



Unfairer Vorteil durch Staatsgelder Golf-Airlines
 Foto: Keystone

Krieg über den Wolken

Die Golfstaaten subventionieren ihre Airlines mit Milliarden – Swiss-Chef Harry Hohmeister fordert, dass der Bund einschreitet

Cornelia Krause

Kloten Der Vorwurf, dass die Golfstaaten ihre Airlines Emirates, Qatar Airways und Etihad grosszügig subventionieren, steht schon lange im Raum. Gerne führt etwa Swiss-Chef Harry Hohmeister die «ungleich langen Spiesse» an, dank deren die staatlichen Fluggesellschaften aus dem Golf innerhalb weniger Jahre rasant gewachsen sind und den westlichen Airlines Passagiere wegnehmen – mit bestem Service und neuestem Fluggerät. Nun zeigt eine Studie der amerikanischen Fluglinien Delta, American Airlines und United auf, wie

umfangreich die Unterstützung der Golf-Airlines durch die dortigen Regierungen offenbar ausfällt. Das 55-seitige Lobbying-Papier, erstellt Ende Januar, beschäftigt mittlerweile die Politik in den USA und der Europäischen Union.

In den letzten zehn Jahren sollen über 40 Milliarden US-Dollar an Subventionen in die Airlines der Golfregion geflossen sein, lautet das Fazit. Da die Fluglinien oftmals unvollständige Geschäfts- und Finanzzahlen liefern, stützt sich die Studie unter anderem auf interne Dokumente und Präsentationen. Das Papier zeigt, dass die Golfstaaten ihre Fluggesellschaften

mit diversen Finanzierungsmodellen fördern:

– So soll etwa Etihad in den Genuss von zinsfreien Darlehen in der Höhe von 6,6 Milliarden Dollar gekommen sein. Unter anderem in Form von Vorauszahlungen an die Flugzeughersteller Boeing und Airbus.

– Beim Sportsponsoring griff die Regierung von Abu Dhabi Etihad grosszügig unter die Arme. Die Kosten für das Engagement beim Fussballclub Manchester City werden auf 400 Millionen Pfund geschätzt.

– Landschenkungen an Qatar Airways: Durch den Wiederverkauf

von Grundstücken seien über 450 Millionen Dollar in die Airline-Kasse geflossen.

– Finanzspritzen von bis zu 4 Milliarden Dollar durch Dubais Regierung, um Verluste wettzumachen, die Emirates durch die Absicherung von Treibstoffkosten erlitt.

Philosophie widerspricht der Liberalisierung in Europa

Die Studie ist Wasser auf die Mühlen der Konkurrenten. Von der Swiss wird sie als glaubwürdig eingeschätzt. Das Papier zeige Verhaltensweisen auf, die in von der Welt Handelsorganisation (WTO) erfassten Handelsgebieten von westli-

chen Regierungen nicht toleriert würden. Sie zögen Retorsionsmassnahmen nach sich, heisst es seitens der Medienstelle. Swiss-Chef Hohmeister wirft den Golf-Airlines vor, «Industriepolitik, geprägt von Staatskapitalismus, zu betreiben», um «politische Ziele zu erreichen». Diese Wirtschaftsphilosophie widerspreche der in Europa und den USA vorangetriebenen Liberalisierung des Luftverkehrs. In der Schweiz hat die Diskussion um die Konkurrenz vom Golf diese Woche zusätzliche Nahrung erhalten, denn das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) veröffentlichte einen Bericht zur Wettbewerbsfähigkeit

der Schweizer Luftfahrt. In dem Dokument wird eine Benachteiligung der Branche gegenüber der Konkurrenz vom Golf gerügt.

Die Golf-Airlines haben Subventionen stets abgestritten und pochen weiterhin darauf, sich einem fairen Wettbewerb zu stellen. Sie verweisen auch darauf, dass westliche Staaten in der Vergangenheit ihren Fluggesellschaften selbst unter die Arme gegriffen haben. Emirates ging nun in die Offensive. Als Reaktion auf die US-Studie präsentierte die Airline jüngst ein eigenes Papier. Es zeigt

Fortsetzung — 42



Fortsetzung

Krieg über den Wolken

den volkswirtschaftlichen Beitrag von Emirates für Europa. 85 000 Jobs in der EU gingen auf das Konto der Airline, der Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt liege bei 6,8 Milliarden Euro.

