

05. Mai 2017

*Zwischen Premium-  
Umsteigern und Low Cost-  
Gästen – wie kann Frankfurt  
noch wachsen?*

Dr. Stefan Schulte, Fraport AG



# Entwicklungen im Luftverkehrsmarkt: die Rahmenbedingungen ändern sich!

Kont: **Low Cost-Airlines**  
auf dem Vormarsch

Interkont: Umlenkung  
globaler **Umsteigerströme**  
über **Middle East**

Passagiere: **autonom** und  
zunehmend **preissensibel**

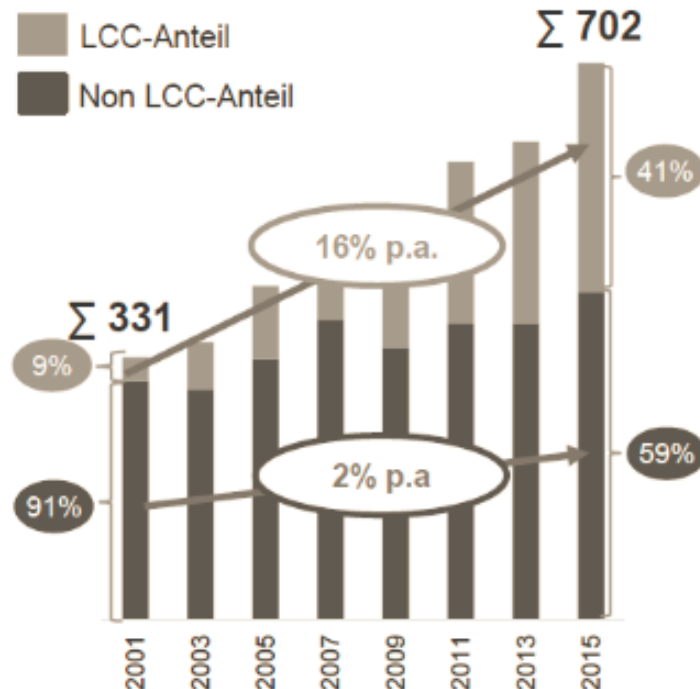
**Neue Flugzeug-Generation**  
für Mittel- & Langstrecke

Europäische Netzwerk-Airlines und damit auch Lufthansa als Home base Carrier in Frankfurt sind unmittelbar von diesen Entwicklungen betroffen!

## Kont: Low-Cost Airlines auf dem Vormarsch

### Wachstum primär durch LCCs

Passagiere je Geschäftsmodell  
2001-2015 (in Mio.)

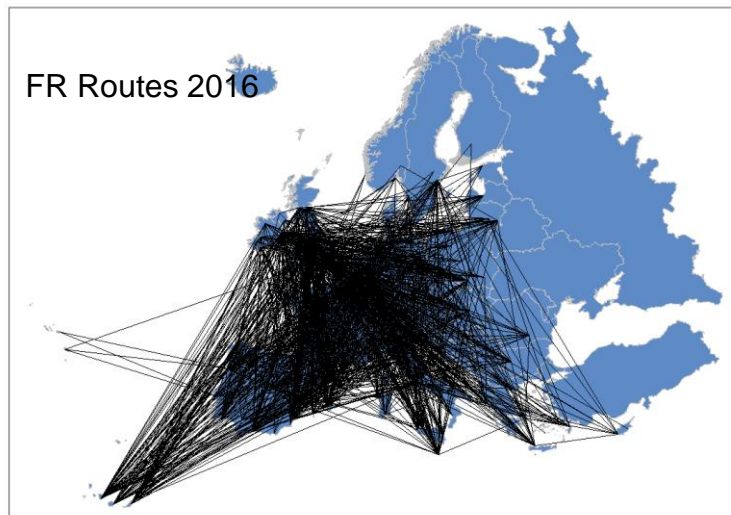


Quelle: O&D Marketsizes

- Marktanteil Low Cost in Europa zwischen 30% und 60% - Deutschland vergleichsweise (noch) unterrepräsentiert
- Trend: aus der Fläche in die Metropolen
- Passagiere mit höherer Zahlungsbereitschaft und Geschäftsreisende zunehmend im Fokus
- Hohe Prozesseffizienz und Produktivität

Selbst an vielen HUBs und Hauptstadtflughäfen in Europa sind die Low Cost Airlines inzwischen der wesentliche Wachstumstreiber!

# Marktführer Ryanair steht sinnbildlich für die Entwicklung der LCC-Branche



Im Ryanair-Netz von 2001 sind die ca. 60 Einzelstrecken ausgehend von den Basen London Stansted und Dublin noch visuell auszumachen

15 Jahre später spricht die Darstellung für sich:

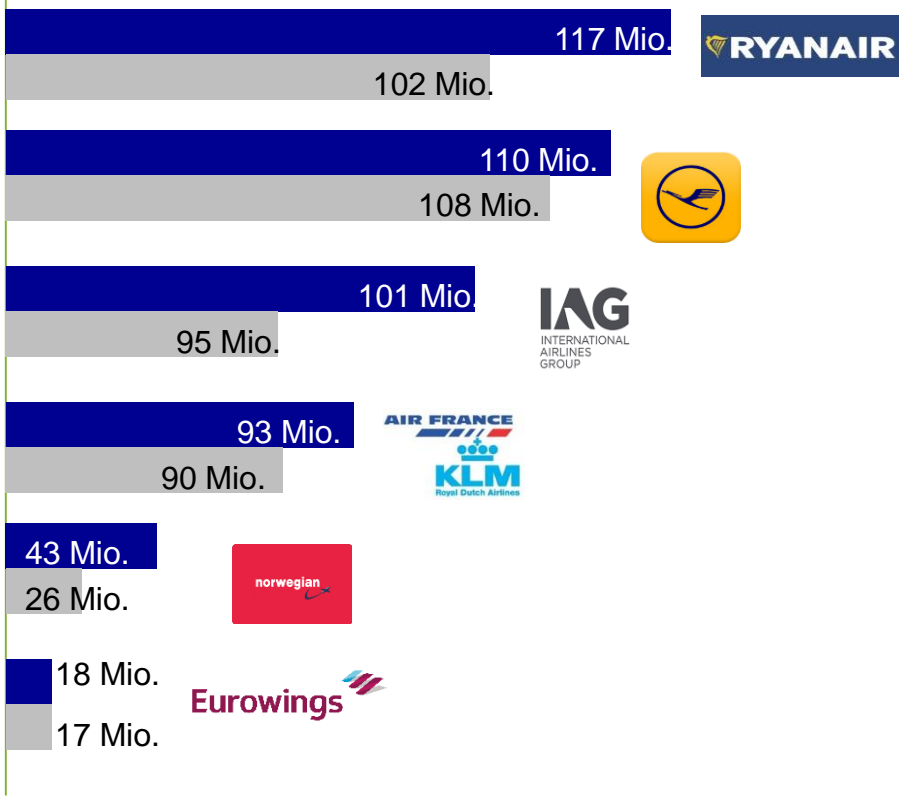
- 1.800 Flüge täglich
- 86 Basen
- über 200 Destinationen
- in 33 Ländern
- Flotte von 360 Boeing 737
- 305 weitere 737 bestellt
- 200 Mio Pax für 2024 prognostiziert

