

Handelsblatt

DEUTSCHLANDS WIRTSCHAFTS- UND FINANZZEITUNG **DIENSTAG, 20.07.2010**
G02531 / NR. 137 / PREIS 2,10 €

Der arabische Traum

Eine derart aggressive Strategie hat die Luftfahrtindustrie noch nie erlebt. Emirates will weltweit Nummer eins werden. Die Airline aus Dubai bestellte innerhalb weniger Wochen Flugzeuge im Wert von 20 Milliarden Dollar. Was wird aus der Lufthansa?

Falsche Bescheidenheit kann man Dubais Herrscherfamilie nicht vorwerfen. Eine Hand steckte leger in der Hosentasche des Anzugs, als Scheich Ahmed Bin Saeed Al-Maktoum, Chef der staatlichen Fluggesellschaft Emirates und Neffe des Staatsoberhauptes, gestern seinen jüngsten milliardenteuren Großeinkauf bekanntgab: „Wir wollen die Emirates zur führenden Fluglinie der Welt machen und Dubai als führendes Drehkreuz des Luftverkehrs ausbauen“, sagte er. „Das ist unsere Vision.“

30 Großraumflieger des Typs Boeing 777 hatte der Scheich zu Beginn der Luftfahrtmesse im britischen Farnborough bestellt. Listenpreis: 9,1 Mrd. Dollar. Erst kürzlich, bei der Luftfahrt-Ausstellung in Berlin, orderte Emirates vom Boeing-Konkurrenten Airbus 32 Flugzeuge vom Typ A380. Listenpreis: 11,5 Mrd. Dollar.

Der arabische Traum ist zugleich der Alptraum für die Lufthansa. Die deutsche Fluggesellschaft orderte weder in Berlin noch in Farnborough - und das ist kein Zufall. Sie leidet, woran derzeit die meisten Airlines leiden: an Überkapazitäten. Die Scheichs kümmern das Marktgeschehen hingegen wenig. Sie wollen wachsen - und zwar jetzt.

Auch wenn die Lufthansa, gemessen an Umsatz und Passagierzahl, noch fast dreimal so

groß ist wie die Araber - als führender Anbieter von Langstreckenflügen hat Emirates die Deutschen überholt. Und: Während die Lufthansa 2009 einen Verlust verbuchte, stiegen die Araber mit einem Gewinn von 691 Mio. Euro zur profitabelsten Airline der Welt auf.

In zehn Jahren, erwarten Luftfahrtexperten, wird die Langstreckenflotte der Araber doppelt so groß sein wie die der Rivalen British Airways und Lufthansa zusammen. „Keine Frage, Emirates ist die große Herausforderung für alle etablierten Anbieter“, sagt Marc Lapidus vom Flugzeugfinanzierer Doric Asset Finance.

In Deutschland fliegt Emirates bislang nur Frankfurt, München, Düsseldorf und Hamburg an, weil der Luftraum noch immer national reguliert wird. Doch die Scheichs hätten gern auch Stuttgart und Berlin im Programm. Bislang blockierte die Bundesregierung. Doch mit den milliardenschweren Airbus-Käufen fällt es zunehmend schwerer, sich den Angreifern zu verweigern. Verkehrsminister Peter Ramsauer zeigte im Handelsblatt-Interview eine neue und für die Lufthansa bedrohliche Offenheit: „Wir prüfen die einzelnen Wünsche ernsthaft und sehr genau.“

fas/jkn/dhs

Rasanten Wachstum

Zuwachs im 5-Jahres-Vergleich

	Emirates*	Lufthansa
2004/05 bis 2009/10		
Umsatz	116%	31%
Passagiere	120%	53%
2010 bestellte Flugzeuge	20,6	0
Listenpreis in Mrd. US\$		

Handelsblatt

*Geschäftsjahr zum 31.3.

Quelle: Unternehmen

Schwerpunkt Seite 4

Interview mit Minister Ramsauer Seite 5

Der arabische Traum

Fortsetzung von Seite 1

Dubai ist eine Macht im Luftverkehr, an der keiner mehr vorbeikommt – auch die Bundeskanzlerin nicht. Am 8. Juni feierte Angela Merkel auf der Internationalen Luftfahrtausstellung in Berlin den 11,5-Milliarden-Auftrag der Emirates an Airbus. Stolz hielt sie ein Modell des Fliegers A380 in die Kamera und düpierte damit manchen Lufthansa-Manager. Denn eigentlich sollte die Kanzlerin an diesem Tag mediengerecht auch noch durch den ersten A380 des Kranichs spazieren. Doch dafür fehlte ihr plötzlich die Zeit. So blieb es bei dem TV-Auftritt der deutschen Regierungschefin mit Emirates-Boss Scheich Ahmed bin Saeed Al-Maktoum.

