

Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 44 11
www.tagesanzeiger.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 173'877
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 39
Fläche: 77'284 mm²

Die Angst vor dem bösen Golf

Um ihr Wachstum anzukurbeln, setzen Golfstaaten auf die Luftfahrtindustrie. Investiert wird auch in der Schweiz: Fast 4000 Arbeitsplätze in der Branche sind vom Kapital aus der Golfregion abhängig.



Investment der Arabischen Emirate: Darwin Airline wurde zu Etihad Regional. Foto: Ennio Leanza (Keystone)

Von Simone Schmid

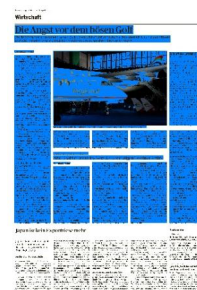
Sie scheinen unermessliche Ressourcen zu haben. Sie wachsen, während andere schrumpfen. Und sie gehen seit Jahren in Europa auf Einkaufstour: Fluggesellschaften aus der Golfregion lehnen die europäischen Airlines das Fürchten. In der Schweiz sorgt zurzeit die Airline Etihad aus Abu Dhabi für rote Köpfe. Die Firma wird verdächtigt, trotz Minderheitsbeteiligung die Schweizer Regionalfluggesellschaft Darwin Airline zu kontrollieren - als Fluggesellschaft aus einem Nicht-EU-Staat darf Etihad das nach geltendem Recht nicht. Etihad be-

sitzt in Europa bereits Anteile an Air Berlin, Aer Lingus und Air Serbia und plant einen Einstieg bei Alitalia. Die Swiss bangt um ihr Langstreckengeschäft.

In der Schweizer Luftfahrtbranche sind mittlerweile knapp 4000 Arbeitsplätze vom Kapital aus den Arabischen Emiraten abhängig - eine Entwicklung, die erst vor acht Jahren eingesetzt hat. Damals wurde die Swissair-Tochter SR Technics an ein Konsortium aus den Vereinigten Arabischen Emiraten verkauft. Heute gehört die Flugzeugwartungsfirma, die in der Schweiz rund 2400 Personen beschäftigt, zu 100 Pro-

zent der Mubadala Development Company, einem Staatsfonds der Vereinigten Arabischen Emirate.

2007 ging eine weitere Schweizer Gesellschaft in arabischen Besitz über: die Bodenabfertigungsgesellschaft Jet Aviation Handling AG, die in Zürich und Genf rund 1100 Personen beschäftigt. Das Unternehmen heisst heute Dnata Switzerland und gehört zur Emirates-Gruppe mit Sitz in Dubai. Und neben der Darwin Airline, bei der Etihad im letzten November mit 33,3 Prozent eingestiegen ist, hat auch die Basler Paketfluggesellschaft Farnair seit 2007 einen Mit-



Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 44 11
www.tagesanzeiger.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 173'877
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 39
Fläche: 77'284 mm²

besitzer aus der Golfregion: die Falcon Aviation Group mit Sitz in Abu Dhabi.

Arbeitsplätze gefährdet

So sind nun etwa ein Zehntel aller Arbeitsplätze in der Luftfahrtbranche ganz oder teilweise in Händen von Golfstaaten-Firmen. Das bereitet dem Dachverband der Schweizer Luftfahrt, Aerosuisse, Sorgen: «Wenn sich die Rahmenbedingungen in der Schweiz nicht verbessern, besteht die Gefahr, dass Arbeitsplätze nach Abu Dhabi oder Dubai verlegt werden», sagt Claudio Lasagni, bei Aerosuisse für die Sparte Flugzeugunterhalt und -hersteller verantwortlich.

Auch Andreas Wittmer, Luftfahrtexperte der Universität St. Gallen, sieht die Investitionen aus dem Nahen Osten skeptisch: «Positiv ist, dass die Geldgeber aus dem Nahen Osten in Europa Arbeitsplätze erhalten.» Viele der aufgekauften Firmen hätten wenig Wachstumspotenzial und wären auf lange Frist eingegangen. «Gleichzeitig werden jedoch Abhängigkeiten geschaffen, die bei Spargelüsten gefährlich werden könnten», sagt der Ökonom.