Quellen: Sabre MI, Ryanair Website



# Ryanair hat Lufthansa als größte Airline in Europa überholt- Marktanteil in Deutschland soll auf 20% erweitert werden!

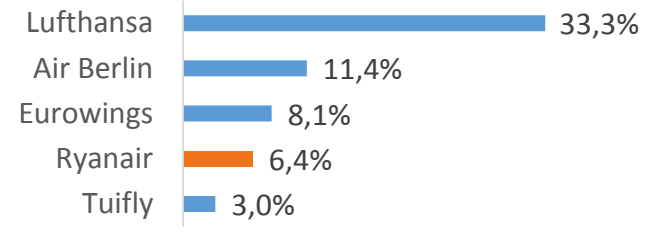
## Beförderte Passagiere gesamt



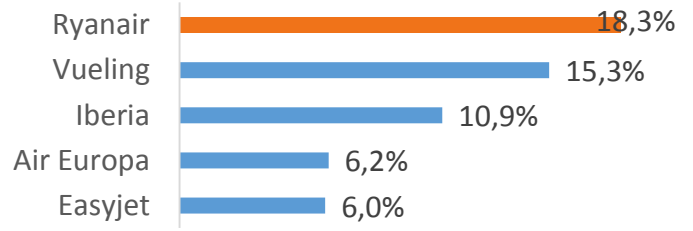
Zahlen gerundet  
 2016  
 2015

Quelle: Airlines

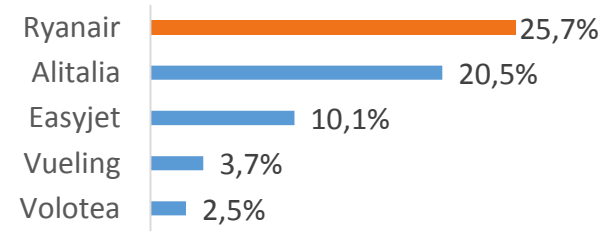
## Deutschland



## Spanien

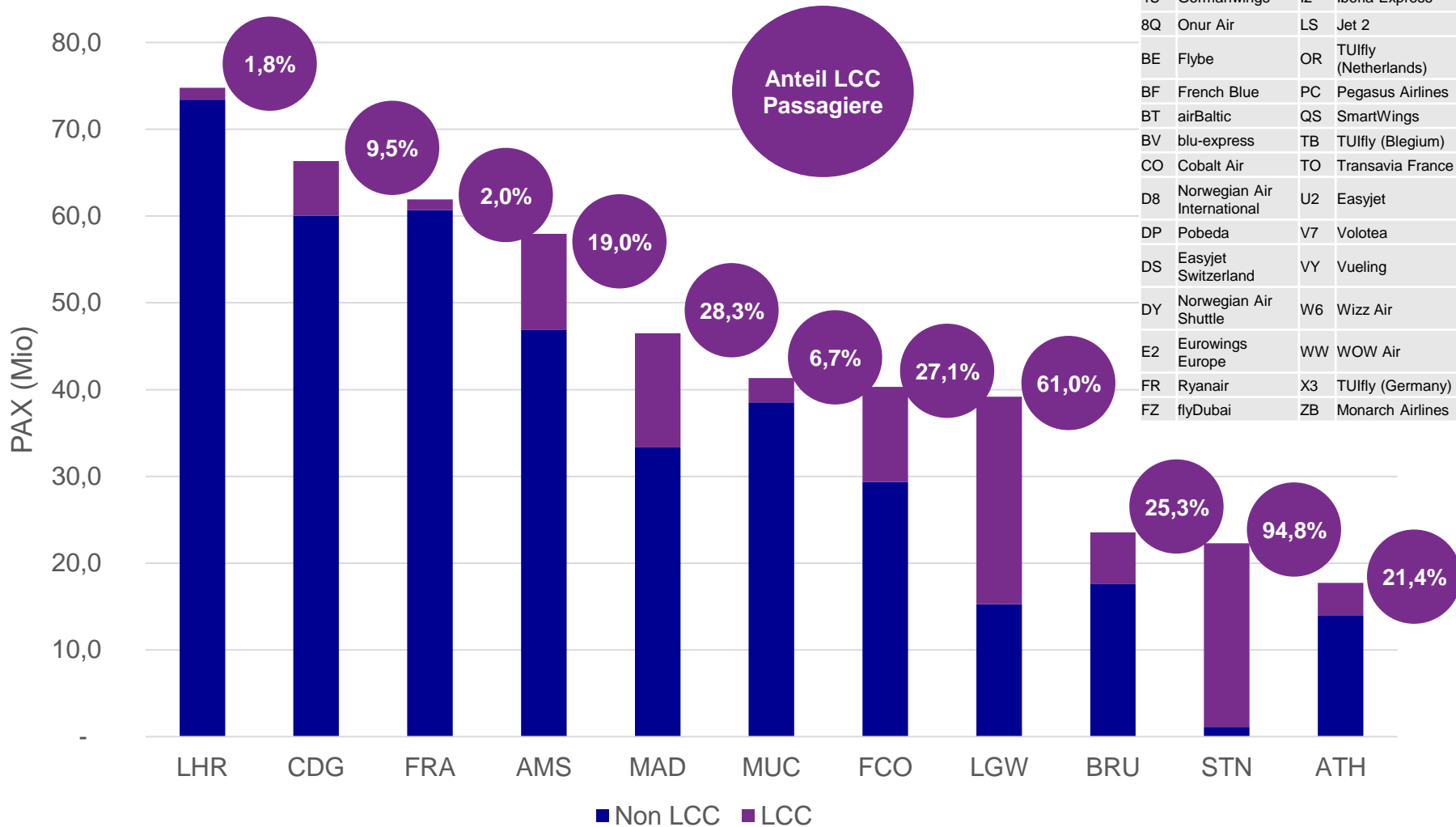


## Italien



Marktanteile nach Flugnummer bezogen auf  
Gesamtsitzplätze im Jahr 2017  
Quelle: Sabre MI, UEW-MF, 27.03.2017

