

Arabische Fluglinien | 07.06.2012 | Lesezeit 3 Min.

Die Konkurrenz vom Golf

Die Scheichtümer am Golf positionieren sich mit ihren Airlines als ideale Drehscheibe zwischen Europa und dem rasant wachsenden asiatischen Markt. Weil die arabischen Fluggesellschaften in Deutschland jedoch nur eine begrenzte Zahl an Slots für Starts und Landungen bekommen, halten sie sich eine Hintertür offen.

Wer sich auf www.flightradar24.com die Flugbewegungen über Deutschland ansieht, stößt immer wieder auf Kürzel wie UAE, ETD oder QTR. Dahinter verbergen sich die arabischen Fluggesellschaften Emirates aus Dubai, Etihad aus Abu Dhabi und Qatar Airways aus Doha. Diese Carrier steuern jedoch nur wenige deutsche Flughäfen an. Meist sind sie auf dem Weg zu einem anderen europäischen Ziel – allen voran London.

Dass Deutschland in der Regel mehr über- als angeflogen wird, hat einen Grund: Die Airlines aus den Vereinigten Arabischen Emiraten besitzen nur das Recht auf 84 Anflüge deutscher Flughäfen pro Woche. Dabei verfügt allein Emirates über 63 Slots auf vier Flughäfen – neben den Drehkreuzen Frankfurt und München sind dies Düsseldorf und Hamburg (Grafik). Der arabische Marktführer möchte aber auch Berlin und Stuttgart ansteuern.

Flottenstärke der arabischen Fluggesellschaften insgesamt

Emirates (Dubai, VAE)	167
Saudi Arabian Airlines (Saudi-Arabien)	131
Qatar Airways (Katar)	103
Etihad (Abu Dhabi, VAE)	66
Gulf Air (Bahrain)	37
Oman Air (Oman)	26

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2012 IW Medien - iwv 23

Arabische Fluglinien: Der Weg nach Deutschland

■ Angeflogene deutsche Städte

Emirates (Dubai, VAE)
Saudi Arabian Airlines (Saudi-Arabien)
Qatar Airways (Katar)
Etihad (Abu Dhabi, VAE)
Gulf Air (Bahrain)
Oman Air (Oman)

+	DESTINATIONS				
4	FRA	HAM	MUC	DUS	
1	FRA				
4	BER	FRA	MUC	STU	
3	DUS	FRA	MUC		
1	FRA				
2	FRA	MUC			

© 2012 IW Medien - iwv 23

Quelle: Angaben der Fluggesellschaften und Flughäfen

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Doch der Bundesverkehrsminister stellt sich quer, weil die Staatscarrier aus den arabischen Öl- und Steuerparadiesen allzu große Kostenvorteile gegenüber den deutschen Linien Lufthansa und Air Berlin haben (Interview). Mit ihren Direktverbindungen von kleineren deutschen Flughäfen nach Asien könnten sie die Drehkreuzfunktion von Frankfurt gefährden - und damit auch das Geschäftsmodell des heimischen Marktführers Lufthansa.

Denn die Airline mit dem Kranich bietet die meisten Langstreckenflüge von Rhein-Main aus an - und lastet so die (Zubringer-)Flüge von Berlin, München, Hamburg etc. in die Mainmetropole aus.

Wie lange Emirates allerdings noch ausgesperrt werden kann, ist fraglich - zumal der Druck auf die Politik von anderer Seite wächst. Berlin etwa wünscht sich für seinen neuen Airport Verbindungen in alle Welt - da kommen die Avancen von Emirates und Co. gerade recht.

Die Expansionsgelüste der Gesellschaft aus Dubai sind gut unterfüttert. Die Airline hat bereits 167 Flieger im Einsatz und weitere 216 Maschinen auf dem Bestellzettel - also braucht sie Flugziele und Passagiere.

Emirates ist zudem die Gesellschaft mit der bei weitem größten A380-Flotte - 24 Superjumbos fliegen bereits, 90 sollen es einmal sein.

