

## Wettbewerb im Luftverkehr

# WANN MACHT SICH DIE EU EHRlich?

Europa braucht einen Kurswechsel. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit muss Leitmotiv der neuen EU-Legislatur werden. Das gilt auch im Luftverkehr. Denn während autokratische Länder ihre Staatsairlines subventionieren, benachteiligt die EU einseitig ihre heimischen Fluggesellschaften.

Im Luftverkehr ist die Wettbewerbsdynamik größer denn je. Den europäischen Markt haben auch Airlines vom Bosphorus und Persischen Golf (BoGu) fest im Blick. Vor allem im Langstreckenverkehr der EU mit Asien und Afrika machen sie mit ihren nahe gelegenen Hubs den Europäern Konkurrenz. Ihre Strategie: Kostenvorteile nutzen, Infrastruktur und Kapazitäten massiv ausbauen – auch mit milliardenschweren Subventionen.

### Airlines am Golf und Bosphorus expandieren

Von ihren Drehkreuzen fliegen die BoGu-Carrier in diesem Sommer die Heimatmärkte der Lufthansa mehr als 700-mal pro Woche an. Das sind noch einmal 8 Prozent mehr Frequenzen als im starken Referenzjahr 2019. Im Vergleich dazu fliegen die Airlines der Lufthansa Group nur etwa 30-mal wöchentlich an die Hubs am Golf und in der Türkei, ein Rückgang von 6 Prozent gegenüber 2019. Auf Deutschland bezogen stehen im Sommer wöchentlich 450 Verbindungen der BoGu-Carrier rund 20 Lufthansa-Verbindungen gegenüber.

Diese Schere wird sich weiter öffnen, die Ambitionen an Golf und Bosphorus sind enorm. Saudi-Arabien will das Passagieraufkommen bis 2030 auf 330 Millionen Reisende mehr als verdreifachen. Dafür wurde mit Riyadh Air gleich ein neuer Flagcarrier gegründet. Im benachbarten Katar ist das größte Flughafenterminal der Welt geplant, die Investitionskosten in Dubai: rund 33 Milliarden Euro. In Istanbul soll die Airport-Kapazität bis 2028 auf 200 Millionen Reisende pro Jahr steigen.

Schon heute sind die strukturellen Verschiebungen im Markt spürbar. Das zeigen Daten des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zum Flugverkehr Richtung Asien: 2010 stiegen knapp 40 Prozent der Passagiere aus Deutschland an Drehkreuzen außerhalb der EU um. 2023 waren es bereits 55 Prozent. Der Anteil deutscher Hubs sank seit 2010 von 17 auf 10 Prozent. Auch Direktverbindungen haben an Bedeutung verloren. Der Anteil europäischer Hubs stagniert auf niedrigem Niveau.

### Ungleichgewicht zwischen den Luftverkehrsmärkten wächst Sommerflugplan 2024



### Level Playing Field nötig

Eine starke Luftfahrt ist für Europa strategisch, wirtschaftlich und politisch von Bedeutung. Um einen langfristigen Verlust von Wertschöpfung im EU-Luftverkehr zu vermeiden, müssen bestehende Gesetze überarbeitet und künftige Regulierungen einem „Wettbewerbscheck“ unterzogen werden.

Das gilt insbesondere für das Klimaschutzpaket „Fit for 55“, das in seiner aktuellen Form bestehende Kostennachteile für EU-Unternehmen weiter vergrößert und so die Verkehrsverlagerung vor die Tore der EU beschleunigt.

Ein wirksames internationales Level Playing Field sollte zu den Top-Prioritäten der europäischen Luftverkehrspolitik werden. Insellösungen etwa beim Klimaschutz helfen nicht der Umwelt, sondern werden zum Trumpf für die Konkurrenz außerhalb Europas.

Um zukunftsfähig zu bleiben, muss Brüssel nun die Wettbewerbsfähigkeit priorisieren und strukturelles Wachstum ermöglichen. Eine konzeptionelle Neuausrichtung ist gefragt. Die kürzlich veröffentlichte deutsch-französische Agenda setzt hierfür den richtigen Ton.