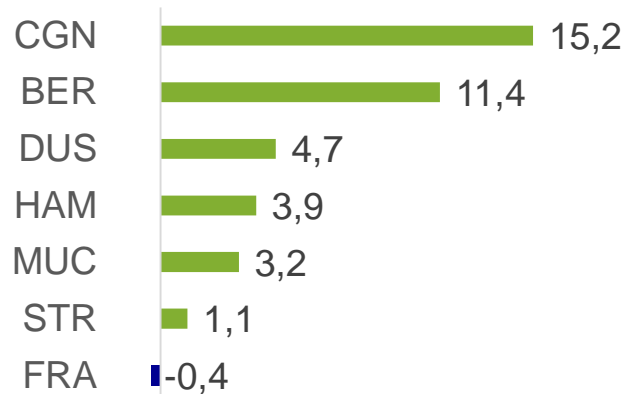
# FRA mit atypischem Muster in Europa: Sehr geringer LCC-Anteil im europäischen Vergleich



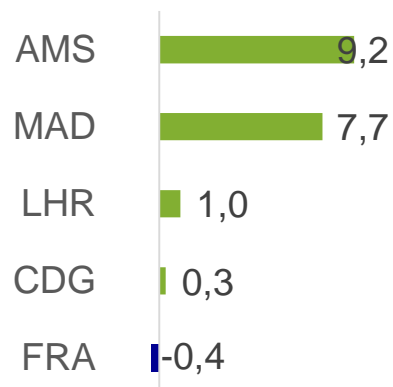
Pax-Zahlen nach Sabre  
LCC-Definitionen nach CAPA (s. Tabelle)  
Fraport AG

# *FRA zunehmend abgekoppelt von der Wachstumsdynamik in Europa*

## Passagierwachstum 2016 bei den größten deutschen Verkehrsflughäfen

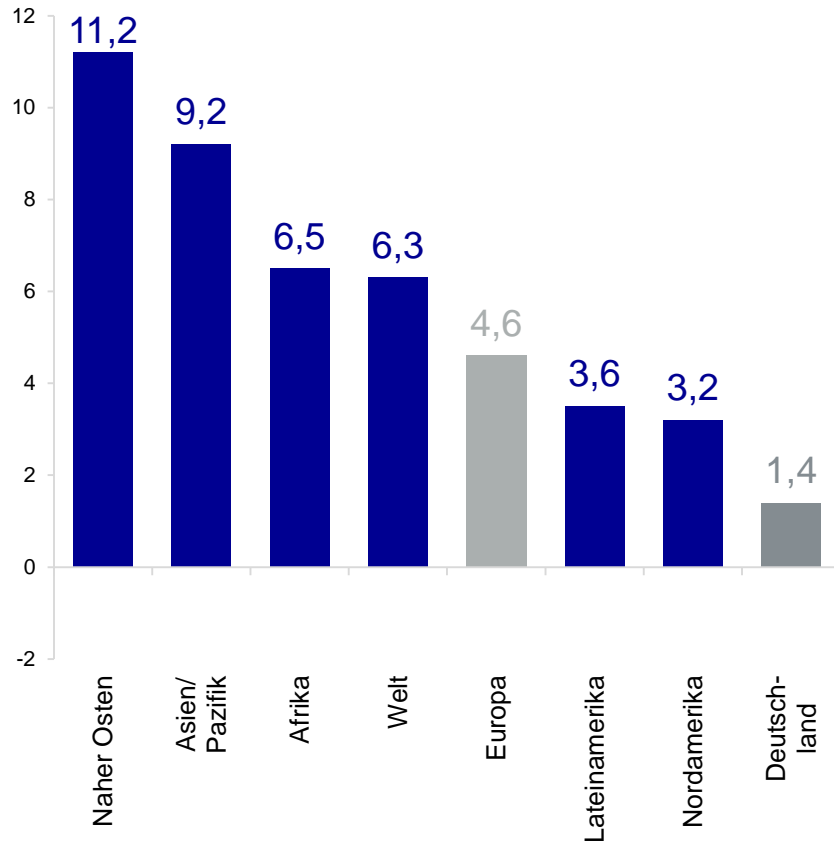


## Passagierwachstum 2016 bei den größten europäischen Verkehrsflughäfen

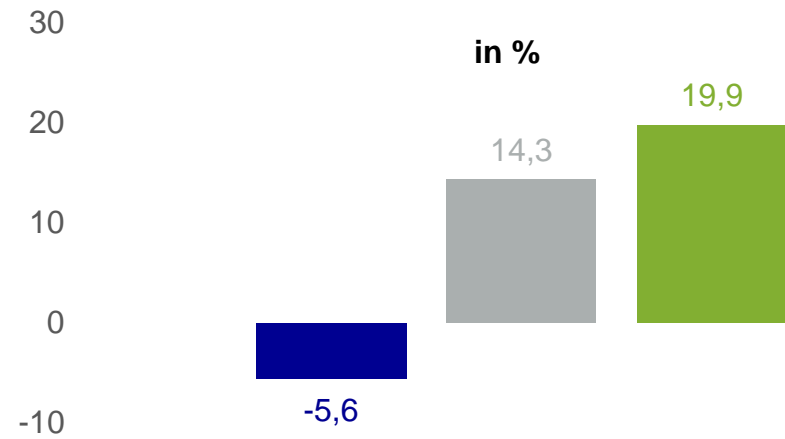


- FRA in 2016 im nationalen und europäischen Vergleich mit deutlich **unterdurchschnittlicher Wachstumsdynamik**
- Einzelne **Sondereffekte** (z.B. LH-Streik) belasten. Aber: Generell im Wettbewerbsvergleich eher unterdurchschnittliches Wachstum schon seit Jahren zu beobachten, Trend hat sich in 2016 verstärkt.
- FRA hat im Ranking der europäischen Flughafen Platz 3 an **AMS** verloren.

