

Sind die Hubs-Systeme von Fluggesellschaften wie Air France bedroht?

Mit der Entwicklung alternativer Verbindungssysteme wie "self connecting" und der Markteinführung von Flugzeugen wie der A321 LR, die es Langstrecken-Low-Cost-Airlines ermöglichen könnten, große Flughäfen zu umgehen, sind die Hubs-Systeme traditioneller Fluggesellschaften gefährdet. Dieses Thema, das im Mittelpunkt des strategischen Denkens von Air France steht, wird am 21. Juni auf dem Paris Air Forum im Toit de la Grande Arche de La Défense in Paris mit Franck Turner, CEO von Air France-KLM und Air France, Marc Rochet, Chairman von French Bee, Marc Houala, Deputy Managing Director von ADP und Director von Roissy-Charles de Gaulle Airport und Fred Lam, CEO von Hong Kong Airport Authority, diskutiert.

In den späten 1960er Jahren von FedEx erfunden, um den Pakettransport zu optimieren, bevor er in den frühen 1980er Jahren in den USA, dann in Europa und Südostasien in den 1990er Jahren und schließlich im Nahen Osten während des Jahrzehnts 2000 eingesetzt wurde, sind die Hub-Systeme der internationalen Netzwerk-Airlines (im Gegensatz zu "Point-to-Point"-Unternehmen) auf ihrer Hauptflughafenbasis oder sogar auf mehreren Flughäfen, wenn Fluggesellschaften mehrere Hubs betreiben, heute bedroht?

Mit anderen Worten, werden diese Schnellverbindungssysteme auf einem Großflughafen zwischen Mittel- und Langstreckenflügen derselben Fluggesellschaft morgen ihren Einfluss verlieren, während sie heute den globalen Luftverkehr insbesondere durch die Mitgliedschaft fast aller großen Fluggesellschaften in einer der drei großen globalen Allianzen wie Star Alliance, Skyteam und Oneworld strukturieren, deren Aufgabe es ist, die Flugnetze jedes ihrer Mitglieder über die Hubs der letzteren miteinander zu verbinden?

Werden diese Drehkreuze also das gleiche Schicksal haben wie die kleineren Verbindungssysteme zwischen Kurz- und Mittelstreckenflügen, die durch die Konkurrenz von Direkt- und Billigflügen der Low-Cost-Airlines völlig gestört wurden?

Das ist nicht unmöglich, vor allem in Europa, wo alle Zutaten für einen solchen Umbruch vereint zu sein scheinen. Bei Air France, die seit 1996 eine "Hub"-Strategie verfolgt, ist diese Bedrohung eine der wichtigsten strategischen Herausforderungen für die Zukunft, warnte der ehemalige CEO von Air France-KLM, Jean-Marc Janaillac, bevor er sein Amt am 15. Mai verließ.

Zwei störende Elemente

Diese Befürchtung steht im Zusammenhang mit der morgigen Ankunft von zwei störenden Elementen, an denen immer noch Billigfluggesellschaften beteiligt sind: einerseits die Einführung von Langstreckenflugzeugen mit einer geringeren Kapazität als die derzeitigen Großflugzeuge, die es den Wettbewerbern, die im Wesentlichen Billigflugzeuge sind, ermöglichen werden, direkte Langstreckenverbindungen anstelle von Anschlussflügen in Betracht zu ziehen. Und die Entwicklung alternativer Verbindungssysteme an den gleichen Flughäfen wie die "Hubs" der traditionellen Netzunternehmen.

Kostengünstiger Ausleger steigert die Selbstanbindung

Bei einem solchen Modell, das als "self connecting" bezeichnet wird, stellt der Passagier seine eigene Verbindung her, indem er eine andere Fluggesellschaft als diejenige benutzt, die den zweiten Flug durchführen wird (z.B. Langstrecke). Wenn es sie schon immer gegeben hat, gewinnt "self connecting" mit dem Aufstieg der Low-Cost-Airlines an Fahrt.

