

Luftverkehr in Saudi-Arabien

INDUSTRIEPOLITIK FORCIERT
XXL-WACHSTUM

Seit einem Jahrzehnt gewinnen Staatsairlines aus Katar, den Vereinigten Arabischen Emiraten und der Türkei massiv Marktanteile. Das hat viel mit den industriepolitischen Rahmenbedingungen zu tun. Hierzulande wird Luftverkehr zulasten der EU-Airlines einseitig verteuert und fairer Wettbewerb erschwert. Dort hingegen fördern die Regierungen den Luftverkehr nach Kräften – das gilt seit neuestem auch für Saudi-Arabien.

Das Land schwingt sich zu einem ambitionierten Luftfahrtstandort auf. In atemberaubendem Tempo entwickelt Saudi-Arabien eine Infrastruktur, die den Standortwettbewerb zusätzlich anheizt. Dabei geht die Regierung äußerst strukturiert und ehrgeizig vor. Grundlage ist die Strategie „Vision 2030“, die praktisch jeden Teil des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens berührt. Kernziel für den Luftverkehr: das Königreich zu einem Passagier- und Logistikdrehkreis zu entwickeln, das Europa, Asien und Afrika verbindet.

Dafür wendet Saudi-Arabien enorme Summen auf. 100 Milliarden Euro fließen bis 2030 in die Reise- und Tourismusbranche, davon etwa ein Drittel in den Luftverkehr. Mit dem Geld soll beispielsweise der Hauptstadtflughafen zu einem der weltweit größten Airports ausgebaut werden. Der Golfstaat setzt darauf, dass sich die landesweiten Passagierzahlen von knapp 90 Millionen im Jahr 2019 bis 2030 auf 330 Millionen fast vervierfachen. Zudem wurde jüngst eine zweite, komplett staatliche Airline gegründet – die in sieben Jahren bereits 100 Ziele in aller Welt ansteuern soll.

All das kann leicht als Gigantomanie kritisiert werden. Tatsache aber ist, dass immer mehr Länder ihre Tourismus-

und Luftverkehrsindustrie als zentrale ökonomische Säulen stärken. Darauf muss die EU industriepolitische Antworten finden. Eine Bestandsaufnahme fällt diesbezüglich ernüchternd aus. Während die EU den Nachbarschaftsverkehr mit den Golfstaaten weiter liberalisiert, verschärft sie über die Klimaschutzpolitik die Regulierung einseitig für EU-Netzwerkairlines. Diese Einseitigkeit wirkt wie ein Konjunkturprogramm für die nichteuropäischen Staatsairlines. Die Folge: Verlagerung an andere Standorte mit weniger Ambitionen beim Klimaschutz.

Um es klar zu sagen: Wir wollen kein Wachstum um jeden Preis. Fliegen wird teurer werden. Die Transformation gibt es nicht zum Nulltarif, weder für die Unternehmen noch für die Kunden oder die Politik. Enorme Investitionen in nachhaltige Flugtreibstoffe und völlig neue Flugzeuge sind notwendig. Damit grenzen wir uns fundamental von XXL-Wachstumsfantasien ab. Umso wichtiger ist es, dass die EU globale Entwicklungen zur Kenntnis nimmt und dafür Sorge trägt, dass Europa auch in Zukunft über eine unabhängige und leistungsstarke Luftfahrtindustrie verfügt. Auch und gerade aus Gründen der Nachhaltigkeit.