# Fluggesellschaften: Deutsche Unternehmen sind international wiederholt abgeschlagen



## Angebotsentwicklung auf deutschen Flughäfen (2010-2016; gemessen an den Starts pro Woche\*)



■ Deutsche Fluggesellschaften (LH, 4U, EW, AB, DE, X3, OS, LX)

■ Europäische Netzwerkcarrier (AF, KL, TK, BA, SK, SU)

■ Europäische Low-Cost-Carrier (U2, FR)

Quelle: IATA und BDL-Berechnungen auf Basis von Unternehmensangaben; \*IAG-Gruppe inkl. Aer Lingus ab 08/15, like-for-like nicht ausgewiesen

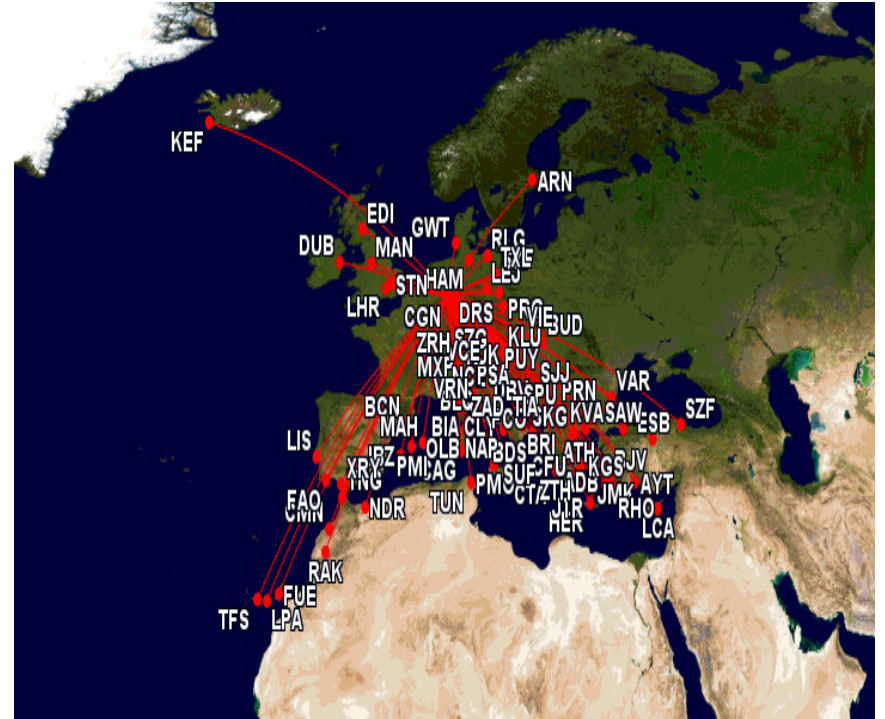
Quelle: BDL Berechnung auf Basis von Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt (DLR) \*vergleichbare Juli-Woche



# *Lufthansa sieht diese Marktveränderungen wohl ähnlich und hat mit Eurowings reagiert*

- **A380 und B747-8 sind eingeflottet. Kurzfristig werden weniger Flugzeuge geplant --> Weniger Wachstum!** (siehe Conference and Roadshow Presentation S.22, Januar 2016)
- **Während bei LH strategisch die Kostenoptimierung im Fokus steht, wird eine Wachstumsstrategie bei Eurowings verfolgt!** (siehe 3. Zwischenbericht Januar-September 2016 – Vorstandspräsentation S.7, lufthansa-group.com)
- **Die Netz-Airlines entwickeln sich nur unterproportional zum mittelfristigen Wachstumsziel von ca. 3% p.a.** (siehe 3. Zwischenbericht Januar-September 2016 – Vorstandspräsentation S.14, lufthansa-group.com)
- **Wachstum im Longhaul Netzwerk findet durch Eurowings auch abseits FRA statt!** (siehe Expert Session Eurowings S.15, 10.06.2016)
- **Diese Wachstumsstrategie von Eurowings wird abseits FRA erfolgen!** (siehe 3. Zwischenbericht Januar-September 2016 – Vorstandspräsentation S.9, lufthansa-group.com)
- **Ohne Eurowings haben wir keine Wachstumschancen in der Zukunft. Das Wachstum verlagert sich in das Segment des Direktverkehrs** (Interview mit Vorstand Garnadt in Frankfurter Rundschau 18.01.16)
- **Der Trend geht europaweit klar in Richtung Billigflieger. Die Low-Coster sind kurz davor, mehr als die Hälfte des europäischen Marktes auf sich zu vereinen** (Aero International 17.09.2016)
- **Die Hub-Airlines wachsen im Wesentlichen über den Ersatz älterer Flugzeuge durch moderne Muster mit höheren Sitzplatzkapazitäten – ohne dass dabei die Gesamtzahl der Flugzeuge erhöht wird. Dies hat einen senkenden Einfluss auf die Stückkosten** (Geschäftsbericht LH 2015 – Ziele und Strategien)

*Eurowings und Germanwings in Köln mit circa 6,5 – 7 Mio. Sitzplätzen im Angebot (plus Ryanair etc.)....*



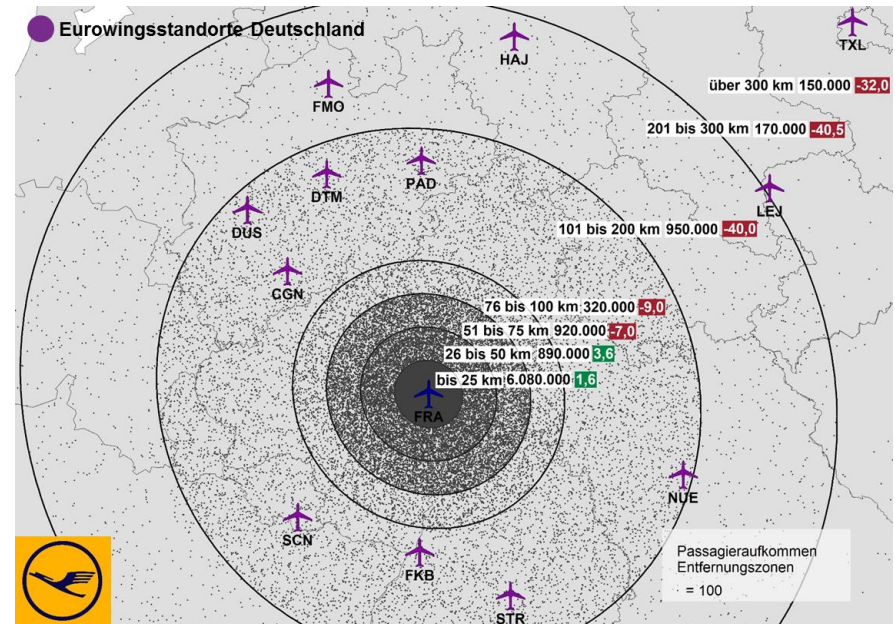
*.... und ein starkes Low Cost-Wachstum in anderen Flughäfen unseres Einzugsgebietes wie Stuttgart oder Karlsruhe / Baden-Baden kostet FRA Wachstum und Marktanteile*