Mit dem Anstieg der Mittelstrecken-Low-Cost-Flüge und ihrer verstärkten Positionierung auf großen Flughäfen (insbesondere Easyjet) bevorzugen immer mehr Passagiere aus Kostengründen beispielsweise einen Easyjet-Flug zwischen Nizza und Roissy-Charles de Gaulle und dann, einmal in Roissy, einen Langstreckenflug mit Air France oder einer anderen Fluggesellschaft, anstatt ein End-to-End-Angebot von Air France zu nehmen. Mit der aufkommenden Entwicklung der Langstrecken-Low-Cost-Flüge, diesmal wie in Norwegen von den großen Flughäfen, ermöglicht die Selbstanbindung den Passagieren einen Mittelstrecken-Low-Cost-Flug wie Easyjet nach Roissy, dann einen Langstrecken-Low-Cost-Flug in die Vereinigten Staaten, zum Beispiel. Oder jede andere Fluggesellschaft, die mit Air France konkurriert, wie in Frankreich, Corsair, XL Airways, La Compagnie, Aigle Azur, aber auch andere ausländische Fluggesellschaften.

Risikoreicher, aber billiger

Allerdings ist dieses System, das die Passagiere zwingt, zwei Tickets von zwei verschiedenen Anbietern ohne Verbindung zu kaufen, nicht nur für die Passagiere im Falle einer verpassten Verbindung sehr riskant, da sie nicht in den Genuss von "Reproduktionsmaßnahmen" auf einem anderen Flug kommen, wie sie von den Fluggesellschaften vorgeschlagen werden, die eine End-to-End-Reise anbieten. Es ist auch viel weniger praktisch, denn wenn die Passagiere am Transferflughafen ankommen, müssen sie ihr Gepäck abholen, das Terminal verlassen, bevor sie die Check-in- und Sicherheitsverfahren (möglicherweise in einem anderen Terminal) erneut durchlaufen und ihren Langstreckenflug antreten.

Aufgrund der Einsparungen für die Fahrgäste entwickelt sich das "Self-Connecting" jedoch ständig weiter. In Europa hätte sie nach Angaben des Beratungsunternehmens ICF im Jahr 2017 16 Millionen Passagiere repräsentiert und könnte 2021 25 Millionen erreichen.

"Eine große Zahl von Passagieren würde wahrscheinlich das traditionelle Anschlussystem aufgeben, wenn die Anbindung günstiger würde", sagte Secafi in einem Bericht über die strategische Ausrichtung von Air France, der Ende März dem Gesamtbetriebsrat der französischen Fluggesellschaft (CCE) vorgelegt wurde. Unter Berufung auf eine OAG-Studie (Official Airlines Guide) aus dem Jahr 2016 zeigte dieser Bericht, dass 37% der amerikanischen Passagiere bereit wären, einen Transit von mehr als 4 Stunden zu akzeptieren, um mindestens 200 Dollar zu sparen. Bei den "Millennials" steigt die Zahl auf 55%.

Air France auf der Hut

Dieser Bericht unterstreicht vor allem die Gefahr für traditionelle Unternehmen:

"Die Verkürzung der Umsteigezeiten[durch Vereinbarungen zwischen Billigfluggesellschaften], die Einführung von Fluggarantien und die Entwicklung von Zusatzeinrichtungen stellen eine ernsthafte Bedrohung für das Anschlussystem dar, das zu den wichtigsten Vorteilen der traditionellen Fluggesellschaften gehört.

Die Bedrohung ist so groß, dass Jean-Marc Janailac auf seiner letzten Hauptversammlung am 15. Mai die Aktionäre von Air France-KLM warnte:

"Selbst verbindende Technologien" werden sich unweigerlich auf das dominierende Hub-Modell auswirken, auf dem wir seit zwanzig Jahren die Stärke unserer Gruppe aufbauen", warnte er.

Easyjets Offensive zur Selbstanbindung

In der Tat verbessert sich das Angebot des "Self Connecting" mit der Entwicklung des "Assisted Self Connecting", einer Zwischenform zwischen dem klassischen Verbindungssystem und dem "Self Connecting", die es den Passagieren ermöglicht, ihre Autonomie zu erhalten und gleichzeitig von bestimmten Garantien zu profitieren. Dieses System kann von Flughäfen (London Gatwick und Mailand Malpensa sind in diesem Bereich führend), von Online-Reisebüros und auch von einer Fluggesellschaft organisiert werden. Auch in Europa gewann sie mit dem Start von "Worldwide by Easyjet Connect" im vergangenen Jahr an Dynamik, einem Produkt, das es der Low-Cost-Airline ermöglicht, auf ihrer Website ein Langstreckenangebot zu verkaufen, das sie dank Allianzen mit konkurrierenden Langstreckenfluggesellschaften von Air France, Lufthansa oder einer anderen Netzwerk-Airline nicht anbietet.

