

Luftverkehr | 06.12.2012 | Lesezeit 2 Min.

Gegenwind vom Golf

Der Wettbewerb am Himmel wird härter. Nachdem die Billigfluglinien den etablierten Gesellschaften in Europa Marktanteile abgenommen haben, greifen nun arabische Airlines den bislang lukrativen Interkontinentalmarkt an.

In den vergangenen fünf Jahren ist die Lufthansa vor allem dank ihrer Übernahmen zur größten europäischen Fluglinie aufgestiegen (Grafik). Doch nun wird auch für den Kranich die Luft immer dünner.

Luftverkehr: Die Konkurrenz am Himmel

Die größten Airlines in Europa, Asien und auf der Arabischen Halbinsel

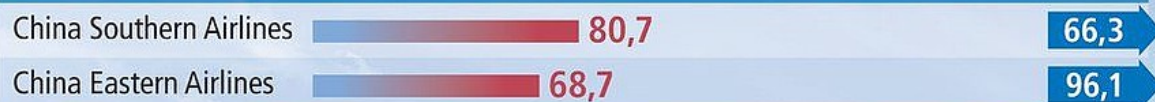


■ Passagiere 2011 in Millionen ■ Veränderung von 2006 bis 2011 in Prozent

Europa




Asien



Arabische Halbinsel



Lufthansa Gruppe: einschließlich Lufthansa Cityline, Swiss, Austrian Airlines, BMI, Eurowings und Air Dolomiti; Wachstum: einschließlich Übernahmen
 Ursprungsdaten: International Air Transport Association (IATA), Angaben der Fluggesellschaften

 Institut der deutschen
 Wirtschaft Köln

© 2012 IW Medien · IwD 49 · Foto: MEV

Besonders die Flugstrecken nach Asien sind heftig umkämpft – die Golfregion wird immer mehr zu einer Drehscheibe zwischen den Kontinenten. Arabische Linien wie Emirates, Saudia und Etihad Airways haben entscheidende Vorteile: Die Steuerfreiheit in den Ölstaaten hält die Personal- und Betriebskosten niedrig. Geld für den Flottenausbau erhalten die Airlines aus staatlichen Investitionsfonds. So sollen bald 90 neue A380 für Emirates fliegen, 26 dieser Großraumflugzeuge sind bereits im Einsatz. Zudem soll der Flughafen in Dubai bald 90 Millionen Passagiere pro Jahr abfertigen, ein geplanter zweiter Airport sogar 160 Millionen.

Das Frankfurter Drehkreuz dagegen dürfte an Bedeutung verlieren, wenn die neuen Konkurrenten Zubringerflüge von diversen deutschen und kontinentaleuropäischen Standorten mit ihren Drehkreuzen in Dubai oder Doha verknüpfen und Weiterflüge nach Asien anbieten.

Die Golf-Airlines müssen zudem die eigene Flughafeninfrastruktur nicht über Gebühren finanzieren. In Deutschland dagegen haben Lufthansa und Co. nicht nur für den Ausbau des Frankfurter Flughafens bezahlt, sondern mussten dafür auch noch ein Nachtflugverbot hinnehmen. Und in München wurde der Bau einer dritten Bahn per Volksentscheid sogar gekippt.

Nicht zuletzt macht auch die Politik den europäischen Fluglinien das Leben schwer: In Deutschland müssen sie seit zwei Jahren je Passagier eine entfernungsabhängige Luftverkehrsabgabe von 7,50 bis 42,18 Euro plus Mehrwertsteuer entrichten. Im vergangenen Jahr kam so fast 1 Milliarde Euro in die Staatskasse. Etwa 60 Prozent davon haben deutsche Fluglinien beigesteuert.

Neues Ungemach droht zudem aus Brüssel: Die EU-Kommission will den Luftverkehr in den CO₂-Emissionshandel einbeziehen. Auch wenn die ursprünglich für 2012 geplante Einführung im Interkontinentalverkehr um zunächst ein Jahr verschoben wurde – vom Tisch ist sie noch lange nicht.

Im internationalen Konkurrenzkampf könnten die europäischen Fluglinien daher den Kürzeren ziehen. Selbst der Branchenprimus Lufthansa schrieb zuletzt rote Zahlen. Die beiden anderen Schwergewichte Air France-KLM und British Airways fahren ebenso wie die deutsche Nummer zwei, Air Berlin, schon länger Verluste ein.

Trotz Sparprogrammen droht den europäischen Airlines 2012 ein Minus von mehr als 1 Milliarde Euro.

Neben der wachsenden Konkurrenz arabischer und asiatischer Carrier setzen steigende Spritpreise, die Eurokrise sowie die Politik die europäischen Anbieter unter Druck.

Kernaussagen in Kürze:

- In den vergangenen fünf Jahren ist die Lufthansa vor allem dank ihrer Übernahmen zur größten europäischen Fluglinie aufgestiegen.
- Nachdem die Billigfluglinien den etablierten Gesellschaften in Europa Marktanteile abgenommen haben, greifen nun arabische Airlines den bislang lukrativen Interkontinentalmarkt an.
- Trotz Sparprogrammen droht den europäischen Airlines 2012 ein Minus von mehr als 1 Milliarde Euro.