Die Einkäufe in Europa sind Teil einer Industriepolitik, die von den Golfstaaten seit mehreren Jahren betrieben wird. Das Ziel ist, unabhängiger vom Erdöl-export zu werden. «Die Gesellschaften müssen sich auf die Zeit nach dem Öl einrichten und investieren in arbeitsplatzintensive Branchen wie den Tourismus oder in Airlines», sagt Jan Atteslander, Ressortleiter Aussenwirtschaft bei Economiesuisse. So soll zum Beispiel im Nahen Osten die wichtigste Verkehrsdrehscheibe der Welt entstehen, über die in Zukunft ein grosser Teil des Langstreckenflugverkehrs geleitet wird. «Wenn man in acht Stunden 75 Prozent der Weltbevölkerung erreichen kann, wird sich die eine oder andere Firma überlegen, ihren Hauptsitz dorthin zu verlegen», sagt Andreas Wittmer.

Die Fluggesellschaften werden politisch und finanziell gestützt. Wittmer schätzt, dass Airlines wie Etihad oder Emirates durch tiefere Steuersätze, Abgaben und Löhne einen Kostenvorteil gegenüber den europäischen Airlines von mindestens 20 Prozent haben. Zudem darf auch in der Nacht geflogen werden. Das zeigt Wirkung: Zwischen 2000 und 2012 sind die Fluggesellschaften im Nahen Osten um 346 Prozent gewachsen. Heute bieten sie ein Produkt an, von dem selbst die Swiss sagt, dass es «vergleichbar, zum Teil sogar besser» sei als ihres, jedoch zu massiv günstigeren Preisen.

Schwere Zeiten für Swiss

Aus Konsumentensicht ist das positiv. «Aber nur, solange kein Dumping vorliegt und der Wettbewerb nicht verzerrt wird», sagt Jan Atteslander und erinnert daran, dass es auch in Europa jahrzehntelang Tradition war, die staatlichen Fluggesellschaften zu stützen. Andreas Wittmer warnt davor, dass die Swiss ohne Protektionismus im Langstreckenmarkt schweren Zeiten entgegenblickt und die Interkontinental-Anbindung der Schweiz zu einem beträchtlichen Teil von den Golf-Airlines übernommen werden könnte. «Dann wird irgendein Scheich entscheiden, wie die Schweizer Wirtschaft mit der Welt vernetzt ist.»

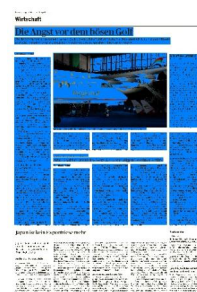
Laut Experten warten die Golf-Airlines nur darauf, neue Strecken in der Schweiz zu eröffnen - zum Beispiel Zürich-New York. Bis in einem Jahr soll nun im Rahmen des neuen luftfahrtpolitischen Berichts geklärt werden, wie die politische Haltung gegenüber der Golf-Konkurrenz aussieht. «Die Frage soll beantwortet werden, ob diese Airlines nur eine Bedrohung des schweizerischen Luftfahrtsystems darstellen oder ob sie auch neue Chancen eröffnen», sagt Bazl-Sprecher Urs Holderegger.

Zukunft der Luftfahrt Triste Prognose der Uni St. Gallen

Forscher der Universität St. Gallen haben im Auftrag des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl) über die Zukunft der globalen Luftfahrt unter dem Einfluss von Golf-Airlines gemutmasst. Und sie malen ein Schreckensszenario. Die Entwicklung, die momentan im Gang sei, führe «zwangsläufig» in einen ruinösen Wettbewerb, falls nicht die Kosten für die Netzwerkausdehnung zu gross würden. Die Folge sei eine weltweite Konsolidierung der Branche, nach der nur rund drei Airline-Gruppen übrig blieben. Pro Kontinent werden in dem Szenario noch vier bis fünf «Mega-Hubs» existieren. Alle anderen Flughäfen, auch jene, die bisher als Hubs wirkten, übernehmen eine reine Zudienerrolle.

