa und Eurowings fliegen täglich 1200-mal auf deutschen Strecken. Dennoch hat das Air-Berlin-Ende eine spürbare Lücke hinterlassen.

Geschäftsreisende betroffen

Betroffen sind vor allem Verbindungen an den beiden Air-Berlin-Drehkreuzen in Berlin und Düsseldorf. Dort fehlt auf Strecken etwa nach Hamburg, München oder Stuttgart nun ein Wettbewerber zur großen Lufthansa-Gruppe mitsamt dem Billiganbieter Eurowings. Damit ist nicht nur das Angebot knapp, es steigen auch die Preise, wie eine aktuelle Auswertung des Einkaufsnetzwerks Mydealz zeigt. Dessen Experten analysierten mithilfe der Preissuchmaschine Skyscanner die Ticketpreise auf ausgewählten Strecken am 20. und 21. September sowie am 1. und 2. November.

Das Ergebnis: Werktags sind die Preise auf der Kurzstrecke im November um durchschnittlich 26,14 Prozent gestiegen, an Wochenenden betrug das Plus sogar 38,87 Prozent. Differenzierter sieht das Bild bei Mittelstreckenverbindungen etwa ins europäische Ausland aus. Dort mussten Passagiere an Werktagen im Schnitt 4,28 Prozent mehr bezahlen, an Wochenenden ist der Preis dagegen um 42,43 Prozent gesunken.

Solche Durchschnittsberechnungen über einen sehr kurzen Zeitraum haben zwar nur eine begrenzte Aussagekraft. Die Experten von Mydealz warnen selbst davor, die Aussagen zu pauschalisieren. Gleichwohl zeigt die Untersuchung, dass die Pleite von Air Berlin zumindest vorübergehend auf einigen Strecken zu höheren Preisen führt. Das stellt auch Lufthansa-Chef Spohr nicht in Abrede. „Die wenigen verbliebenen Sitze, die wir noch anbieten können, sind natürlich knapp und teuer", räumte er im Gespräch mit der „Bild"-Zeitung ein.



Dahinter verbirgt sich die Preismaschinerie, die weltweit von Fluggesellschaften verwendet wird. Sind noch viele Sitzplätze frei, gibt es günstige Tickets, um das Flugzeug auszulasten. Je besser sich die Aluminiumröhre füllt, erhöht die Buchungssoftware automatisch die Preise.

Diese Systematik wirkt sich besonders dann stark aus, wenn die Nachfrage deutlich größer ist als das verfügbare Angebot. Genau das ist derzeit der Fall. Denn auch wenn die werthaltigen Teile von Air Berlin mittlerweile verteilt sind, können die Käufer noch nicht auf die Flugzeuge zugreifen. Rund 80 der insgesamt 140 Air-Berlin-Jets stehen ungenutzt am Boden. Weil andere Fluggesellschaften aber nicht unbegrenzt Flugzeuge zur Verfügung haben, kann diese Lücke - die Rede ist immerhin von 60 000 täglich angebotenen Flugzeugsitzen, die fehlen - kurzfristig nicht geschlossen werden.

Die Folge: Da die Lufthansa-Tochter Eurowings nach dem Aus von Air Berlin an vielen deutschen Flughäfen jenseits der beiden Drehkreuze Frankfurt und München Strecken allein anbietet, hat die Airline die Hoheit über die Preise. Bei ihrer Recherche stellten die Experten von Mydealz fest, dass in rund 90 Prozent der Fälle Eurowings die Preisführerschaft hatte.

Die Frage ist: Wie lange wird dieser Zustand dauern? Lufthansa beziehungsweise Eurowings werden ihre Kapazitäten wohl erst zu Beginn des kommenden Jahres deutlich ausbauen können. Dann - so hofft das Lufthansa-Management - soll die kartellrechtliche Freigabe vorliegen, Eurowings könnte mit der Integration von 81 Air-Berlin-Flugzeugen beginnen.

