

Mayday! Mayday!

Airlines wie die Lufthansa leiden unter Nachtflugverboten und Luftverkehrsabgaben. Der EU-Emissionshandel droht alles noch schlimmer zu machen *Von Ernst August Ginten*

Russen, Amerikaner und Chinesen könnten auf die neuen CO2-Abgaben mit Sanktionen reagieren - und europäischen Fluggesellschaften schaden.

Am Ende des Abends gab es für jeden Gast einen Schirm. Symbolischer konnte das Abschiedsgeschenk gar nicht sein. Denn der neu gegründete Bundesverband der deutschen Luftfahrtwirtschaft (BDL) hatte erstmals Prominenz aus Politik, Wirtschaft und Medien zu einem festlichen Abend geladen - obwohl den meisten Managern nicht nach Feiern zumute ist. Viele fühlen sich von den Politikern im Regen stehen gelassen.

Diesen Eindruck versuchte Peter Ramsauer (CSU) zu zerstreuen. In der Flugzeughalle des hell illuminierten Berliner Museums für Verkehr und Technik, zwischen alten Jagdflugzeugen und einer an der Decke aufgehängten, sechs Tonnen schweren "North American F-86 Sabre", bekundete der Verkehrsminister, wie "froh" er über die Gründung des neuen Verbandes als Ansprechpartner für die Politik sei. Und am Ende seiner launigen Rede versicherte Ramsauer, er stehe persönlich dafür ein, "dass sich der Luftverkehr vorteilhaft entwickeln kann". Ähnlich hatte sich schon Kanzlerin Angela Merkel (CDU) bei der Eröffnung der vierten Landebahn am Frankfurter Flughafen geäußert.

Doch die Realität sieht anders aus: Ein kurzfristig gerichtlich verfügbares Nachtflugverbot am größten deutschen Luftdrehkreuz Frankfurt, die von der EU-Kommission durchgedrückte Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel und vor allem die milliardenschwere deutsche Luftverkehrsabgabe sind nur drei Entscheidungen der jüngsten Zeit, die den Wettbewerb und das

Alltagsgeschäft in der Luftfahrtwirtschaft dramatisch verändert haben. Bei der weltgrößten Frachtfluggesellschaft, Lufthansa Cargo, werden Verlagerungsszenarien durchgespielt, falls das Nachtflugverbot nicht wieder aufgehoben wird. Geplante Milliardeninvestitionen liegen auf Eis. Die Ferienfluggesellschaft Condor prüft, ob die Gründung einer Tochtergesellschaft in der Türkei wirtschaftlich sinnvoll wäre; Air Berlin hat dies bereits angekündigt. In den Chefetagen macht sich Ärger breit: Eine wachstumsstarke Branche wird in Deutschland und Europa kaputt regiert.

Eine gefährliche Melange aus hohen Kerosinpreisen und staatlichen Bremsklötzen hat dazu geführt, dass die europäischen Fluggesellschaften nach Berechnungen des internationalen Branchenverbandes IATA viel weniger Geld verdienen als ihre Konkurrenten in Amerika, Asien oder dem Mittleren Osten. "Ich kenne keine Airline in Europa - außer den Billigfluggesellschaften -, die auf nationalen oder europäischen Strecken Geld verdient", sagt Gerd Pontius, Chef der Beratungsgesellschaft Prologis. Der Berater ist viel unterwegs in Europa und am arabischen Golf. Dort hat er gesehen, wie sehr Erfolg im Luftverkehr mittlerweile davon abhängt, "ob die jeweiligen Regierungen die nationalen Fluggesellschaften als Basis- und Kernindustrie für den Wirtschaftsstandort ansehen". Das gilt auch für Länder in Fernost.

