



Europas Luftverkehr: Airline-Branche im Umbruch

Europas Luftverkehr ändert sich fundamental. Vier Entwicklungen prägen die Branche in besonderer Weise.

● Frankfurt

Istanbul: Optimale Infrastruktur, minimale Belastungen

Die Türkei stärkt vor den Toren der Europäischen Union auf zwei Wegen ihren Luftverkehr: Erstens errichtet sie in Rekord-Bauzeit in Istanbul den weltgrößten Airport. Zweitens bewahrt sie wie die Golf-Staaten ihren Luftverkehrsmarkt von Sonderbelastungen. Im Ergebnis werden künftig noch mehr Umsteigepassagiere über die Türkei reisen, während Drehkreuze wie Frankfurt, München, Paris und Amsterdam das Nachsehen haben.

Vergleichskennzahlen:

	Frankfurt	Istanbul
Fläche:	22 km ²	77 km ²
Zahl der Start- und Landebahnen 2018:	4	3
nach Erweiterung:	4	6
Passagierkapazitäten 2018:	68 Mio.	90 Mio.
nach Erweiterung:	89 Mio.	200 Mio.

Sonderbelastungen:

	Frankfurt	Istanbul
Luftverkehrsteuer:	Ja	Nein
EU-Emissionshandel:	Ja	Nein
Luftsicherheitskosten:	Ja	Nein
Restriktive Nachtflugbeschränkungen:	Ja	Nein

Quellen: Fraport, IGA



1. Flottenwachstum in den Golf-Staaten

Es gibt auch Umbrüche bei den Golf-Airlines. Das sollte aber in keiner Weise darüber hinwegtäuschen, dass sie ihre Flugzeugflotten weiter ausbauen. So erwartet Emirates 45 neue Airbus A380. Aktuell betreibt die Staats-Airline 97 dieser Großraumflieger. Zum Vergleich: Alle europäischen Airlines kommen zusammen auf insgesamt 36 A380. Ähnlich verhält es sich bei Boeings Großraumflugzeug 777X, das ab 2020 ausgeliefert werden soll. Emirates hat davon 150 Maschinen bestellt, die Lufthansa Group nur 20. Keine Frage: Emirates setzt nach wie vor auf Verdrängung konkurrierender Airlines aus der EU und den USA.

2. Low-Cost-Airlines mit Marktzuwächsen

Laut aktueller Berechnung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) erreichten die Low-Cost-Airlines im vergangenen Winterflugplan hierzulande mit 518 angesteuerten Zielen einen neuen Rekordwert. Das deutlichste Wachstum verzeichnete die irische Ryanair mit 25 Prozent. Gleichzeitig geraten die Ticketpreise weiter unter Druck: Für einen einfachen innerdeutschen Flug sanken sie von einem Korridor von 64 bis 107 Euro auf 44 bis 105 Euro. Und die nächste Bewe-

gung in dem Segment ist vorgezeichnet. So rüsten sich immer mehr Low-Cost-Airlines für Angebote auf Interkontinentalstrecken.

3. Weltgrößter Airport in der Türkei

Istanbul eröffnet 2018 seinen neuen Airport. Zum Start liegen die Kapazitäten bei 90 Millionen Passagieren pro Jahr, in wenigen Jahren sollen sie 200 Millionen betragen. Damit avanciert Istanbul zum größten Airport weltweit und stellt London, Paris, Frankfurt und München völlig in den Schatten. Auch, weil Nachtflugverbote, strenge Umweltauflagen oder weitreichende Arbeitsschutzvorgaben – wie in den EU-Staaten üblich – am Bosphorus kaum Bedeutung haben.

4. Überkreuzbeteiligungen

Air France-KLM hat Anfang September eine intensive Kapitalverflechtung mit außereuropäischen Airlines beschlossen. Delta Airlines und China Eastern steigen mit jeweils zehn Prozent bei den Franzosen und Niederländern ein. Air France-KLM wiederum übernimmt 31 Prozent an der britischen Gesellschaft Virgin Atlantic. Damit entsteht das erste globale Netzwerk, das seine Kräfte insbesondere auf dem Nordatlantikmarkt bündeln wird.



Lufthansa nimmt Herausforderung an

Die Lufthansa Group will auch weiterhin Europas Luftverkehrsmarkt aktiv mitgestalten. Die Insolvenz von Air Berlin ist neben der von Alitalia nur ein Beispiel für den hohen Druck im europäischen Luftverkehr. Zusammen mit der Tochter Eurowings wird der Lufthansa Konzern gute und sichere Arbeitsplätze für neue Kollegen anbieten. Entsprechend hart arbeitet das Unternehmen daran, Stückkosten weiter zu senken. Das schafft den notwendigen Spielraum für Milliardeninvestitionen in neueste Flugzeuge, attraktive Lounges und völlig neue digitale Produkte und Services. Zugleich festigt die Lufthansa Group ihre internationale Position durch Joint Ventures mit United, Air Canada, Singapore Airlines, die japanische ANA und Air China.

