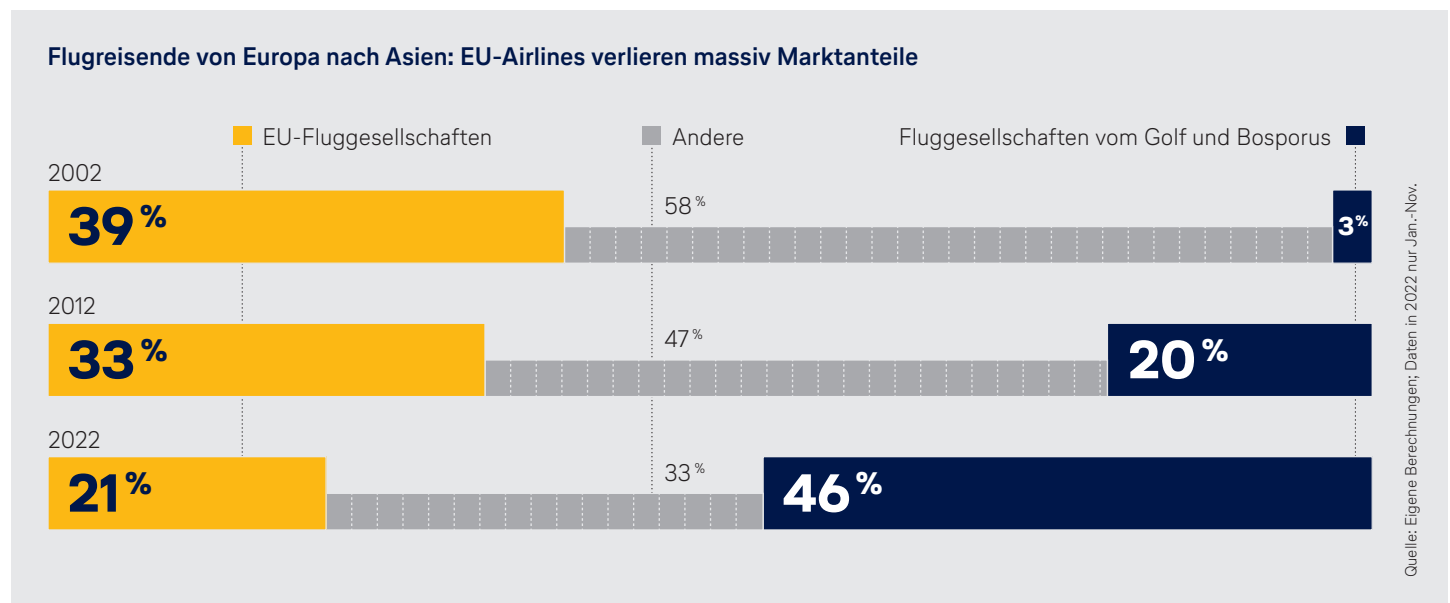


## Neue Wettbewerbsrealität im internationalen Luftverkehr

# DIE EU IST GEFORDERT

Der internationale Luftverkehrsmarkt ist hart umkämpft. In vielen Weltregionen greift die Politik aktiv ein, um die eigene Industrie zu stärken und ihr zu Marktanteilen zu verhelfen. Der globale Wettbewerb wird dadurch massiv verzerrt. Die Europäische Union unterschätzt die damit verbundenen Risiken nicht nur, sondern verschärft diese Schieflage mit ihrer Politik sogar noch aktiv.



Die Ankündigung aus Saudi-Arabien Ende 2022 ließ aufhören: Eine weitere Airline und ein neuer Flughafen entstehen. Die Kapazität in Riad soll bis 2050 auf 185 Millionen Passagiere steigen. Das Investitionsvolumen beträgt 100 Milliarden US Dollar. Zum Vergleich: Im Rekordjahr 2019 zählte der Frankfurter Flughafen nicht einmal halb so viele Reisende.