Aber auch die kleinere Etihad aus Abu Dhabi will wachsen - und hat ein Schlupfloch gefunden, um den deutschen Markt aufzurollen. Sie nutzt Air Berlin, an der sie seit Anfang 2012 mit 29,2 Prozent beteiligt ist, als Trojanisches Pferd:

Air Berlin übernimmt jene Strecken von deutschen Städten, die die Golf-Airline nicht bedienen darf.

Das bringt für die Berliner mehr Auslastung auf Flügen in die Vereinigten Arabischen Emirate und der arabische Partner füllt seine Anschlussflüge gen Osten. Neben den drei Deutschlandverbindungen von Etihad bietet Air Berlin zwei weitere Strecken von Berlin und Hamburg nach Abu Dhabi. Das ist zwar noch nicht viel - aber Etihad denkt

strategisch, wie sich an den Erweiterungsplänen der Airline ablesen lässt: 95 Flieger sind fest bestellt, auf 85 weitere Flieger hat der Carrier Optionen.

Auch andere arabische Fluggesellschaften wie die bahrainische Gulf Air oder Qatar Airways aus Doha, die 108 Flugzeuge und 184 Bestellungen auflisten kann, haben ambitionierte Expansionspläne.

Zu den Schwachpunkten der Golf-Airlines zählt, dass sie - mit Ausnahme von Saudi Arabian Airlines - bislang nicht Mitglied eines der großen Luftfahrtbündnisse wie Star Alliance oder Oneworld sind. Das hätte den Vorteil, dass die einzelnen Gesellschaften einer Allianz ihren Kunden deutlich mehr Ziele und Anschlussflüge bieten können - nämlich auch die der Partner.

Weitere gezielte Beteiligungen wie jene an Air Berlin könnten das jedoch wettmachen, da sie ebenfalls die Vorteile einer Allianz bieten.

Nachgefragt

Dr. Klaus-Heiner Röhl, Luftfahrtexperte im Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Es heißt immer wieder, die arabischen Fluggesellschaften seien hochsubventioniert? Die bestreiten das.

Ob die neue Konkurrenz aus Mittelost direkt subventioniert wird, ist tatsächlich umstritten. Sie müssen die gleichen Landegebühren zahlen und das Kerosin bekommen sie auch nicht geschenkt. Mit den fast unbegrenzten Kapitalreserven der Ölscheichtümer im Hintergrund benötigen die Fluggesellschaften vom Golf nicht unbedingt direkte Subventionen aus der Staatsschatulle, um ihre Flotten aus jungen Großraumfliegern wie dem Airbus A380 und der Boeing B777 in Rekordzeit aufzubauen. Denn das eingesetzte Kapital der halbstaatlichen Investitionsfonds lässt sich kaum sauber von der Staatskasse trennen. Zudem sind Steuern und Sozialabgaben in den reichen Ölstaaten unbekannt, was ihren Airlines einen

gewaltigen Wettbewerbsvorteil verschafft. Damit sind die Crews viel billiger als die der Lufthansa beispielsweise.

Wie sieht es bei den indirekten Subventionen aus?

Da tut sich einiges. Die Scheichtümer finanzieren ihren Airlines Mega-Flughäfen als Heimatbasen. So wird der Airport von Dubai derzeit auf eine Kapazität von 90 Millionen Passagieren pro Jahr ausgebaut, 2011 wurden hier schon 51 Millionen Fluggäste gezählt. Aufgrund des schnellen Verkehrswachstums soll er aber ab 2020 durch einen neuen Großflughafen für bis zu 160 Millionen Passagiere ergänzt werden. Dies wäre dann der größte Airport der Welt. Und ein Nachtflugverbot gibt es in der Wüste nicht, da wird nachts umgestiegen. Auf diese Weise kann man natürlich auch Wettbewerber ausstechen. In Frankfurt beispielsweise kann nur tagsüber geflogen werden.

Kernaussagen in Kürze:

- Die Scheichtümer am Golf positionieren sich mit ihren Airlines als ideale Drehscheibe zwischen Europa und dem rasant wachsenden asiatischen Markt.
- Emirates ist zudem die Gesellschaft mit der bei weitem größten A380-Flotte - 24 Superjumbos fliegen bereits, 90 sollen es einmal sein.
- Air Berlin übernimmt jene Strecken von deutschen Städten, die die Golf-Airline nicht bedienen darf.