Merkel, politisch nicht gerade erfolgsverwöhnt, sonnte sich im Licht des erfolgreichen arabischen Spitzenmanagers. Und dessen Strategie scheint aufzugehen. Konnte sich Lufthansa bislang darauf verlassen, dass die Regierung ihre schützende Hand über die Airline hält, etwa durch die restriktive Vergabe von Landerechten an ausländische Fluggesellschaften, bröckelt dieser Schutzschild. „War unsere Lobbyarbeit in den vergangenen Jahren einfach zu schlecht?“ fragen sich längst viele Airline-Führungskräfte in Deutschland. Emirates-Manager Andrew Parker jedenfalls ist mit Blick auf zusätzliche Landegenehmigungen in Deutschland optimistisch. „Die Tage, in denen Regierungen ihre nationalen Fluggesellschaften schützen konnten, werden bald vorbei sein“, prognostiziert er. „Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Airlines, die geschützt werden, ineffektiv werden.“

Klar ist: Von Rahmenbedingungen wie bei Emirates kann Lufthansa nur träumen. Der Golf-Carrier kann auf die volle Unterstützung der Herrscherfamilie von Dubai setzen.

Dubai verfügt nicht über so große Ölvorräte wie etwa das benachbarte Abu Dhabi und sucht deshalb nach anderen Einnahmequellen.

Lange Debatten über den Bau von Landebahnen wie etwa in Deutschland kennt man in den Golf-Staaten nicht. Ein zehnjähriges Moderationsverfahren wegen einer zusätzlichen Piste am Frankfurter Flughafen? In Dubai undenkbar. Vorteilhaft für Emirates ist auch, dass ihr Chef Scheich Ahmed bin Saeed Al-Maktoum gleichzeitig Chef der Luftfahrt- und der Verkehrsbehörde ist – eine Art Mayrhuber und Ramsauer in Personalunion.

Und Scheich Ahmed lässt keinen Zweifel daran, dass er ehrgeizige Pläne verfolgt. Dubai soll der Luftverkehrsknotenpunkt schlechthin werden. „Unsere Lage im Mittelpunkt der Welt, unsere Möglichkeit, die Welt über Dubai zu verbinden, und das starke Wachstum etwa in Brasilien oder Asien machen uns sehr zuversichtlich“, bringt Emirates-Manager Parker die Strategie auf den Punkt.

Ende Juni hat ein erster Teil des neuen Dubai World Central International Airports eröffnet. Noch starten und landen hier zwar wenige Flugzeuge. Doch ist der neue Airport erst einmal ausgebaut, wird er sechs Start- und Landebahnen haben, die parallel benutzt werden können – doppelt so viele wie derzeit in Frankfurt. 120 Millionen Passagiere und zwölf Millionen Tonnen Fracht pro Jahr – damit rechnen die arabischen Strategen. An diese Zahlen wird auf lange Sicht weltweit kein anderer Flughafen heranreichen.

Alles auf Sand gebaut, warnen Skeptiker nach den Zahlungsschwierigkeiten des Emirats Dubai und den Problemen des zur Herrscherfamilie gehörenden Flugzeugfinanziers DAE. Doch der Blick auf die Bilanzen der Emirates zeigt: Die Airline ist äußerst solide. Schwache Gegner sehen anders aus.

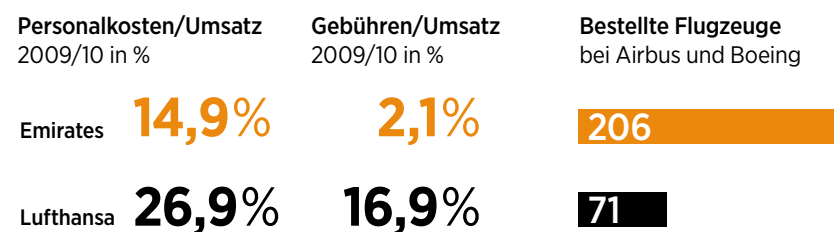
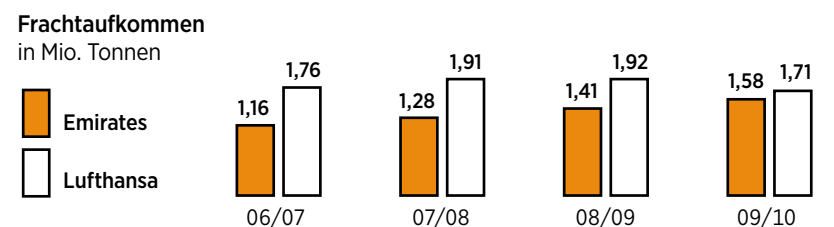
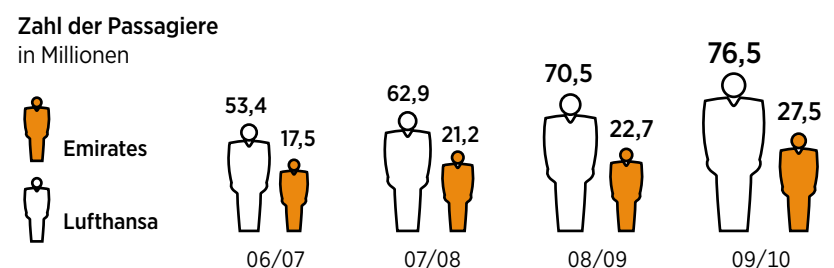
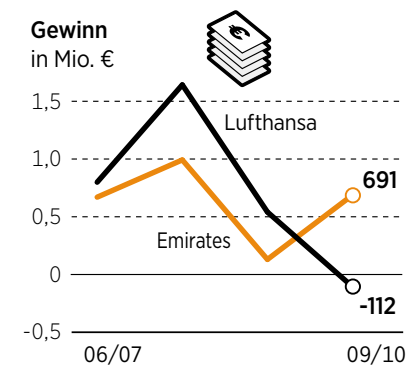
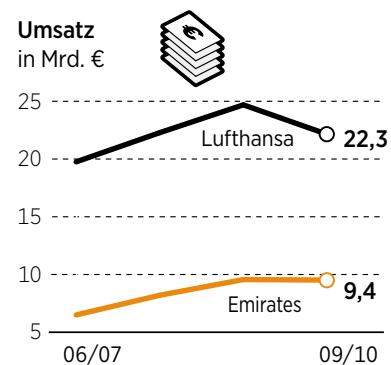
„Die Tage, in denen Regierungen ihre nationalen Fluggesellschaften schützen, werden bald vorbei sein.“