# Originärpassagiere finden Angebot im LCC-Segment heimatnah!

- Ab einer Anreiseentfernung von 50 km verliert FRA Fluggäste.
- Am stärksten sind die Einbrüche in den Entfernungszonen von 100 bis 300 km.

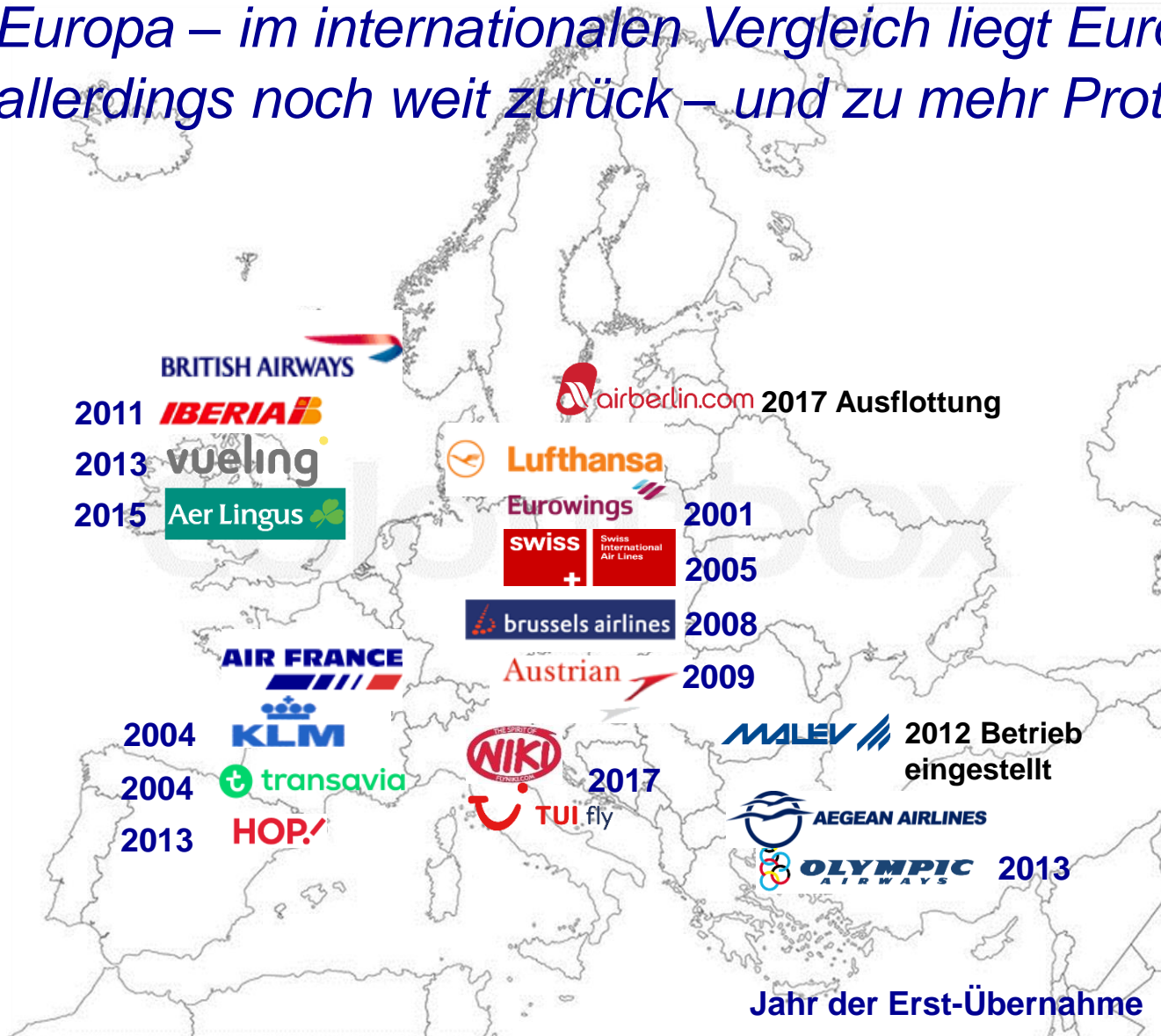
Entfernungszonen	Gesamt	DLH	OAL
101 – 200 km	-26%	-40%	-17%
201 – 300 km	-27%	-41%	-21%

- Insbesondere in diesem Entfernungsbereich ist FRA dem harten Wettbewerb mit Flughäfen, auf denen zunehmend Low Cost-Angebote aufgebaut werden, ausgesetzt.
- Offenbar durch den Aufbau der Eurowings fallen die Rückgänge bei der DLH wesentlich stärker aus.



