



Thema: Analyse der Entwicklung der mittleren Luftfahrzeuggröße im mitteleuropäischen Luftverkehr seit der Weltwirtschaftskrise 2009 zum Zwecke der Schaffung einer Prognosebasis

Bearbeiter(in): Quentin, Emanuel

Art der Arbeit: Diplomarbeit

Betreuer: Prof. Dr. rer. nat. habil. Karl Nachtigall (TU Dresden)
Dr.-Ing. Jens Opitz (TU Dresden)
Dr.-Ing. Philipp Böck (Intraplan Consult GmbH)

Tag der Abgabe: 21.09.2015

– gesperrt für Dritte –

Kurzinhalt:

Etwa zum Zeitpunkt der Finanzkrise der Jahre 2008/09 ist das Einsetzen einer beschleunigten Flugzeuggrößenentwicklung im deutschen Luftverkehr zu beobachten, die sich durch eine Steigerung der im Mittel pro gewerblichem Passagierflug angebotenen Sitzplatzzahl von 134,2 (2008) auf 158,0 (2014) auszeichnet. Mit besonderer Relevanz für Aussagen über die zukünftige Luftverkehrsentwicklung hat die vorliegende Untersuchung das Ziel durch eine detaillierte retrospektive Betrachtung die zugrundeliegenden strukturellen Veränderungen im deutschen Luftverkehr aufzuzeigen und kausale Wirkbeziehungen herzustellen.

Die im Beobachtungszeitraum 2008 bis 2014 stattfindenden, komplexen Vorgänge werden auf Basis einer spezifischen Segmentierung nach Regionalmärkten und Luftverkehrsgesellschaften untersucht, wobei über mathematische Methoden eine Quantifizierung der Entwicklungsbeiträge einzelner Teilsegmente erfolgt und darüber hinaus qualitative Einschätzungen zu zugrundeliegenden Trends und ihren Treibern getroffen werden, welche statistisch auf Signifikanz geprüft werden.

Es zeigt sich, dass nur etwa 29 % der beobachteten Luftfahrzeuggrößensteigerung auf regional unterschiedliche Nachfrageentwicklungen und Marktanteilsverschiebungen zwischen den Airlines/Betreibermodellen zurückzuführen sind, während der weit überwiegende Teil der beobachteten Luftfahrzeuggrößensteigerung von 71 % durch Veränderungen in den Angebotsstrategien der in Deutschland agierenden Airlines begründet liegt. Es wird deutlich, dass die hier relevanten strategischen Entscheidungen der Airlines im Untersuchungszeitraum vor allem durch Kostendruck auf Basis des steigenden Wettbewerbs geprägt sind. Die in diesem Kontext prägende Einzel-Maßnahme ist der im betrachteten Zeitraum stattfindende Abbau der Regionalflotte der Lufthansa, welcher für nahezu 58 % der zu verzeichnenden Flugzeuggrößensteigerung zwischen 2008 und 2014 verantwortlich ist.