Lufthansa-Chef Spohr hat gegenüber der „Bild"-Zeitung ab Januar 1000 zusätzliche innerdeutsche Flüge versprochen. Nach Angaben eines Eurowings-Sprechers gilt: Überall dort, wo bislang Air Berlin und Lufthansa im Wettbewerb geflogen sind, wird künftig Eurowings einsteigen. Ab Januar sind das unter anderem die Strecken zwischen Düsseldorf und München, zwischen Berlin und München sowie zwischen Düsseldorf und Stuttgart - mit jeweils bis zu vier täglichen Flügen. Im kommenden Sommerflugplan soll dann auch die Verbindung zwischen Frankfurt und Berlin dazukommen, mit Flugzeugen, die in Berlin stationiert sind.

Doch bis dahin hat Eurowings erst einmal damit zu kämpfen, den Betrieb auf jenen Strecken zu sichern, die seit Jahresbeginn schon mit von Air Berlin samt Crew gemieteten Jets bedient werden. Die fliegen inzwischen zwar unter der einstigen Air-Berlin-Tochter LGW, die nicht insolvent ist. LGW kann zurzeit aber nur den Betrieb von 14 der 38 Jets sicherstellen. Ein Grund dürfte der Mangel an Piloten sein. Viele frühere Air-Berlin-Piloten fühlen sich von Lufthansa im Stich gelassen, weil kolportiert wurde, dass der Branchenprimus die Arbeitsplätze bei Air Berlin retten wird.

Lufthansa dagegen verweist darauf, dass das kartellrechtlich gar nicht gehen würde, die Piloten müssten sich deshalb neu bewerben. Damit zögern aber immer noch viele Flugzeugführer, weil sie bei Eurowings schlechtere Rahmenbedingungen haben. Eurowings mietet deshalb anderswo Gerät und Besatzung zu, etwa bei Czech Airlines. Zudem setzt Lufthansa auf der Verbindung Frankfurt nach Berlin den Langstreckenjet Boeing 747 ein, um die Nachfrage, so gut es, geht stillen zu können.

Alles schaut auf Easyjet

Angesichts der aktuellen Situation schauen jetzt alle auf den Lufthansa-Rivalen Easyjet. Der britische Billiganbieter will 25 Air-Berlin-Jets übernehmen. Kartellexperten gehen davon aus, dass die Freigabe zügig erfolgen wird, da die Übernahme wettbewerbsrechtlich als unproblematisch gilt. Angeblich will Easyjet unter anderem innerdeutsch zwischen Berlin, Frankfurt, Hamburg und München fliegen. Das würde den Engpass und die Preissituation entspannen. Ob die Airline diese Strecken allerdings tatsächlich bedienen wird, ist offen. Noch hat sich das Management nicht zu detaillierten Flugplänen geäußert. „Es wäre für Lufthansa und sicher auch viele Passagiere gut, wenn Easyjet möglichst rasch mitteilt, ob und auf welchen innerdeutschen Verbindungen man künftig fliegen will", sagt Gerald Wissel vom Beratungsunternehmen Airborne Consulting.