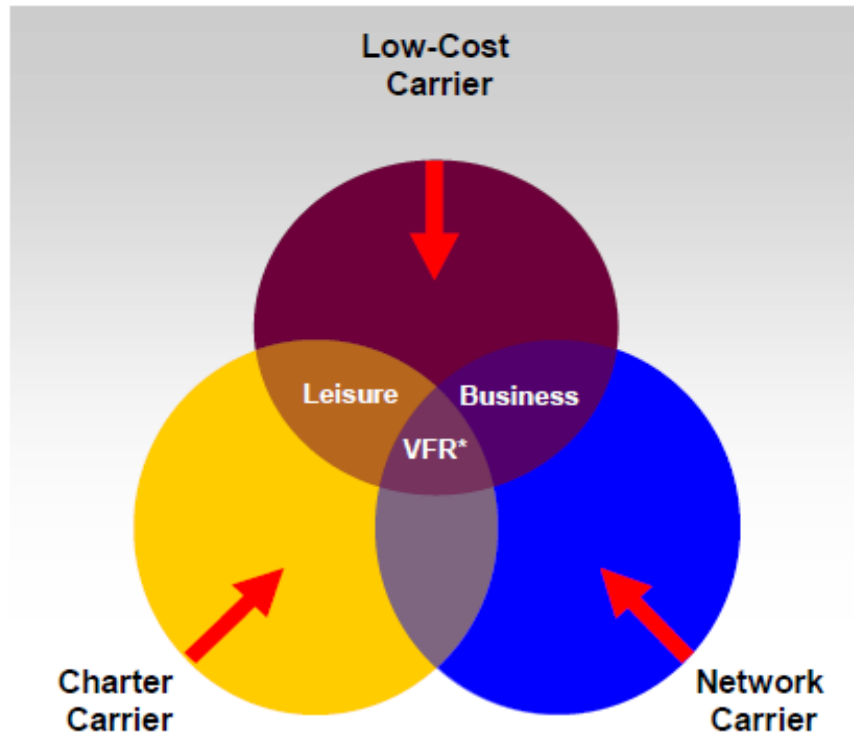
Quelle: UEW-MF, Fraport Monitor, Dauerfluggastbefragung, gerundete Zahlen, Zeitraum: Januar bis Oktober 2016

*Was passiert ferner?: Trend zur Airline-Konsolidierung in Europa – im internationalen Vergleich liegt Europa damit allerdings noch weit zurück – und zu mehr Protektionismus (?)*

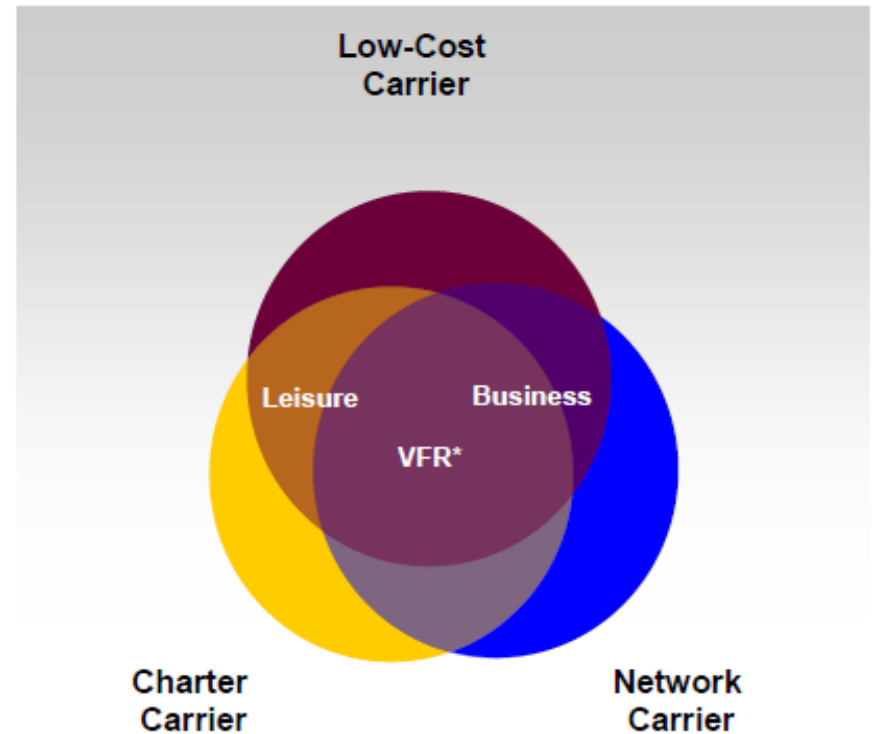


# Geschäftsmodelle der Airlines gleichen sich an, allerdings mit großen Herausforderungen für die Branche

## Gegenwart



## Zukunft



\* VFR = Visiting Friends and Relatives



# Passagiere: autonom und zunehmend preissensibel



- Fluggäste fliegen häufiger, Wachstum hält unvermindert an
- **Wachsendes Aufkommen an „Self Connecting“- Passagieren**
- Markenloyalität tendenziell abnehmend
- Entscheidungskriterien bei Flugauswahl:

## **Privatreisende:**

1. Preis, Preis, Preis
2. Produkt
3. Verbindungsqualität

## **Geschäftsreisende:**

1. Preis
2. Verbindungsqualität/Direktflug
3. Produkt

Passagiere entwickeln sich zu selbstbestimmten Kunden – Ticketpreis wird zum entscheidenden Faktor bei der Auswahl eines Fluges



*Die Konsequenz ist: Wir müssen unsere Rolle als Premium-Hub im globalen Luftverkehr stärken und gleichzeitig am wachsenden Point-to-Point-Markt partizipieren!*



- Eine erfolgreiche **Lufthansa als Hub-Carrier mit Star Alliance sowie OAL aus Wachstumsmärkten** bilden weiterhin das **Fundament** für den künftigen Erfolg des Flughafens Frankfurt als „Global Player“
- Gleichzeitig wird eine **Zusammenarbeit mit Low Cost-Airlines** unverzichtbar, um den veränderten Rahmenbedingungen im Kontext erfolgreich entsprechen zu können

**Dies bedeutet:**

- Kontinuierliche Verbesserung der **Produktqualität** für **Netzwerkcarrier** und
- Schaffung von **Low Cost-Infrastruktur** mit **nachfragegerechten Produkten**
- **Überprüfung** der bestehenden **Entgeltstruktur**