Im Gegensatz dazu bekämen die Airlines in Europa nur noch Aufmerksamkeit, "wenn der Luftverkehr gerade mal nicht funktioniert - sei es durch angedrohte Streiks oder Vulkanasche", klagt Lufthansa-Chef Christoph Franz: "Drastisch ausgedrückt, könnte man sagen, die Aschewolke aus Island hat sich damals zu früh aufgelöst." Nach wenigen Tagen hätten zwar einige Bänder in der Autoindustrie stillgestanden, aber es gab eben keine breiten Produktionsausfälle. Schon damals fühlten sich die Airlines von Minister Ramsauer allein gelassen, da er wegen der unsicheren Datenlage über die Vulkanasche lange am Flugverbot über Deutschland festgehalten hatte.

Spätestens seit der Einführung der milliardenschweren Luftverkehrsabgabe im Mai 2010 wissen die deutschen Flieger, dass sie auf dem Berliner Parkett nicht mehr gehört werden. Auch deshalb haben sich Fluggesellschaften und Flughäfen nach vielem

Hickhack zum neuen Dachverband BDL zusammengerauft und ihn mit viel Geld ausgestattet. Präsident ist der ehemalige TV-Journalist Klaus-Peter Sieglöcher. Der müht sich seit einigen Monaten, aber es wird noch lange dauern, bis die Luftfahrtindustrie in Berlin eine so gute Figur macht wie etwa die Autobauer. Wer heute auch nur laut über die Einführung einer Pkw-Maut nachdenkt, bekommt sofort heftigen politischen und medialen Gegenwind.

Die Luftverkehrsabgabe wurde dagegen fast lautlos abgenickt und wird wohl dauerhaft bleiben. Die Lasten tragen in erster Linie die Fluggesellschaften selbst. Denn erstens ist der Wettbewerb in der Branche hart, die zusätzlichen Kosten lassen sich daher nur sehr bedingt an die preissensiblen Passagiere weitergeben. Und wo dies doch versucht wird, droht den Airlines eine Abwanderung der Kunden ins Ausland: Die Passagiere weichen einfach aus auf grenznahe Flughäfen wie Maastricht.

Glaut man dem neuen Air-Berlin-Chef Hartmut Mehdorn, hätte sein Konzern ohne Luftverkehrsabgabe in den ersten neun Monaten nicht Verluste eingeflogen, sondern zumindest eine schwarze Null geschafft. "Eine so wenig durchdachte und wirtschaftlich schädliche Flugsteuer kann im Moment wirklich nur in Europa erhoben werden. Das ist in keinem anderen Teil der Welt derzeit denkbar", sagt Berater Pontius. Diese Kurzsichtigkeit koste Jobs und damit auch den Staat viel Geld.

So weit wollen die Beamten von Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) nicht denken. Denn zunächst haben sich die Airlines zu einem guten Geldgeber entwickelt. In diesem Jahr wird Schäuble fast eine Milliarde Euro aus der Luftverkehrsabgabe einnehmen. Bisher sind schon 712 Millionen Euro eingegangen. Warum sollte sich der Staat das entgehen lassen? Zumal die Fluggastzahlen trotz der Abgabe weiter gestiegen sind. Bis 2015 hat Schäuble bereits für jedes Jahr eine weitere Milliarde aus der Luftverkehrsabgabe eingeplant. Fünf Milliarden Euro - die deutschen Airline-Chefs bringen solche Zahlen in Rage. Denn eigentlich sollte die ökologisch bemäntelte Abgabe nur die Zeit bis zur Einführung des Emissionshandels ETS in der Luftfahrt überbrücken.

Und der startet europaweit schon 2012, so will es die Brüsseler EU-

Kommission. Die Fluggesellschaften müssen dann für alle Flüge, die in der EU landen oder starten, Zertifikate für CO₂-Emissionen nachweisen. Rund 85 Prozent der Zertifikate werden kostenlos verteilt, den Rest müssen die Airlines ersteigern. Will eine Fluggesellschaft wachsen, muss sie Zertifikate zukaufen oder sparsamere Flugzeuge ordern. Wer dies, wie Air Berlin, bereits vor der Einführung von ETS getan hat, hat nun schlicht Pech gehabt. Nach Schätzungen von Deutsche Bank Research würden die Airlines - bei einem Preis von rund zehn Euro pro Zertifikat - 2012 rund 750 Millionen Euro zahlen müssen.

