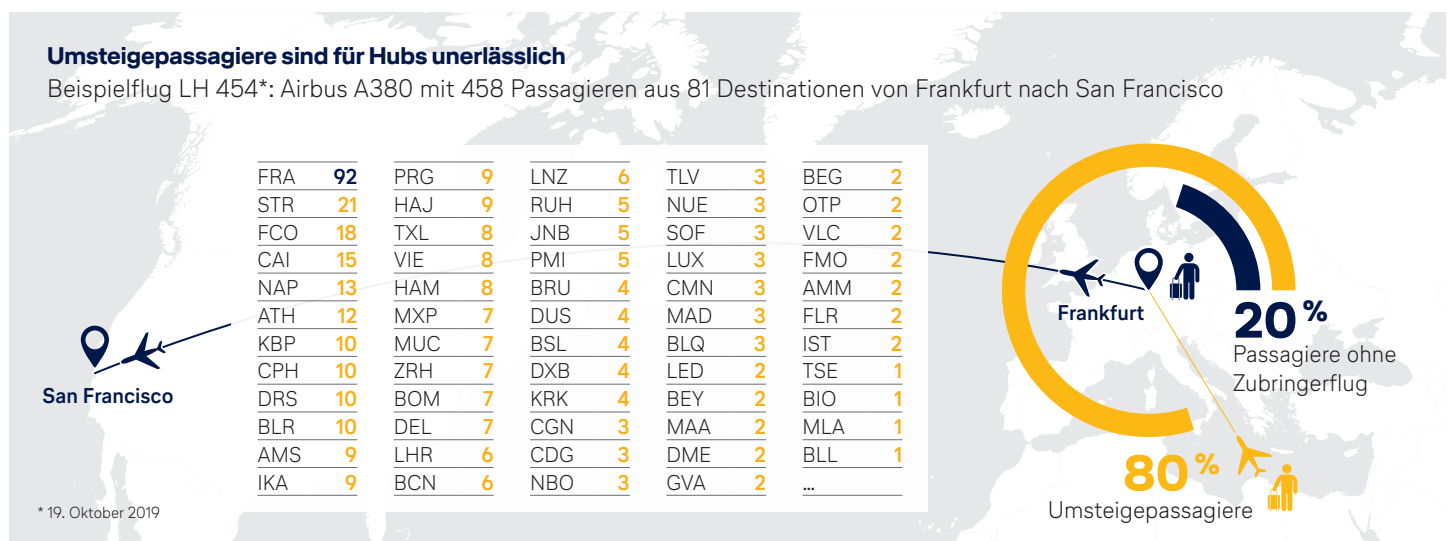


Slots

SCHLÜSSEL FÜR ERFOLGREICHE DREHKREUZE

Lufthansa muss Start- und Landerechte in Frankfurt und München abgeben. Das war der Preis, den die EU-Kommission für ihre Zustimmung zum Stabilisierungspaket verlangte. Je einem Wettbewerber an den beiden Heimatflughäfen muss Lufthansa die Stationierung von bis zu vier Flugzeugen ermöglichen und hierfür bis zu 24 Slots übertragen. Das sind rechnerisch drei Start- und drei Landerechte pro Flugzeug und Tag.



Was wenig klingen mag, ist gleichwohl ein spürbarer Einschnitt in das Lufthansa Kerngeschäft, das auf der optimalen Nutzung der Hubs und den notwendigen Start- und Landerechten in ganz bestimmten Zeitfenstern basiert.

Deutschland ist – anders als Frankreich oder Großbritannien – aufgrund seiner föderalen Ordnung seit jeher stark dezentral organisiert. Das wirkt sich auch auf die Infrastruktur aus: Während der Pariser Flughafen Charles de Gaulle von rund 14 Millionen Einwohnern innerhalb von 90 Minuten zu erreichen ist und London Heathrow sogar von 20 Millionen, sind es in Frankfurt und München deutlich weniger. Das bedeutet: Um ein attraktives und wirtschaftliches Angebot für Interkontinentalflüge bieten zu können, brauchen die deutschen Drehkreuze ein gut funktionierendes Netz von Zubringerflügen mit ausreichend Umsteigepassagieren.

Der Betrieb der Drehkreuze ist ein ausgeklügeltes, eng abgestimmtes und komplexes System. In Frankfurt und München bündelt Lufthansa – ebenso wie es Air France, British Airways, Delta Airlines, Emirates oder China Airlines an ihren Hubs tun – Passagiere für ihre Langstreckenflüge. Hierdurch wird die nötige Auslastung erreicht, um Großraumflugzeuge auf Fernstrecken wirtschaftlich einsetzen zu können. Der Vorteil: Auch Reisende aus kleineren Städten oder peripheren

Regionen können mit einmaligem Umsteigen Ziele in der ganzen Welt erreichen. In Frankfurt steigen im Schnitt 70 Prozent aller Reisenden um. Voraussetzung für dieses breite Verbindungsangebot ist eine diffizil abgestimmte Struktur aus An- und Abflügen zu spezifischen Zeiten. Durch die exakte Abstimmung der Flugpläne erhalten Passagiere passgenaue Anschlussflüge ohne lange Wartezeiten.

Das Beispiel des Fluges LH 454 von Frankfurt nach San Francisco am 19. Oktober 2019 zeigt die Relevanz von Zubringerflügen. An Bord des Fluges waren 458 Fluggäste. Von diesen 458 Reisenden sind lediglich 92 direkt in Frankfurt zugestiegen. Alle anderen waren zuvor von 81 Destinationen nach Frankfurt angereist und sind hier in den Flug in die USA umgestiegen.

Fehlen diese Zustieger, kann der Langstreckenflug nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Das zeigt: Für das Drehkreuzsystem der Lufthansa und die Konnektivität, die wir Deutschland bieten, spielen Slots in den kritischen Zeitfenstern eine zentrale Rolle. Dass die EU-Kommission in der schlimmsten Krise der zivilen Luftfahrt in diese sensible Produktionsstruktur eingreift, bleibt unverstänlich. In Zukunft werden dadurch Langstreckenanbieter außerhalb Europas direkt oder indirekt gestärkt.