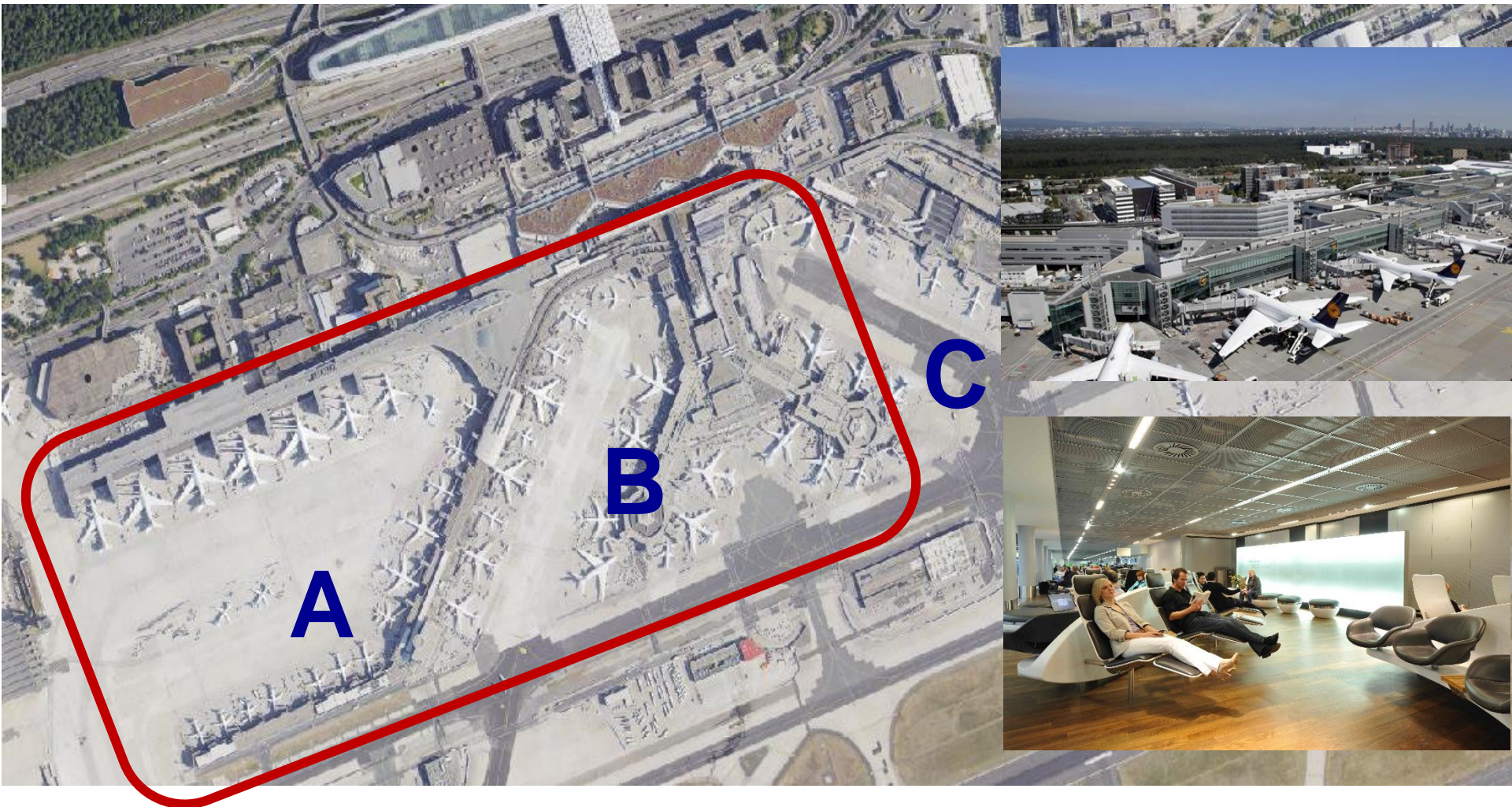
Der Markt wartet nicht: Fraport muss sich durch Flexibilität und Kundennähe den kommenden Herausforderungen stellen!

## Im Übrigen: An anderen Hubs funktioniert Hub-Carrier und Low Cost auch parallel

Sitze 2016	CDG	FRA	AMS	MAD	MUC
EASYJET	5.438.724	-	6.012.684	1.906.440	851.298
EUROWINGS/GERMANWINGS	692.062	-	243.216	5.280	247.428
NORWEGIAN	91.083	-	371.450	1.203.648	242.442
RYANAIR	-	-	549.990	6.727.077	-
TRANSAVIA	-	-	4.797.993	226.698	1.177.776
VUELING	1.297.770	152.894	1.652.117	1.503.417	579.210
WIZZ	-	-	-	420.680	-
Ausgewählte LCC	7.519.639	152.894	13.627.450	11.993.240	3.098.154
Alle Airlines	81.716.859	80.651.327	73.387.882	60.925.183	57.943.265
Marktanteile 2016	CDG	FRA	AMS	MAD	MUC
EASYJET	6,7%		8,2%	3,1%	1,5%
EUROWINGS/GERMANWINGS	0,8%		0,3%		0,4%
NORWEGIAN	0,1%		0,5%	2,0%	0,4%
RYANAIR			0,7%	11,0%	0,0%
TRANSAVIA			6,5%	0,4%	2,0%
VUELING	1,6%	0,2%	2,3%	2,5%	1,0%
WIZZ				0,7%	0,0%
Ausgewählte LCC	9,2%	0,2%	18,6%	19,7%	5,3%
Alle Airlines	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

*Bedarfsgerechte Terminal-Infrastruktur*

*Erweiterung der bestehenden Premium-Produkte für  
Netzwerkcarrier zur Sicherung der Hub-Funktion*





*Bedarfsgerechte Terminal-Infrastruktur*

*...sowie Schaffung eines bedarfsgerechten Low-Cost  
Produktes für preissensitive Kunden*



## *Bedarfsgerechte Terminal-Infrastruktur*

*Terminal 3 bedient die Kundenanforderungen von morgen!*





# „Great to have you here!“ – Das Serviceprogramm für FRA wurde 2010 gestartet und entwickelt sich stetig weiter

Great to have   
you here!





*Entwicklung externes Geschäft*

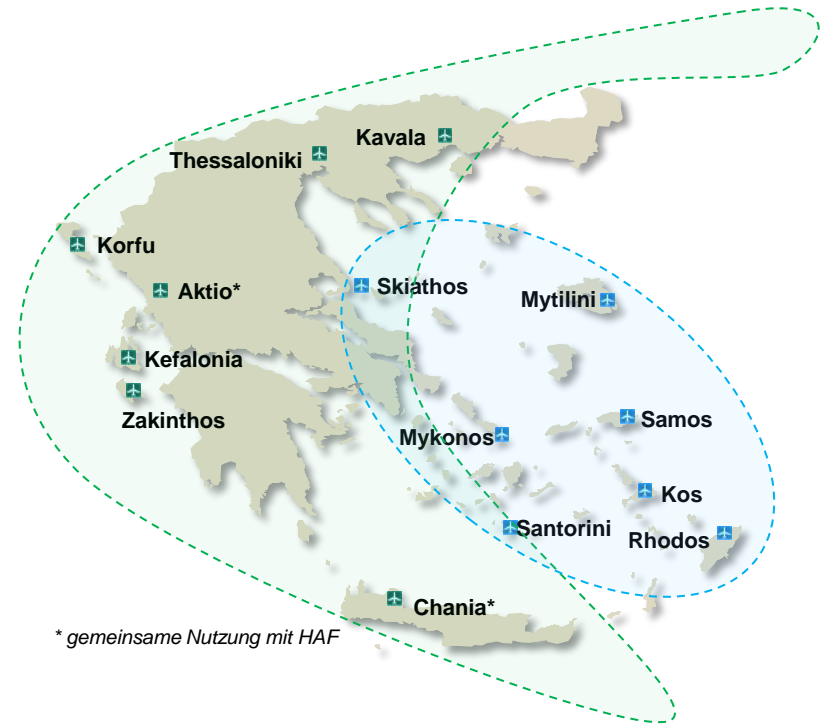
*Durch konsequenten Ausbau der Auslandsaktivitäten stellen wir unser Ergebnis auf eine breite Basis*