Viel Geld für eine Branche, in der die Unternehmen fast nie die Kapitalkosten verdienen und immer wieder mit Verlust fliegen. Weltweit organisiert sich deshalb breiter Widerstand gegen die regional begrenzte Regulierung. Die USA haben bereits vor dem Europäischen Gerichtshof gegen die einseitige ETS-Einführung geklagt. Generalanwältin Juliane Kokott hat aber schon signalisiert, dass sie die Einbeziehung der Airlines in ETS für rechtmäßig hält. Deshalb plant die US-Regierung sogar, amerikanischen Fluggesellschaften per Gesetz zu verbieten, eine solche Abgabe zu zahlen.

Martin Gaebges, Generalsekretär von Barig, einer Vereinigung von rund 100 in und nach Deutschland fliegenden Airlines, fürchtet eine Eskalation. Die einseitige Einführung von ETS in Europa gehe in Richtung Handelskrieg: "Das kann viel ernster werden als gedacht." Mehr als 40 Staaten, darunter China, Japan, Indien, Russland und Brasilien, haben sich zusammengetan, um ETS in Europa noch zu kippen. Einige drohen damit, als Gegenmaßnahme den EU-Airlines Lande- und Überflugrechte zu entziehen. Der russische Verkehrsminister Igor Lewitin forderte jüngst bei einem Besuch von Verkehrsminister Ramsauer und Lufthansa-Chef Franz, die Einführung des Zertifikatehandels auszusetzen oder zu verschieben. "Hier fahren zwei Züge frontal aufeinander zu", warnte Lewitin. Dass die Russen bei der Durchsetzung ihrer Interessen nicht zimperlich sind, musste die Lufthansa bereits vor Jahren schmerzlich spüren. Damals zwang Moskau die deutsche Airline durch den Entzug der Überflugrechte, ihr Cargo-Drehkreuz aus Astana in Kasachstan nach Krasnojarsk in Russland zu verlagern. Aber nicht nur die Airlines müssen eine Eskalation fürchten. China

hält angeblich Großaufträge für den europäischen Flugzeugbauer Airbus zurück und will auch vor Gericht gehen.

Trotz dieser Drohungen hat Christoph Franz die Hoffnung aufgegeben: "Ich glaube nicht mehr an eine Verschiebung des Emissionshandels. Und das wird so oder so Folgen für die ganze Branche haben", sagt der Lufthansa-Chef. Entweder werde es "zu schweren Wettbewerbsverzerrungen auf internationalen Strecken" kommen, falls die EU Ausnahmen für Airlines aus China, USA oder Russland erlasse. Oder es komme zu einem regelrechten Handelskrieg. "Und die Gegenmaßnahmen werden aller Erfahrung nach die europäischen Airlines sehr stark treffen."

Pikant daran ist, dass Russland kurz davor steht, in die Welthandelsorganisation WTO aufgenommen zu werden. Die vor Jahren ausgehandelten Beitrittsverträge sehen unter anderem vor, dass die hohen Überfluggebühren abgeschafft werden sollen. "Da ist es natürlich fatal, dass die Europäische Union nun den Russen den Grund dafür liefert, sie der Diskriminierung und Wettbewerbsverzerrung zu bezichtigen und mit Gegenmaßnahmen zu drohen", sagt Franz. Zwar kann der Lufthansa-Chef verstehen, dass der Staat Geld braucht. "Aber dann sollte das Geld technisch so eingesammelt werden, dass nicht als Kollateralschaden eine ganze Branche ins Abseits geschoben wird."