Anders als ihre Konkurrenten müssen Golf-Airlines nicht per se rentabel operieren. Vielmehr sind sie Teil einer staatlichen Strategie, die Golfregion zum internationalen Knoten für Handel, Verkehr, Kommunikation und Finanzen zu machen, wie die Forscher ausführen.

Als nächste Schritte der arabischen Airlines auf dem Weg zur Weltherrschaft sehen die St. Galler Forscher die Optimierung der Verbindungen zwischen Europa und Asien und dann den Aufbau von Linien zwischen Europa und Nordamerika. (stü)



Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 44 11
www.tagesanzeiger.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 173'877
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 39
Fläche: 77'284 mm²

Überprüfung durch Bundesamt

Abu Dhabi diktiert das Netz der ehemaligen Tessiner Airline

Von Mischa Stünzi

Die arabische Fluggesellschaft Etihad mischt mit ihrer aggressiven Übernahmepolitik den europäischen Markt so stark auf, dass nicht nur den hiesigen Fluggesellschaften, sondern nun auch den Behörden mulmig wird. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat deshalb eine Prüfung eingeleitet, wem denn nun Etihad Regional, die frühere Darwin Airline, tatsächlich gehört und wer die Kontrolle über die Fluggesellschaft ausübt. Im Fachjargon: Ownership-and-Control-Prüfung. Auch die EU-Kommission gab unlängst bekannt, sie nehme die Beteiligung von Etihad an Air Berlin unter die Lupe.

Die Prüfung kann weitreichende Folgen haben. Kommen die Behörden zum Schluss, dass Etihad Regional oder Air Berlin so stark unter arabischem Einfluss stehen, dass sie nicht mehr als Schweizer respektive europäische Airline bezeichnet werden können, droht der Verlust von wesentlichen Landerechten oder der Entzug der Betriebsbewilligung. «Das ist aber nur die Ultima Ratio», sagt Bazl-Sprecher Urs Holderegger. Vorher würde man mit der Airline das Gespräch und eine einvernehmliche Lösung suchen.

Es gibt durchaus Indizien dafür, dass Etihad bei ihren europäischen Partnern das Sagen hat. Zwar ist unbestritten, dass die Araber im Okzident lediglich Minderheitsbeteiligungen haben. Das hindert sie aber nicht daran, die Fäden in den Händen zu halten. Offensichtlich ist das bei Air Serbia, wo Etihad für die nächsten fünf Jahre das Management

übernommen hat.

Bei Air Berlin und Etihad manifestiert sich die Einflussnahme aus Abu Dhabi augenfällig beim Streckennetz. Die Swiss verweist in ihrer Stellungnahme ans Bazl darauf, dass die deutsche Billigairline kurz nach der Bekanntgabe der Kooperation mit Etihad fast sämtliche Verbindungen in den Nahen Osten eingestellt habe. Auch das alte Darwin-Netz wird merklich an die Bedürfnisse des neuen Partners angepasst. So werden zahlreiche neue Flüge nach Genf ins Programm genommen. Zudem baut Etihad Regional Zürich als neues Drehkreuz auf. Sogar der Hauptsitz soll aus dem Tessin in die Limmatstadt verlegt werden. Hintergrund der neu entdeckten Liebe: Das arabische Mutterhaus wird ab Juni täglich von Zürich nach Abu Dhabi fliegen. Darwin ist mit der Zusammenarbeit zum Zudiener von Etihad geworden. Ihre Aufgabe beschränkt sich grösstenteils darauf, Gäste aus ganz Europa zu den Flughäfen zu bringen, die vom grossen Bruder bedient werden.

Dass Etihad der Schweizer Fluggesellschaft das Streckennetz diktiert, ist allein aber noch kein Grund, um durch die Ownership-and-Control-Prüfung zu fallen. «Es muss, wenn schon, klar werden, dass Etihad rechtlich die Kontrolle über Darwin ausübt», sagt Holderegger vom Bazl. Was das im Detail heisst, will er mit Blick auf das laufende Verfahren nicht ausführen. Er verweist jedoch darauf, dass das Bazl «keinen unmittelbaren Handlungsbedarf» sehe.

Auf Anfragen hat Etihad Regional nicht reagiert.