Die Fronten sind verhärtet. Bei einem Luftfahrttreffen in Washington diese Woche tauschten die jeweiligen CEOs, darunter Lufthansa-Chef Carsten Spohr und Etihad-Chef James Hogan, harsche Worte aus.

Die US-Airlines fordern von ihrer Regierung angesichts der Studie eine Neuverhandlung der Luftverkehrsabkommen mit den Golfstaaten, die den Zugang zum Markt regeln. Auch in der EU steht

das Thema oben auf der Agenda. Die Verkehrsminister Frankreichs und Deutschlands haben bei der EU-Kommission vorgesprochen. Offenbar fanden sie Gehör. Die zuständige Kommissarin Violeta Bulc will bis Ende des Jahres Gespräche für ein Zivilluftfahrtabkommen mit den Golfstaaten beginnen.

Schweiz sollte Verkehrsrechte künftig restriktiver vergeben

Konkrete Massnahmen fordert nun auch der Schweizer Luftfahrt-Dachverband Aerosuisse. Er will mit Airlines ausserhalb Europas eine Vereinbarung über fairen Wettbewerb durchsetzen. Aerosuisse-Präsident Paul Kurus verlangt, hartes Geschütz gegen unfaire Konkurrenz aufzufahren. «Halten sich diese Airlines nicht an die Regeln des fairen und freien Wettbewerbs, sollte die Schweiz ihre Verkehrsrechte künftig restriktiver vergeben. - Eine Idee,

die auch bei Swiss-Chef Hohmeister auf Gehör stösst. «Sicherlich sind in der aktuellen Situation Fluggesellschaften aus dem Nahen und dem Mittleren Osten keine weiterführenden Verkehrsrechte mehr zu gewähren», sagt Hohmeister.

Die Erwartungen bei Lufthansa und Swiss gehen allerdings wei-

ter. Sie wollen, dass in einem EU-Luftfahrtabkommen mit den Golfstaaten die grundlegenden Prinzipien für fairen Wettbewerb der WTO auch auf die Luftfahrt angewendet werden. Gefordert werden zudem Sozialstandards für die Beschäftigten, an die sich auch die Golfcarrier halten müssten. Von

einem solchen Abkommen könnte die Schweiz indirekt profitieren, denn die Airlines müssten ihre Geschäftsmodelle grundsätzlich anpassen. Im Verkehrsdepartement heisst es denn auch, die Diskussion über das Abkommen werde mit Interesse verfolgt und das Thema Golf-Airlines werde auch bei

Treffen mit dem deutschen Verkehrsminister angesprochen. BZS-Sprecher Urs Holderegger weist aber darauf hin, dass die Schweiz mit Ländern ausserhalb der EU bilaterale Luftverkehrsabkommen abgeschlossen habe. «Eine Beschränkung der Verkehrsrechte kann nicht einseitig verfügt werden. Das heisst, die Schweiz müsste dafür neue Verträge aushandeln», sagt Holderegger. Dies gelte auch für eine von Aerosuisse geforderte Vereinbarung über fairen Wettbewerb. Es sei denn, die Vereinten Nationen nehmen sich des Themas an. Die Mitglieder der UN-Luftfahrtorganisation Icao könnten sich auf weltweit geltende Wettbewerbsvereinbarungen einigen. Aerosuisse-Präsident Kurus schwebt vor, dass die Icao deren Einhaltung auch kontrolliert. Eine Icao-Arbeitsgruppe hat die Arbeit aufgenommen.

Rapides Wachstum bei Golf-Airlines

Während bei den Fluggesellschaften in Europa und den USA das Wachstum moderat verläuft, legen die Golf-Fluglinien und Turkish Airlines ein rasantes Tempo vor. So stiegen die Passagierzahlen der Swiss innerhalb der letzten zehn Jahre um rund 80 Prozent auf 16,17 Millionen. Konkurrent Emirates legte um 340 Prozent zu (auf 44,5 Millionen). Etwa gleich stark wuchs Turkish Airlines. Zahlen von Etihad sind erst ab 2007 verfügbar. Das Plus bis zum letzten Jahr auf 14,3 Millionen Passagiere betrug über 200 Prozent. Auch künftig setzen die Airlines stark auf Expansion, wie die Flottenplanung beziehungsweise die Neubestellungen zeigen.

Flottenentwicklung (Anzahl Flugzeuge)