Solche Partner sind schnell gefunden: entweder Billigfluggesellschaften (vor allem aus Norwegen) oder kleine traditionelle Fluggesellschaften, die kein Kurzstreckennetz haben und außerhalb der Kreise großer Allianzen wie der französischen Fluggesellschaften Corsair, La Compagnie.... Aber morgen ist der Markt so beschaffen, dass er auf bestimmten Flughäfen auch ausländische Unternehmen interessieren könnte, die zu Allianzen gehören, aber deren europäische Partner-Drehscheibe sich anderswo in Europa befindet (z.B. Thai Airways).

London-Gatwick, der Wegbereiter

Konkret verkauft Easyjet Tickets einschließlich des Mittelstreckenfluges und eines Langstreckenpartners. Dieses System gibt es seit September letzten Jahres in London Gatwick mit zwei Partnerfluggesellschaften, der kanadischen Fluggesellschaft WestJet und Norwegian, die 13 Langstreckenziele von diesem Flughafen in die USA, nach Argentinien und Singapur bedienen. In London steht der Service "Gatwick Connect" im Mittelpunkt des Systems. Er ist es, der die Logistik des Gepäcktransports zwischen den Flügen sicherstellt und dafür bezahlt wird. Der EasyJet-Passagier, der in Gatwick ankommt, muss sein Gepäck in einem speziellen Bereich des Flughafens abgeben (ein "Drop-off") und die Flughafendienste nehmen es mit in das richtige Flugzeug. Dieser Service und der Preis von Gatwick Connect werden zum Zeitpunkt der Ticketbuchung auf der Website des Unternehmens übersichtlich angezeigt. Easyjet hat ein System entwickelt, um seinen Kurzstreckenflug, den Gatwick Connect, und das Langstreckenticket der Partnerfluggesellschaft mit einer einzigen Transaktion zu buchen.

Das Unternehmen strebt eine Ausweitung auf Roissy-Charles de Gaulle und Orly mit den konkurrierenden Langstreckenfluggesellschaften Air France, Low-Cost Norwegian sowie den französischen Fluggesellschaften Corsair und La Compagnie an. Aber das System muss sich an jeden Flughafen anpassen. Auf jeden Fall wird es in Paris keinen Service in Gatwick geben, wo der Flughafen die Verbindung verwaltet und sich im Falle eines Problems um die Passagiere kümmert. Nachdem ADP seine Tätigkeit als Zwischenstopp-Assistent seit Jahren eingestellt hat, kann die Korrespondenz nicht mehr gewährleistet werden.

Mögliche signifikante Auswirkungen

Wenn Kunden beißen, kann diese Initiative sehr bedeutende Auswirkungen haben. Es könnte in der Tat einigen Spielern in Schwierigkeiten ermöglichen, sich auf die Langstrecke zu konzentrieren,

indem sie ihr Mittelstreckennetz einschneiden, um von Easyjet versichert zu werden. Für Naben ist der Einsatz enorm.

Wenn die Zahl der Passagiere auf Hub-Feed-Flügen zu stark sinkt, sollten neue Anschlussflüge in Betracht gezogen werden. Die Nutzung der Low-Cost-Tochtergesellschaften der traditionellen Konzerne (Eurowings für Lufthansa, Transavia für Air France und KLM) kann natürlich Lösungen für den Antrieb der Hubs bieten. Lufthansa hat bereits mit der Positionierung von Eurowings in München begonnen. Bei Air France wurde das Thema bisher immer abgelehnt, weil die sozialen Folgen erheblich wären.

Mittelstreckenflugzeuge bereit für den Langstreckenbetrieb

Die andere Bedrohung für die Drehkreuze der großen Fluggesellschaften ergibt sich aus dem Aufkommen neuer Flugzeuge zur Umgehung von Drehkreuzen, wie der A321 LR. Dieses Single-Aisle-Flugzeug, das wie zwei Wassertropfen an die auf Mittelstreckenflüge spezialisierte A321 Neo erinnert, kann dank der Installation eines dritten Tanks Entfernungen von 4.000 Seemeilen (7.400 Kilometer) zurücklegen und damit Europa mit der amerikanischen Ostküste oder den Vereinigten Arabischen Emiraten verbinden, wobei mehr als 200 Passagiere in einer Bikklassenkonfiguration und 240 in einer Einklassenversion an Bord sind. Im Zuge der Zulassung könnte dieses Flugzeug auch den Langstreckenmarkt, genauer gesagt den Langstreckenmarkt "short", um 6-7 Flugstunden stören, wie es zwischen Europa und der Ostküste der Vereinigten Staaten der Fall ist.

