



Dubai: Verdrängungswettbewerb soll fortgeführt werden

Aktuell verlangsamt sich das Mega-Wachstum bestimmter Staatsairlines vom Golf und aus der Türkei. So kürzte Emirates jüngst das Streckenangebot in die USA. Ein Strategiewechsel ist das allerdings nicht: Dubai setzt weiter unverhohlen auf Verdrängung.

Mitte Mai hat die Regierung von Dubai drei Milliarden US-Dollar bereitgestellt, um die beiden Airports Dubai International und Dubai World Central weiter auszubauen. Von heute 90 Millionen Passagieren sollen die Drehkreuze auf 146 Millionen emporschnellen. Manche Planungen benennen sogar 240 Millionen Reisende als Zielgröße.

Dabei hat das Emirat Dubai nicht einmal drei Millionen Einwohner. Die enormen Terminal-Landschaften sind für den Heimatmarkt somit in monströsem Ausmaß überdimensioniert. Ihre Daseinsberechtigung ziehen sie aus der staatlich verordneten Strategie, Umsteigepassagiere aus anderen Weltregionen – insbesondere aus Europa – mit allen finanziellen Mitteln des Verdrängungswettbewerbs abzuziehen.

Dieses Gebaren widerspricht komplett den bestehenden Luftverkehrsabkommen zwischen den VAE und Deutschland.

Und es ist – entgegen offizieller Verlautbarungen aus Dubai und Katar – alles andere als ein geografisch bedingtes Naturgesetz. Denn während zum Beispiel Emirates und Qatar seit 2002 gen Europa um durchschnittlich 18 Prozent pro Jahr (!) gewachsen sind, setzen Fluggesellschaften wie Saudia, Oman Air, Gulf Air oder Kuwait Airways in der gleichen Region auf ein dem Markt angemessenes Wachstum. Deren Wachstumsraten betragen etwa ein Fünftel von jenen bei u. a. Emirates und Qatar Airways.

Die Bedenken gegen Verdrängungswettbewerb teilen auch viele europäische Netzwerk-Airlines wie Air France/KLM. Und nordamerikanische Gesellschaften wie die drei großen US-Netzwerk-Carrier American Airlines, Delta und United Airlines mobilisieren seit Monaten die Öffentlichkeit, um faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber den Golf-Carriern zu erreichen.



		Deutschland	VAE/Katar
Fluggesellschaften	Milliarden-Subventionen	Nein	Ja*
	Marktverhalten entsprechend Luftverkehrsabkommen	Ja	Nein
	Privatwirtschaftlich	Ja	Nein
Steuern	Luftverkehrsteuer	Ja	Nein
	Ertragsteuer	Ja	Nein
	Einkommensteuer Mitarbeiter	Ja	Nein
Gebühren	Flughafengebühren	Hoch	Niedrig
	Flugsicherungsgebühren	Hoch	Niedrig
	Luftsicherheitsgebühren	Hoch	Niedrig
Umwelt	Emissionshandel	Ja	Nein
	Lärmschutz	Ja	Nein
	Lärmabhängige Entgelte	Ja	Nein
	Nachtflugverbote	Ja	Nein
Arbeitsmarkt	40-Stunden-Woche	Ja	Nein
	Kündigungsschutz	Ja	Nein
	Gewerkschaften	Ja	Nein
	Streikrecht	Ja	Nein

*42 Milliarden US-Dollar staatliche Vergünstigungen, Hilfen und Kapitalzuführungen entsprechend Berechnungen von American Airlines, Delta, United Airlines