Auch in Istanbul stehen die Zeichen auf Expansion: Der dortige Flughafen ist Heimat von Turkish Airlines. Bei seiner Öffnung im Jahr 2018 lag die Kapazität bei 90 Millionen Passagieren. Bereits 2027 soll die Abfertigung von bis zu 200 Millionen Passagieren möglich sein.

Hinzu kommen die Vereinigten Arabischen Emirate und Katar mit ihren riesigen Drehkreuzen. Die staatliche Infrastruktur ist hochmodern und erlaubt unbegrenztes Wachstum – in Europa unvorstellbar. Diese Staaten subventionieren ihre Home-Carrier bereits seit Jahren, das finanzielle Ausmaß bleibt intransparent. Nur so können Emirates und Qatar Airways auch mutmaßlich unwirtschaftliche Strecken bedienen.

### Marktanteile verschieben sich zulasten der EU

Die kompromisslosen Investitionen am Golf und Bosphorus haben unmittelbare Folgen für die EU. Für heimische Netzwerk-Airlines und ihre Drehkreuze hat sich der Wettbewerbsrahmen stetig verschlechtert. Der Blick auf den EU-Asien-Verkehr bestätigt: Die Verkehrsströme verlagern sich zunehmend aus der EU heraus. Im Jahr 2002 hielten Airlines vom Golf und Bosphorus einen Marktanteil von 3 Prozent. Im vergangenen Jahr lag er bereits bei 46 Prozent.

Eine Trendumkehr ist nicht in Sicht. Im Gegenteil: Der regulatorische Rahmen begünstigt diese Entwicklung. Die geplante EU-Klimaschutzpolitik (Fit for 55) behandelt die Erwartung europäischer Netzwerk-Airlines zugunsten eines Level-Playing-Field stiefmütterlich. Folglich profitiert die Konkurrenz sogar noch von asymmetrischen Umwelt-, Verbraucherschutz- und Sozialstandards „made in Europe“.

### EU-Katar-Abkommen: Vorteile ungleich verteilt

Ein weiteres Beispiel: das EU-Luftverkehrsabkommen mit Katar. Das Comprehensive Air Transport Agreement (CATA) wurde im Oktober 2021 unterzeichnet und öffnet den euro-

päischen Markt stufenweise bis zur vollständigen Liberalisierung zum Winterflugplan 2024/2025. Mit dem CATA erhält Qatar Airways freien Zugang zum EU-Wirtschaftsraum mit 450 Millionen Einwohnern, wohingegen europäische Airlines in Katar lediglich drei Millionen Einwohner erreichen können. Dabei ist das Geschäftsmodell Katars ausschließlich auf Umsteigeverkehre ausgerichtet und bedrängt Europa massiv: Qatar Airways bietet im Sommer 2023 mehr als 350 Frequenzen von Doha zu europäischen Zielen an. EU-Airlines hingegen fliegen so gut wie gar nicht nach Doha.

### Faire Rahmenbedingungen erforderlich

Die EU muss diese Wettbewerbsrealität endlich angemessen berücksichtigen. Verzerrende Belastungen für die heimischen Unternehmen müssen zwingend vermieden werden. EU-Regulierung muss grundsätzlich so gestaltet werden, dass

sie europäische und nicht-europäische Luftverkehrsgesellschaften vergleichbar behandelt. Ein zentraler Hebel sind Luftverkehrsabkommen. Anpassungen und Neuabschlüsse müssen gleiche Umwelt-, Sozial- und Wettbewerbsstandards setzen. Zugleich bedarf es konkreter Instrumente, um diese Vereinbarungen verbindlich durchzusetzen. Nur so ist ein faires Level-Playing-Field erreichbar.

Darüber hinaus hat die EU-Politik weitere Ansatzpunkte. Dazu zählen neue und wettbewerbsneutrale Finanzierungs-kreisläufe für nachhaltige Flugkraftstoffe. Auch die Aufnahme des Luftverkehrs in die EU-Taxonomie ist wichtig, damit die Transformation zur Klimaneutralität gelingt. Lässt die EU diese positiven Akzente ungenutzt, gehen ihr weitere wichtige Wertschöpfungsanteile verloren. Die potenziellen Nutznießer stehen schon fest.

