

Wettbewerb | 15.09.2017 | Lesezeit 3 Min.

Schicksalstage für den deutschen Luftverkehr

Nach der Bundestagswahl will der Gläubigerausschuss entscheiden, an wen Deutschlands zweitgrößte Fluggesellschaft Air Berlin nach ihrem Insolvenzantrag verkauft wird. Der Markt ist im Umbruch - dank der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs wird es aber wohl auch dann keine großen Preissprünge auf innerdeutschen Flügen geben, wenn die Lufthansa den Zuschlag bekommt.

Heute Mittag um 14 Uhr endete die Bieterfrist für die insolvente Air Berlin. Die Liste der Namen, die im Vorfeld als Kaufinteressenten kolportiert wurden, liest sich wie ein Auszug aus dem Who's Who der Klatschspalte im Manager Magazin: Erst trat der Ex-dba-Betreiber und Textilunternehmer Hans Rudolf Wöhrle auf den Plan, dann der ehemalige EnBW-Vorstandsvorsitzende Utz Claasen und zum Schluss noch Niki Lauda. Über den österreichischen Ex-Formel-1-Weltmeister muss man nicht viel sagen - außer daran erinnern, dass er bereits zwei Fluglinien aufgebaut hat: Lauda Air und Air Berlins erfolgreiche Ferienflug-Tochter Niki. Und dann sind da noch die von der Bundesregierung augenscheinlich favorisierte Lufthansa sowie der chinesische Betreiber des Flughafens Parchim in Mecklenburg-Vorpommern.

Air Berlin ist mit 8.400 Mitarbeitern und zuletzt gut 140 Flugzeugen kein ökonomisches Leichtgewicht. Auf dem deutschen Markt ist Fluglinie die klare Nummer zwei hinter der Lufthansa (Grafik).

Im Sommer 2015 standen im Flugplan von Air Berlin 2.613 Flüge pro Woche - mehr als das Vierfache des Angebots der Nummer drei, Ryanair.


Top Ten: Die wichtigsten Fluglinien in Deutschland

An deutschen Flughäfen angebotene Flüge pro Woche



Angebotene Flüge: laut Flugplan im Juli 2015; Lufthansa Gruppe: einschließlich Germanwings, Swiss, Austrian Airlines, Air Dolomiti; SunExpress: Tochter von Lufthansa und Turkish Airlines

Quelle: DLR
© 2017 IW Medien / iwd

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Zwar ist der Abstand zur Lufthansa und deren Töchtern Germanwings/Eurowings, Swiss, Austrian Airlines und Air Dolomiti riesig – sie kamen zusammen auf gut 9.000 Flüge pro Woche –, gleichwohl bildete die Airline mit den rot-weißen Fliegern in Deutschland bisher die einzig ernstzunehmende Alternative zum Kranich.

Doch die Berliner Fluggesellschaft schreibt seit Jahren rote Zahlen. Kein einziger Versuch, ein tragfähiges Geschäftsmodell zu finden, war von Erfolg gekrönt. Es nütze nicht einmal etwas, dass Großaktionär Etihad Air Berlin zum Europazubringer für den globalen Verkehr der expandierenden Airline aus den Vereinigten Arabischen Emiraten gemacht hat. Vor diesem Hintergrund scheint fraglich, ob die bisherigen

Kaufangebote wirklich ernstgemeint sind.

Macht die Lufthansa den Wettbewerb kaputt?

Mit einer Ausnahme: Marktführer Lufthansa würde sich Teile des Ex-Konkurrenten nur zu gerne einverleiben. Dabei geht es zwar auch um Flugzeuge und Crews, vor allem aber um die so begehrten – weil knappen – Start- und Landerechte. Prinzipiell kann zwar jede europäische Fluggesellschaft in den deutschen Markt einsteigen, aber eben nur dort, wo noch Slots zum Starten und Landen frei sind. Der führende Low-Cost-Carrier Ryanair nutzt diese Chance derzeit und hat seine Präsenz in Frankfurt, Hamburg, Köln-Bonn und Berlin-Schönefeld schon kräftig ausgebaut. An Flughäfen, die keine Kapazitäten mehr übrig haben – dazu zählen insbesondere München, Düsseldorf und Berlin-Tegel, würde die Lufthansa durch die Übernahme der Air-Berlin-Slots jedoch zum Fast-Monopolisten.