# Entwicklung externes Geschäft

## Fraport Greece

- Das Flughafenportfolio im Rahmen der Ausschreibung in **zwei Cluster** mit je **sieben Flughäfen** unterteilt
- **Cluster A:** Flughäfen im Nordwesten Griechenlands, auf den Ionischen Inseln sowie Chania auf Kreta, **Cluster B:** Flughäfen in der Ägäis
- Die Flughäfen werden derzeit von der griechischen Flughafenbehörde HCAA betrieben. Teilweise gemeinsame Nutzung mit Hellenic Air Force (HAF)
- Verkehr an den Flughäfen maßgeblich vom **internationalen Passagieraufkommen** getrieben

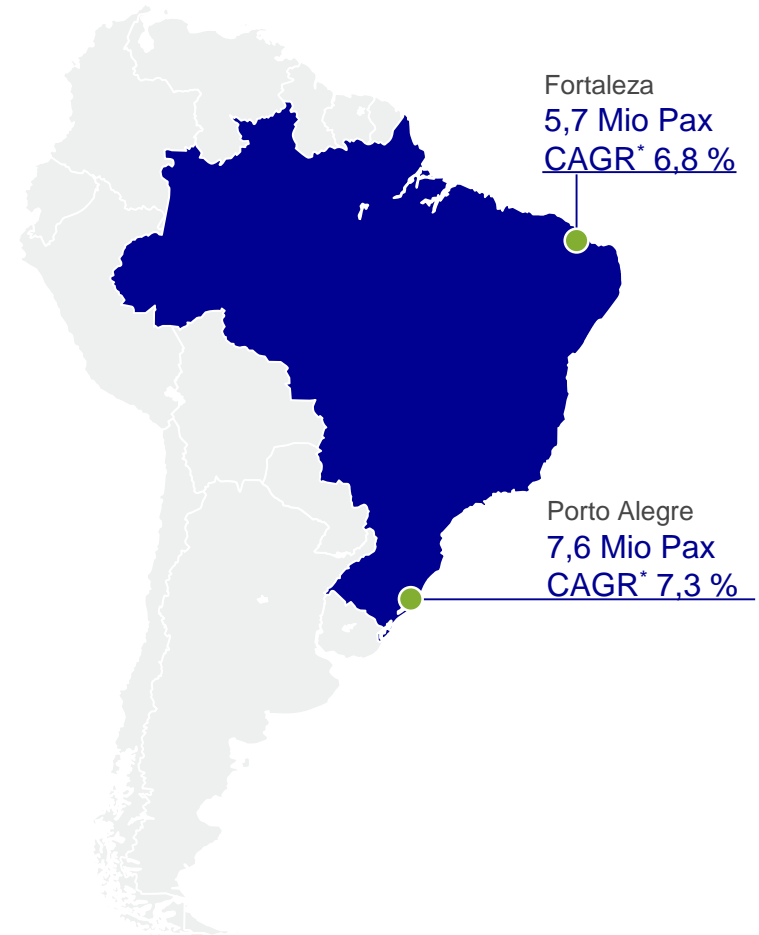


Cluster A	Cluster B
Anzahl Flughäfen: 7	Anzahl Flughäfen: 7
PAX 2015: 13,1 Mio. (+7,4%)	PAX 2015: 10,3 Mio. (+4,0%)
Nat. / Int. PAX 2015 ca.: 28%/72%	Nat. / Int. PAX 2015 ca.: 25%/75%
Verkehrsentwicklung 2016: +10,0% (ggü. VJ Jan – Jun)	Verkehrsentwicklung 2016: +3,2% (ggü. VJ Jan – Jun)

# Internationales Portfolio

## Brasilien – neue Konzessionen gewonnen

- Konzessionen für Betrieb der Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre gewonnen
- Erfolgreiches Gebot für Fortaleza lag bei rund 1,506 Mrd R\$ (rund 447 Mio €) und für Porto Alegre bei rund 382 Mio R\$ (rund 113 Mio €), jeweils zuzüglich einer jährlichen fünfprozentigen Umsatzabgabe
- Konzessionen laufen 30 Jahre (Fortaleza) bzw. 25 Jahre (Porto Alegre) und umfassen alle kommerziellen Bereiche
- Beide Flughäfen bieten erhebliches Optimierungspotenzial und Wachstumspotenzial
- Konzept für Investitionen und Verbesserungen der Prozesse sowie der Retail- und F&B-Angebote steht



\* Compound annual growth rate / durchschnittliche Wachstumsrate 2005-2016; Quelle: Infraero

# Fazit: Fraport muss den Wandel vollziehen, um seine Wachstumspotentiale voll auszuschöpfen



- Differenziertes Produktangebot im Interkont- und Kont-Bereich
- Bedarfsgerechte Terminalprozesse /-Infrastruktur für Netzwerk Carrier und Point-to-Point-Airlines



- Konsequente Ausrichtung von Produkten und Services auf Kundenanforderungen
- Entwicklung e-commerce: Multichannel-Strategien zur individuellen Ansprache von Passagieren



- Prozesse optimieren, Kosten senken
- Kulturellen Wandel vollziehen: vom Infrastrukturbetreiber zum serviceorientierten Dienstleister



- Partizipation am Luftverkehr in Wachstumsmärkten
- Ausbau externer Aktivitäten, i.e. Management und Betrieb von Airports sowie Consulting





*Gute Reise!*



*Wir sorgen dafür*