Andrew Parker
Emirates-Manager

Emirates und Lufthansa im Vergleich

Rangfolge der größten Airlines 2009 nach international geflogenen Kilometern

Passagierkilometer (in Mio.)		Frachtkilometer (in Mio.)	
1 Emirates	118284	1 Korean Air	8225
2 Lufthansa	118264	2 Cathay Pacific	7722
3 Air France	116711	3 Lufthansa	6660
4 British Airways	109402	4 Singapore Airlines	6455
5 Singapore Airlines	81552	5 Emirates	6369



Handelsblatt | Geschäftsjahr von Emirates jeweils zum 31.3. | Quellen: Unternehmensangaben, IATA

Die enge Verquickung von Emirates und der Herrscherfamilie provoziert immer wieder den Vorwurf anderer Airlines, die Araber würden subventioniert. So soll Emirates etwa Kerosin im Ölstaat sehr billig bekommen. Scheich Ahmed kontert solche Vorwürfe nur mit einem müden Lächeln – und verweist auf die geprüfte Bilanz des Unternehmens. Und die zeigt tatsächlich, dass Emirates mit 16,34 Euro je Passagier und 1 000 geflogenen Kilometern kaum weniger zahlt als etwa die Lufthansa mit 17,6 Euro.

Doch direkte Hilfen sind auch gar nicht nötig, es geht eleganter. Beispiel Gebühren: „Wir zahlen die gleichen Lande- und Flughafenengebühren in Dubai wie andere Airlines“, versichert Emirates-Manager Parker. Doch die Bilanz des Unternehmens spricht eine andere Sprache. Machen die Gebühren für Starts und Landungen bei Lufthansa immerhin fast 17 Prozent des Umsatzes aus, sind es beim Golf-Carrier gerade gut zwei Prozent. Steuern muss Emirates übrigens auch nicht zahlen.

Nach Schätzungen von Luftfahrtexperten summieren sich die Kostenvorteile der Araber gegenüber der Lufthansa auf bis zu 30 Prozent. Ein Flugzeug von Emirates fliegt damit bereits mit viel weniger Passagieren gewinnbringend als eines der Lufthansa. Geht es darum, neue Strecken zu etablieren, können die Araber länger durchhalten als die Deutschen. „Es herrscht hier keine Waffengleichheit“, kritisiert die Lufthansa. „Die Regierungen in Europa müssen hier sehr sensibel sein. Sonst hat die europäische Airline-Branche verloren.“

Emirates will gerade in Europa die ertragbringenden Geschäftskunden gewinnen. Statt mit Lufthansa direkt von Frankfurt nach Tokio sollen sie über das Drehkreuz Dubai fliegen. Lange Zeit wurde die Idee belächelt – schon wegen der längeren Flugzeiten. Doch Emirates kontert inzwischen mit Angeboten wie einem kostenlosen Hotelzimmer für den Zwischenstopp in Dubai. „Einer unserer Kollegen ist vor kurzem mit Emirates von Manchester nach Dubai geflogen. Das Flugzeug war ausgelastet, es waren sehr viele Geschäftsleute dabei, die von Dubai aus weitergefliegen sind“, berichtet Manager Lapidus vom Flugzeugfinanzierer Doric.

Bedient werden die Geschäftsreisenden jedenfalls von Personal, das moralisch auf besondere Weise geschult ist: So dürften etwa unverheiratete Frauen nicht schwanger sein oder werden. Außerdem gibt es genaue Vorgaben zum Körpergewicht. Und Rauchen oder Trinken in Uniform ist selbstredend verboten.

Jens Koenen