picture alliance / SvenSimon

Lufthansa-Chef Carsten Spohr: Mehr Flüge

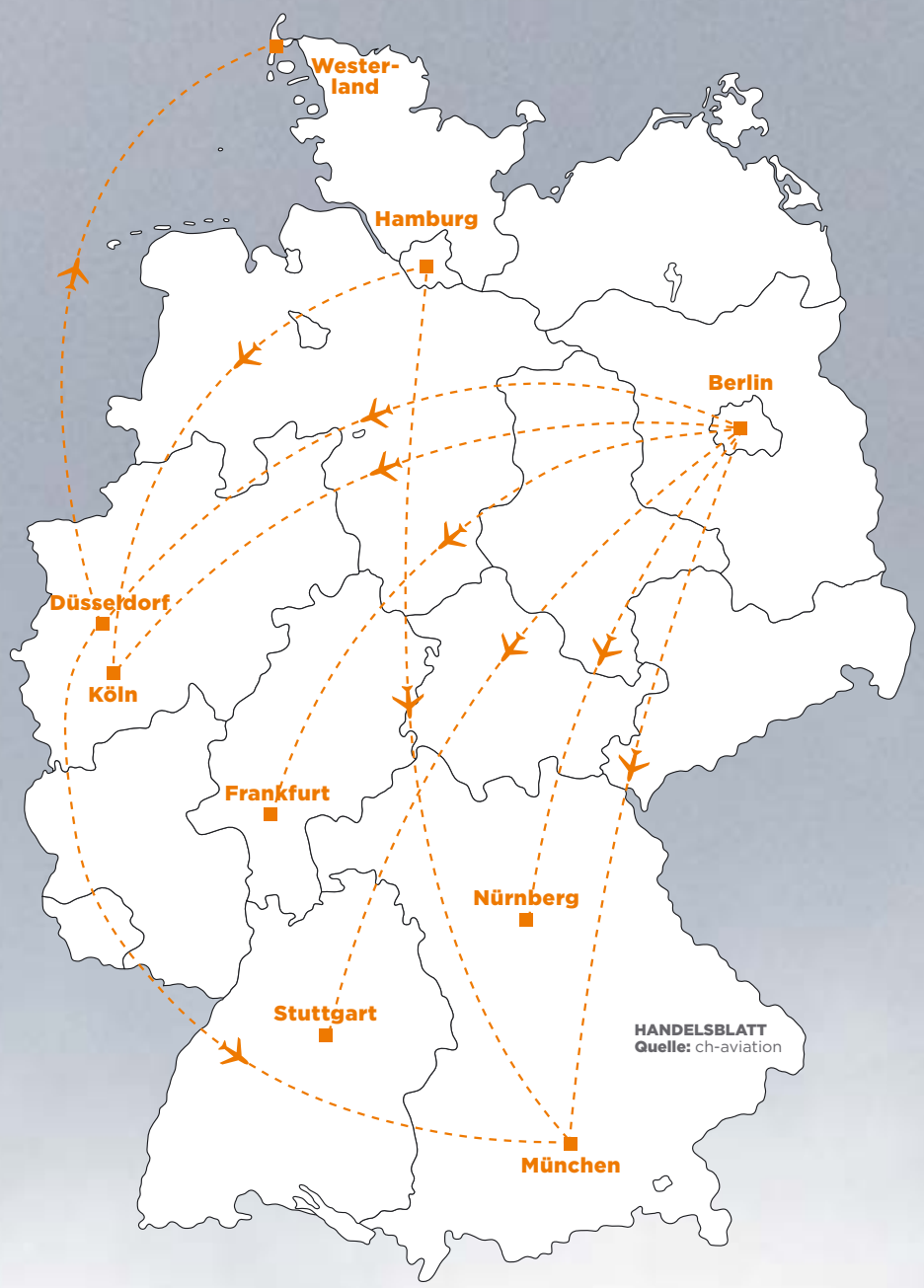
© Handelsblatt GmbH. Alle Rechte vorbehalten. Zum Erwerb weitergehender Rechte wenden Sie sich bitte an nutzungsrechte@vhb.de.

Dieses Dokument ist lizenziert für 6Minutes Media GmbH, uA59141d.
Alle Rechte vorbehalten. © Handelsblatt. Download vom 14.11.2017 14:08 von www.genios.de.

**

Lufthansa dominiert

Auswahl innerdeutscher Monopolstrecken nach dem Air-Berlin-Ende





Boeing 747: Der Langstreckenjet fliegt zurzeit innerdeutsch, um die Nachfrage zu stillen.

picture alliance / dpa

Alitalia

Lufthansa bessert nach

Kommt also doch die Lufthansa bei Alitalia zum Zug? Genau das, was in Italien keiner will, schließlich fürchtet man einen Ausverkauf der einst stolzen Staatsairline? Aufgeschreckt wurde das Land zu Wochenbeginn von einem neuen Übernahmeangebot der Lufthansa – einem nachgebesserten Plan mit vielen Details. Dass die Deutschen Interesse haben, ist schon seit der Pleite der italienischen Airline im Mai bekannt. Mit im Spiel sind daneben Easyjet, Delta, vielleicht Etihad, die bis Mai Minderheitsbesitzer von 49 Prozent war, aber vor allem der amerikanische Investmentfonds Cerberus. Ryanair dagegen hat mittlerweile abgewinkt. Wer am Ende den Zuschlag erhält, entscheidet die Regierung in Rom, die nach der Pleite drei Kommissare eingesetzt hat, die die Fluggesellschaft leiten.