Weil sofort neue Wettbewerber auf dem Plan stünden, kann sich die Lufthansa zu hohe Flugpreise nicht erlauben.

Der Düsseldorfer Wettbewerbsökonom Justus Haucap hält es daher kartellrechtlich für ausgeschlossen, dass die Lufthansa die Start- und Landerechte von Air Berlin im Fall der Übernahme behalten darf, wie er in der Zeitschrift Wirtschaftsdienst schreibt. Würde das Bundeskartellamt so entscheiden, gingen die Slots an die Flughäfen zurück. Diese vergeben die Rechte dann neu. Dank der Liberalisierung des Luftverkehrs vor 20 Jahren (siehe Kasten), bleibt die Lufthansa auch dann dem Konkurrenzdruck ausgesetzt, wenn sie Air Berlin komplett oder in Teilen übernimmt. Schon aus diesem Grund wird sie sich kaum erlauben können, die Ticketpreise zu stark anzuheben – weil sofort neue Wettbewerber auf dem Plan stünden.

Liberalisierung des Luftverkehrs: So war das damals

Konkurrenz war im europäischen Luftverkehr bis 1987 ein Fremdwort: Damals durften inländische Flugrouten nur von inländischen Fluggesellschaften bedient werden. Für British Airways beispielsweise war es nicht möglich, von München nach Hamburg zu fliegen. Und die Flugverbindung zwischen London und Frankfurt konnte nur von einer deutschen oder britischen Airline angeboten werden. Flugreisen waren in dieser Zeit

eine so kostspielige Angelegenheit, dass sie nur für Wohlhabende und Geschäftsreisende in Frage kamen.

Ab 1987 wurde der europäische Luftverkehrsmarkt über einen Zeitraum von zehn Jahren schrittweise liberalisiert. Seit dem 1. April 1997 haben alle Airlines in der EU freien Zugang zu den Mitgliedsländern – und es kam Bewegung in den Markt. Sogenannte Low-Cost-Carrier wie die britische Easyjet und die irische Ryanair schreckten die etablierten Fluggesellschaften auf, nach und nach zogen die Platzhirsche mit entsprechenden Angeboten nach. Der Werbeslogan „Fliegen zum Taxipreis“ der Billigairline Hapag-Lloyd Express – die zum Touristikkonzern TUI gehört und heute nicht mehr eigenständig auftritt – gab die Marschroute vor.

Das Ergebnis hat Wettbewerbsexperte Justus Haucap, von 2008 bis 2012 Vorsitzender der Monopolkommission, in einem [Gutachten für die Initiative neue Soziale Marktwirtschaft](#) zusammengestellt: So stieg die Zahl der Flüge innerhalb der EU von 1990 bis 2013 um 80 Prozent, die der Flugrouten sogar um 140 Prozent. Zur Preisentwicklung gibt es in Deutschland zwar kaum repräsentative Statistiken, einer Studie aus dem Jahr 2004 zufolge sollen die Tickets infolge der Liberalisierung aber um rund 35 Prozent günstiger geworden sein.

Das Fliegen ist durch die Liberalisierung vom Luxusgut zum Massenprodukt geworden. Im Jahr 2004 – wenige Jahre nach der Marktöffnung – sagten 60 Prozent der Kunden von Billig-Airlines, sie seien vorher noch nie geflogen.

Kernaussagen in Kürze:

- Nach der Bundestagswahl entscheidet der Gläubigerausschuss, wer den Zuschlag für die Übernahme der insolventen Berliner Fluggesellschaft Air Berlin bekommt.
- Falls die größte deutsche Airline Lufthansa zum Zug kommt, wird sie wohl einen Teil der Start- und Landerechte an die Flughäfen zurückgeben müssen.
- Dank der Liberalisierung des Luftverkehrs sind keine großen Preissprünge für innerdeutsche Flüge zu erwarten – selbst wenn die Lufthansa noch stärker als bisher dominiert.