

URL:<http://www.welt.de/wirtschaft/article112315612/Lufthansa-stemmt-sich-gegen-arabische-Uebermacht.html?config=print>

31.12.12 **Fluggesellschaften**

Lufthansa stemmt sich gegen arabische Übermacht

Arabische Airlines gewinnen weltweit zunehmend an Bedeutung. Sie punkten mit Service und Ausstattung, zudem liegen ihre Drehkreuze günstiger. Doch Lufthansa und Co. halten dagegen. *Von Ernst August Ginten*

Manchmal ändern sich die Dinge in nur wenigen Monaten – grundlegend, im Großen und im Kleinen. Noch zum Jahresbeginn schwärmte Air-Berlin-Chef Hartmut Mehdorn von James Hogan, dem Chef des neuen Großinvestors Etihad Airways aus Abu Dhabi. Und auch Hogan hofierte den ehemaligen Chef der Deutschen Bahn.

Mit großem Elan wurden gemeinsame Projekte gestartet – und Air Berlin (Link: <http://www.welt.de/boerse/aktien/Air-Berlin-PLC-GB00B128C026.html>) nahm die von Etihad als Nothilfe gewährte Kreditlinie von insgesamt 255 Millionen Euro fast komplett in Anspruch.

Vor kurzem hat Air Berlin dann noch die Mehrheit seines Vielfliegerprogramms Top-Bonus, also praktisch die eigene Kundendatei, für viel Geld an Etihad verkauft. Kurz vor Weihnachten saßen Hogan und Mehdorn dann gemeinsam auf dem Podium, um die Gründe für diese in Europa bislang einzigartige Aktion zu erklären.

Bei Air Berlin hat längst Etihad das Sagen

Dabei zeigte sich, wer bei Air Berlin mittlerweile wirklich das Sagen hat. Hartmut Mehdorn wurde im Laufe der Pressekonferenz immer stiller, und am Ende beantwortete Hogan nahezu im Alleingang fast jede kritische Frage der Journalisten, wie es bei der angeschlagenen Air Berlin weitergehen soll.

Intern läuft sich angeblich bereits ein Vertrauter von James Hogan warm, um Mehdorn im Jahr 2013 abzulösen.

Der zunehmende Einfluss des arabischen Investors bei Air Berlin ist nur ein Beispiel dafür, dass sich die Luftfahrtbranche in ganz Europa gerade grundlegend verändert.

Nichts wird mehr so sein, wie es mal war, glaubt Gerd Pontius, Chef der Airline-Beratungsgesellschaft Prologis.

Was ist geschehen? Emirates (Link: <http://www.welt.de/112127570>) verbündet sich eng mit der australischen Qantas, Etihad vereinbart nur wenige Monate nach dem finanziellen Einstieg bei Deutschlands zweitgrößter Fluggesellschaft Air Berlin eine enge Zusammenarbeit mit AirFrance/KLM, der Nummer zwei in Europa. Und Qatar Airways stellt einen Aufnahmeantrag in die Oneworld, das zweitgrößte, weltumspannende Airline-Netzwerk.

Die Gewichte verschieben sich in den Golf

Der Weltluftfahrtmarkt hat nun einen Punkt erreicht, an dem sich die Gewichte von den etablierten Netzwerkgesellschaften in den westlichen Industrienationen weg in den arabischen Golf verschieben. Laut einer detaillierten Studie der Prologis haben Emirates, Qatar und Etihad in den vergangenen fünf Jahren fast 100 neue Routen aufgebaut, mit dem einen Ziel, immer mehr Gäste und Fracht über ihre Drehkreuze Dubai, Abu Dhabi und Doha weiter zu transportieren.

Allein in den vergangenen fünf Jahren wurden 177 neue Passagiermaschinen in Betrieb genommen. Darunter viele Großraumflugzeuge wie die Boeing (Link: <http://www.welt.de/boerse/aktien/Boeing-CoThe-US0970231058.html>) 777 oder der A380.

Air France und British Airways haben ihre Flotten im gleichen Zeitraum merklich verkleinert. Nur Lufthansa (Link: <http://www.welt.de/boerse/aktien/Deutsche-Lufthansa-AG-DE0008232125.html>) hat aufgestockt – und stutzt angesichts der hohen Kerosinkosten und der schlechteren wirtschaftlichen Aussichten in Europa derzeit die ambitionierten Wachstumspläne. Und der Druck wächst, denn die drei Golfcarrier wollen zusammen in den nächsten fünf Jahren noch einmal 213 neue Flugzeuge in Dienst stellen.