Kombiniert mit Stückkosten, die denen von Großraumflugzeugen ähnlich oder sogar niedriger sind, ermöglicht die geringe Langstreckenkapazität dieses Flugzeugtyps eine profitable Entwicklung von Langstreckenstrecken mit geringen Verkehrsströmen, deren Einzugsgebiete eine Positionierung von Großraumflugzeugen nicht rechtfertigen. Und, genauer gesagt, die Flüge zu füllen, ohne sie mit Umsteigepassagieren zu versorgen, wie es bei den "Netzwerk"-Fluggesellschaften der Fall ist. Mit anderen Worten, erlauben Sie Langstreckenflüge in den Regionen.

Nach Paris-New York, Bordeaux-Baltimore

"Heute, für 10-Stunden-Missionen, betreiben wir zweigassige Flugzeuge. Die A321LR wird Märkte erschließen, die es bisher nicht gab. Wir kennen Paris-New York, aber wir entwerfen den Bordeaux-Baltimore nicht. Ein Mittelstreckenflugzeug kann Nebenstrecken erschließen, die mit einem Langstreckenflugzeug nicht nutzbar wären", betonte Joaquin Toro-Pietro, Leiter der Marktforschung und verantwortlich für die Kundenbeziehungen bei Airbus, nach einem 11-stündigen Testflug zwischen den Seychellen und Toulouse.

Solche Punkt-zu-Punkt-Flüge sind auf Strecken mit einem Open-Sky-Abkommen leichter denkbar, was Neueinsteigern den Markteintritt erleichtert, wie dies bei Langstreckenflügen zwischen Europa und den USA der Fall ist. Das ist die Wette von Norwegian, der größten Langstrecken-Low-Cost-Airline Europas, die neben ihrer B787-Flotte bereits 30 A321LR bestellt hat.

"Das neue "Kurzstrecken-Langstreckenflugzeug", das ab 2019 erhältlich ist, passt in Bezug auf Größe, Reichweite und Energieeffizienz perfekt zu unseren Expansionsplänen und unserem zukünftigen Langstreckennetz", sagte Bjorn Kjos, General Manager des Unternehmens, bei der Bekanntgabe des Auftrags im Juli 2016. "Mit

diesem Auftrag haben wir einen deutlichen Kostenvorteil und eine erhöhte Wettbewerbsfähigkeit, so dass wir unseren Kunden günstige Preise an Bord eines neuen Flugzeugs zu vielen neuen Zielen anbieten können.

Die A321LR ist nicht das erste Single-Aisle-Flugzeug, das Transatlantikflüge durchführt. In ihrer Sitzkategorie setzen amerikanische Fluggesellschaften seit rund zehn Jahren auf bestimmten Transatlantikstrecken B757-200 ein, die ursprünglich für Flüge von den USA nach Hawaii oder zwischen Ost- und Westküste ("Coast to Coast") konzipiert waren. Darüber hinaus werden seit etwa fünfzehn Jahren B737- oder A319-Flugzeuge für Langstrecken-Kurzstreckenflüge eingesetzt, allerdings in einer 100% Business-Class-Konfiguration (Lufthansa im Jahr 2003, Air France zu Ölzielen, British Airways und Qatar Airways heute). Mit sehr wenigen Sitzen an Bord, zeigen diese Flugzeuge die Kosten in der Zentrale an den Antipoden derer, die sich Low-Cost wünschen.

Boeing bald in den Reihen?

Die A321 LR ergänzt den Bug der A321, deren Erfolg Boeing ärgert. Während letztere die B737 MAX-10 als Gegengewicht zur A321Neo auf den Markt brachte, hat sie noch keine Langstreckenversion auf den Markt gebracht. Ein solches Langstreckenangebot sollte sich aus dem Start eines neuen Flugzeugs mit einer Kapazität von 220 bis 260 Sitzplätzen und einer Reichweite von mindestens 4.000 Seemeilen (7.400 Kilometer) ergeben. Boeing arbeitet an diesem neuen Mid-Size Market-Konzept. Aber ein solches Flugzeug ist nicht vor den Jahren 2024-2025 geplant.

Übersetzt mit www.DeepL.com/Translator