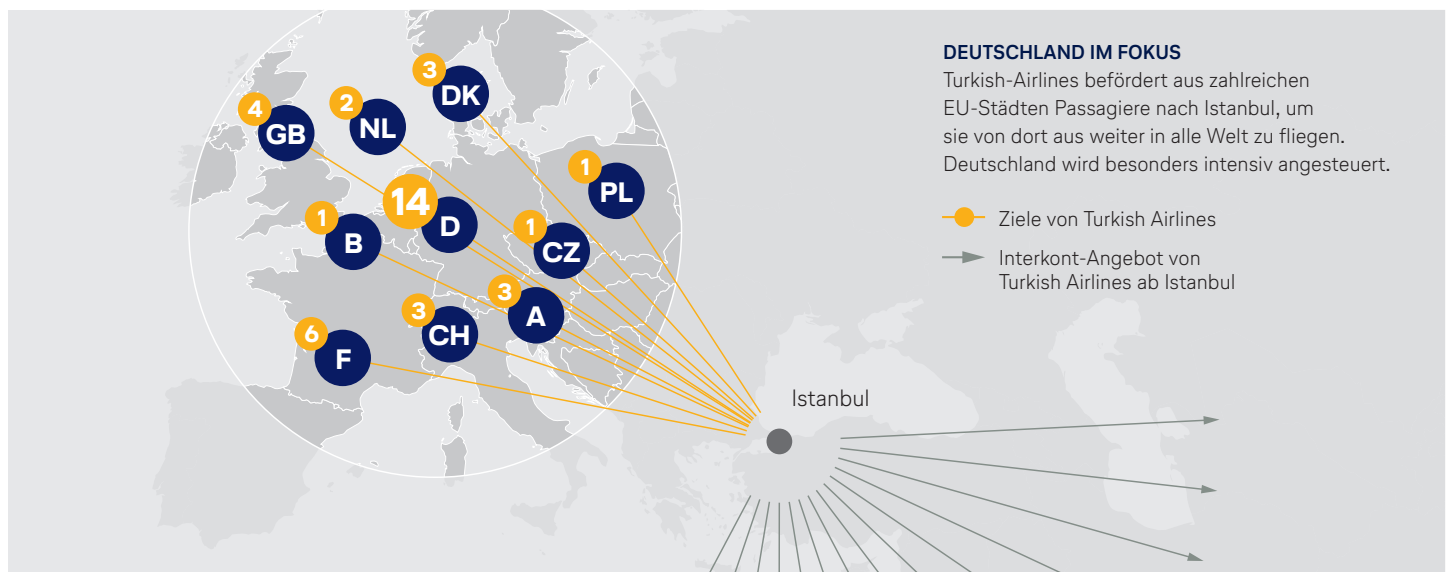


Neues Drehkreuz in Istanbul

DEUTSCHER LUFTVERKEHR UNTER DRUCK

Ende Oktober eröffnet die Türkei ihren neuen Flughafen in Istanbul. Die Kapazität beträgt 90 Millionen Passagiere pro Jahr, in der Endausbaustufe sogar 200 Millionen Reisende. Zum Vergleich: In Frankfurt starteten und landeten 2017 rund 64,5 Millionen Passagiere. Die türkische Infrastrukturpolitik zielt darauf ab, Umsteigepassagiere insbesondere auch von EU-Airports abzuziehen.



Istanbul als Drehkreuz ist ohne Turkish Airlines als Home-Carrier undenkbar. Das halbstaatliche Unternehmen verfolgt ehrgeizige Wachstumspläne. So wächst die Passagierflotte bis Ende 2023 um rund 50 Prozent auf 460 Flugzeuge. Die Maschinen sollen auch auf Strecken in die EU eingesetzt werden. Damit wird Turkish Airlines noch mehr Fluggäste aus der EU zunächst nach Istanbul befördern, um sie dort in Langstreckenflugzeuge gen Fernost und Afrika umsteigen zu lassen. Istanbul konkurriert um die gleichen Passagiere wie London, Frankfurt oder München.

Der deutsche Markt spielt dabei eine wesentliche Rolle. Schon heute fliegt Turkish Airlines pro Tag durchschnittlich 38 Mal nach Deutschland. Insgesamt stehen hierzulande 14 Airports auf dem Flugplan. Zum Vergleich: In Frankreich steuert Turkish Airlines sechs, in Großbritannien vier Destinationen an.

Ungleiche Rahmenbedingungen

Der türkische Staat forciert diese Luftfahrt-Expansion durch maßgeschneiderte Rahmenbedingungen. Beispiele:

- **Steuern:** Sonderbelastungen wie die in Deutschland geltende Luftverkehrsteuer fallen in der Türkei – wie auch

in den allermeisten EU-Staaten – nicht an. In Deutschland betragen die Belastungen allein 2017 über 1,1 Milliarden Euro.

- **Luftsicherheitskontrollen:** In Deutschland müssen Airlines die Kosten unter anderem für die Passagier- und Gepäckkontrollen komplett selbst zahlen. Pro Passagier fallen dafür beispielsweise in Frankfurt 9 Euro an. In der Türkei beteiligt sich der Staat, die Airlines zahlen etwa 1,60 Euro pro Fluggast.
- **Betriebsbeschränkungen:** In Istanbul können Flugzeuge rund um die Uhr fliegen. Die teure Infrastruktur kann so optimal ausgelastet werden. Anders in Frankfurt und München, wo weitreichende Beschränkungen herrschen.

Die Lufthansa Group musste in den vergangenen fünf Jahren ihr Türkei-Programm um 50 Prozent reduzieren. Der neue Airport in Istanbul tritt an, weitere Passagierströme abzuziehen. Das fällt umso leichter, da die Airlines am Bosphorus unter ungleich leichteren Rahmenbedingungen arbeiten können. Vor diesem Hintergrund sind EU, Bund und Länder aufgerufen, den heimischen Luftverkehr von einseitigen Belastungen zu befreien, beziehungsweise die Modernisierung unserer Infrastruktur aktiv zu begleiten.