Lufthansa verhandelt mit Turkish Airlines

Für den Lufthansa-Konzern wird die Situation also nicht leichter. Doch die Deutschen versuchen gegenzuhalten. Hinter den Kulissen laufen seit vielen Wochen Verhandlungen mit dem Top-Management von Turkish Airlines und der türkischen

Regierung. Denn Turkish ist immer noch zum Teil in Staatsbesitz.

Öffentlich tun beide Seiten so, als ob der jeweils andere mehr Interesse an einer engen Zusammenarbeit hätte. Faktisch würden beide Seiten davon profitieren.

In Istanbul soll ab 2013 der größte Flughafen der Welt gebaut werden. Turkish hat sich in den vergangenen vier Jahren seit dem Beitritt zur Star Alliance zu einer mit Preisen überhäuftten Qualitätsairline gewandelt und könnte demnächst wie Etihad für Air Berlin, Lufthansa-Gäste in Richtung Asien oder Ostafrika weitertransportieren. Das Geschäftsmodell wäre also das Gleiche.

Werden Märkte aufgegeben?

Eher nebenbei hat der heutige Lufthansa-Konzernchef Christoph Franz diese Option auch schon mal skizziert. Wenn es denn so sei, dass die Newcomer bestimmte Strecken wegen einer günstigen Kostenstruktur einfach viel preiswerter anbieten könnten als die alten europäischen Anbieter, dann müsse man über kurz oder lang wohl mit ihnen zusammenarbeiten – oder die Märkte eben aufgeben.

Danach wechselte er schnell das Thema, so als habe er sich selbst über das erschreckt, was er da gerade gesagt hatte.

Aber was genau sind eigentlich die Gründe, warum es den arabischen Gesellschaften immer besser gelingt, globale Fracht- und Passagierströme über ihre Drehkreuze abzuwickeln? Ein einfacher Grund, ist schlicht die geografische Lage ihrer Drehkreuze.

Service und Ausstattung sind besser

Waren und Fluggäste aus Asien können nach ein paar Stunden Flug in Dubai, Katar oder Abu Dhabi umgeladen werden oder umsteigen und anschließend nach Afrika, Europa oder Nord- und Südamerika weiter geflogen werden. Selbst für Passagiere aus ostafrikanischen Staaten ist es in der Regel bequemer und billiger, mit einmal umsteigen im Golf nach Südindien oder Thailand zu fliegen.

Vor allem europäische Geschäftsleute schätzen mittlerweile zudem den vergleichsweise besseren Service (Link: <http://www.welt.de/111325188>) und die höherwertige

Ausstattung der First- und Businessclass. So kümmert sich zum Beispiel bei Etihad, aber auch bei Turkis Airlines, auf vielen Strecken ein ausgebildeter Koch um das leibliche Wohl der Premiumgäste an Bord.

Und dann sind da noch die erheblichen Kostenunterschiede, die Lufthansa-Konzernchef Christof Franz und seine Kollegen aus Europa immer wieder auf die Palme bringen.

Luftverkehrsabgabe belastet deutsche Airlines

"Die Golf-Carrier treten unter ganz anderen Bedingungen an, was ihre Steuern und Gebühren angeht. Und sie verletzen eklatant das Gleichgewicht im wechselseitigen Verkehr", sagte Franz im Frühjahr dem "Manager Magazin". Falsch ist das nicht.

Allein die Bundesregierung belastet die deutschen Airlines durch die Erhebung einer Luftverkehrsabgabe mit rund einer Milliarde Euro pro Jahr, in Großbritannien sind es gleich mehrere Milliarden Euro.

Die Personalkosten und Sozialabgaben sind in ganz Europa vergleichsweise hoch. Mitarbeiter von arabischen Airlines verdienen zwar auch gut, zahlen aber keine Einkommensteuer. Und noch viel wichtiger: Der Präsident des Department of Civil Aviation, Scheich Ahmed bin Saeed al Maktoum, ist auch gleichzeitig Chairman bei Emirates.

Nachtflugverbote gibt es nicht

Das heißt, der Flughafen tut alles dafür, dass der Flugverkehr von Emirates völlig reibungslos und kostengünstig abgewickelt werden kann. 24 Stunden am Tag. Nachtflugverbote wie in Frankfurt/Main oder anderswo auf dem alten Kontinent gibt es im Morgenland nicht.

Abseits aller Polemik, sieht auch Franz genau hier den größten Wettbewerbsvorteil: "Die Länder am Golf haben erkannt, dass die Luftfahrt ein Motor der wirtschaftlichen Entwicklung ist, während wir in Europa immer mehr dazu übergehen, diesen Motor vorrangig als Quelle von Steuereinnahmen oder aber als Lärmproduzenten zu betrachten", sagt der Lufthansa-Chef: "Ich glaube, hier müssen wir in unserem Denken grundsätzlich umschalten."