Unverändert dringlich: Rahmenbedingungen verbessern

Europas Luftverkehr braucht dringend bessere Rahmenbedingungen, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Einseitige Nachteile müssen von der Politik abgebaut werden, um eine nachhaltige europäische Luftverkehrsindustrie zu ermöglichen:

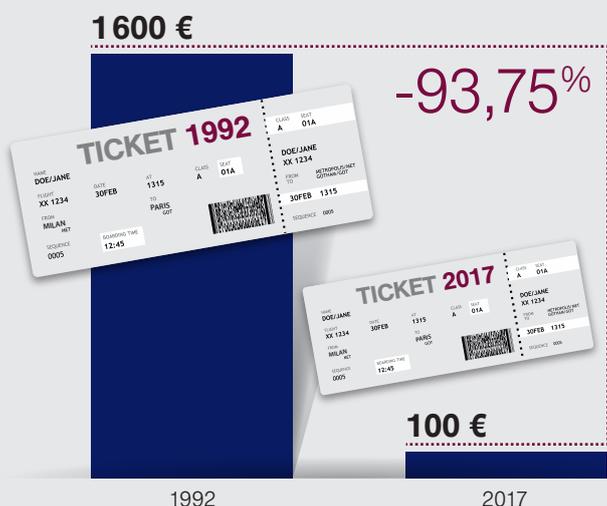
- **Luftverkehrsteuer abschaffen:** Die Sonderabgabe belastet deutsche Fluggesellschaften mit über 540 Millionen Euro pro Jahr. Kein anderes europäisches Land bittet seine eigenen Airlines mit einem solchen Alleingang zur Kasse.
- **Luftsicherheitskosten senken:** Die Luftsicherheitskosten sind in Deutschland seit 2011 um 270 Millionen Euro auf knapp 700 Millionen Euro pro Jahr gestiegen. Zu zahlen sind sie von den Airlines, obwohl es sich um eine hoheitliche Aufgabe handelt. Der Staat muss seiner Verantwortung gerecht werden und die Kosten angemessen schultern.

- **Betriebszeiten erhalten:** Deutsche Flughäfen unterliegen heute schon strengsten Nachtflugregelungen.
- **EU-Emissionshandel beenden:** Ab 2021 greift das von der UN-Luftfahrtorganisation ICAO beschlossene CO₂-Kompensationssystem CORSIA. Der EU-Emissionshandel für den Luftverkehr wird damit obsolet. Entsprechend muss die EU diese Inzellösung beenden. Ein doppeltes Zur-Kasse-Bitten wäre fatal.
- **Fairen Wettbewerb sicherstellen:** Insbesondere staatlich massiv geförderte Airlines aus den Golf-Staaten, allen voran Qatar Airways und Emirates, verfolgen in Europa eine klare und harte Verdrängungsstrategie. Die EU ist dringend gefordert, im Rahmen der aktuell laufenden Verhandlungen mit den Golf-Staaten eine verlässliche Wettbewerbsaufsicht und Sanktionsmechanismen im Falle von unerlaubten Subventionierungen zu schaffen.

Deutschland und Europa werden vom Export getragen und brauchen aus Gründen der wirtschaftlichen Souveränität starke heimische und global agierende Fluggesellschaften. Denn ohne eigene Netzwerk-Airlines begibt sich der Kontinent in die Abhängigkeit staatlich gesteuerter Airlines aus politisch instabilen Regionen. Der neu gewählte Bundestag hat die Chance, die Rahmenbedingungen für die heimischen Fluggesellschaften deutlich zu stärken.

Ticketpreise auf europäischen Strecken im Sinkflug

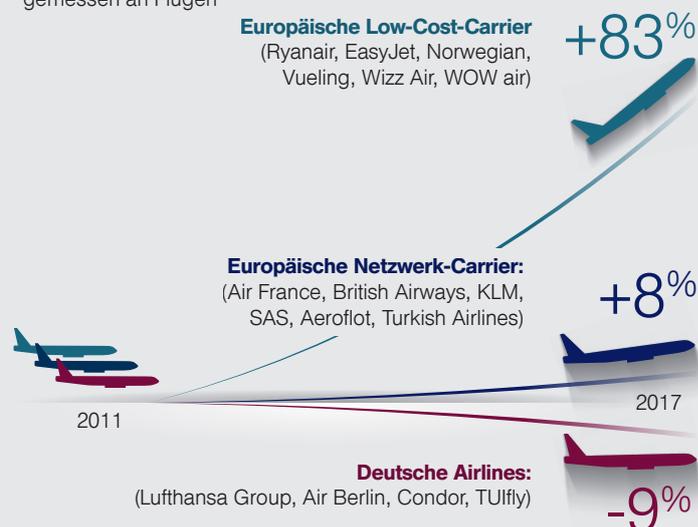
Minimum der Ticketpreise für eine vierköpfige Familie auf der Strecke Mailand – Paris



Quelle: Europäische Kommission

Low-Cost im Steigflug – heimische Airlines im Sinkflug

Wachstum aus und innerhalb Deutschlands (2011 – 2017), gemessen an Flügen



Quelle: BDL