Einen 40-seitigen Plan habe Lufthansa-CEO Carsten Spohr den Alitalia-Kommissaren unter der Leitung von Luigi Gubitosi vorgelegt, schreibt die römische Tageszeitung „Il Messaggero“. Das Angebot: 250 Millionen Euro an Investitionen, die verdoppelt werden könnten, die Übernahme der Piloten und des Bordpersonals, 90 bis 100 Flugzeuge der bisherigen 123 und die Beibehaltung der Marke. Der Flughafen Rom-Fiumicino soll zum fünften Hub der Lufthansa werden, die beiden Mailänder Flughäfen Linate und Malpensa dagegen sind als Anlaufpunkt für Eurowings gedacht. An der Bodenabfertigung mit 3100 Angestellten habe Lufthansa kein Interesse, heißt es in dem Bericht. 6000 Stellen sollen am Ende bleiben, 2000 gestrichen werden, vor allem in der Verwaltung. Und wenn der Sparkurs erfolgreich sei und die Airline wieder Gewinn erziele, könne auch wieder eingestellt werden.

„Kein Kommentar zu Spekulationen und Gerüchten“, heißt es dazu bei Lufthansa. Und auch Alitalia bestätigt auf Nachfrage das Angebot nicht. Doch die Unruhe darüber ist groß, was aus der nationalen Airline wird. Die Regierung, die als Retter einspringen musste, spielt auf Zeit. Im beginnenden Wahlkampf, der jetzt schon von aggressiver Polemik gekennzeichnet ist, könnte die öffentliche Diskussion über ein Ende der Airline und die Zahl der Entlassungen zu neuen Spannungen führen – vor allem mit den Gewerkschaften.

Die Regierung Paolo Gentilonis hat das Ende des Bieterverfahrens von November 2017 auf Ende April 2018 verlängert. Und der im Mai gebilligte Brückenkredit in Höhe von 600 Millionen Euro wird bis Ende September 2018 verlängert und noch um 300 Millionen Euro aufgestockt. Man wolle keinen Ausverkauf, heißt es in Regierungskreisen. Doch auf dem Tisch liegt auch das Angebot von Cerberus. Der Investmentfonds will demnach 500 Millionen Euro einsetzen, gibt aber keine Beschäftigungsgarantie.

Die Arbeit der Kommissare wird übereinstimmend gelobt. Die Kasse ist dank des Kredits gefüllt, das Minus beim Gewinn soll noch in diesem Jahr ausgeglichen werden, der Flugbetrieb läuft ohne Einschränkungen, und die Maschinen sind voll. Eile hat in Italien niemand. „Bloß keinen Ausverkauf, das wäre ein Desaster, immerhin sind wir ein interessanter Partner im Fluggeschäft“, sagt der Luftfahrtexperte Cesare Pozzi, der an der römischen Universität Luiss Industrieökonomie lehrt. Er vertritt einen verbreiteten Standpunkt: „Eine ‚Germanisierung’ würde zu Konflikten führen.“ Pozzi hofft auf eine politische Lösung: „Es wäre wichtig, eine Mobilitätsstrategie für Italien zu entwickeln“, da seien viele Fehler gemacht worden. Regina Krieger

© Handelsblatt GmbH. Alle Rechte vorbehalten. Zum Erwerb weitergehender Rechte wenden Sie sich bitte an nutzungsrechte@vhb.de.

Dieses Dokument ist lizenziert für 6Minutes Media GmbH, uA59141d.
Alle Rechte vorbehalten. © Handelsblatt. Download vom 14.11.2017 14:08 von www.genios.de.