

Golf-Airline

Flaute in Nahost

Den Arabern am Persischen Golf versiegt überraschend eine Erlösquelle – zur Freude der Lufthansa.



interTOPICS/Christian Kane

Christoph Schlautmann
Düsseldorf

Vor wenigen Wochen noch demonstrierte Emirates-Chef Tim Clark unerschütterliches Selbstbewusstsein.

„Davon habe ich noch nie gehört“, wies er Gerüchte zurück, die Golf-Airline prüfe aus Ertragsgründen den Schulterschluss mit Etihad, dem Wettbewerber aus dem Nachbaremirat Abu Dhabi. Nicht einmal über Stellenstreichungen denke man in Dubai nach, sagte der 67-Jährige dem Handelsblatt.

Dabei brennt es in der Konzernzentrale des größten und ältesten Nahost-Fliegers lichterloh, wie die neuen Jahreszahlen verraten. Obwohl die Araber ihre Flugkapazität um 7,2 Prozent erhöhten und ihre Flotte zum weltweit größten Airbus-380-Betreiber weiter ausbauten, stagnierte der Umsatz bei umgerechnet 22,1 Milliarden Euro.

Dividende gestrichen

Besonders bitter: Der Gewinn, der den Emirates-Aktionären unter dem Strich blieb, brach um 82,5 Prozent auf 325 Millionen Euro ein. Erstmals soll die Regierung in Dubai – ihr gehört die Airline zu 100 Prozent – auf eine Dividende verzichten. Für das Königshaus Al Maktoum eine alarmierende Situation. Es hatte die Airline 1985 gegründet, um für die Zeit nach dem Öl eine Geldquelle zu behalten. Noch 2015 hatte Emirates 700 Millionen Euro ausgeschüttet.

In der Frankfurter Zentrale von Lufthansa dürften die Ergebnisse vom Golf für Freude sorgen.

Deutschlands größte Fluglinie hatte jahrelang unter dem Vormarsch der Wettbewerber vom Golf gelitten. Mit ungezügelm Wachstum, modernen Flughafen-Drehscheiben am persischen Golf, verlockenden Luxusangeboten und vergleichsweise günstigen Preisen hatten sie der Kranich-Airline Fluggäste abspenstig gemacht – insbesondere auf den lukrativen Flugrouten nach Fernost.

Der Angriff scheint gestoppt, zumindest vorerst. Zwar stagnierten auch bei Lufthansa die Umsätze nahe der 32-Milliarden-Euro-Grenze, weil Konzernchef Carsten Spohr einen Teil des Geschäfts ins Billigflug-Segment Eurowings verschob. Unterm Strich blieb aber ein Gewinn von 1,78 Milliarden Euro – ein Plus von 4,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Dennoch warnen Luftfahrtexperten vor allzu großer Euphorie aufseiten der Deutschen. „Der niedrige Ölpreis sorgt dafür, dass die Kunden am Golf weniger Geld für ihre Flüge ausgeben“, beobachtet David Haße, Chef des Branchendienstes Airlines.de. „Insbesondere in der First- und Business-Class bleiben am Golf die Sitze leer.“

Der Ölpreis macht sich auch auf anderem Gebiet bemerkbar, nämlich bei den Kerosinkosten. Hier genossen die Golf-Airlines wegen ihrer Nähe zu den Ölförderern einen Wettbewerbsvorteil, der nun an Bedeutung verliert. „Der Spread beim Spritpreis wird durch den fallenden Ölpreis geringer“, rechnet Luftfahrt-Experte Michael Santo vor. Für die Lufthansa seien die niedrigen Einkaufspreise eine „traumhafte Situation“.

Doch Emirates ist nicht der einzige Grund, weshalb der Druck aus Nah-

Airbus von Emirates in Manchester:
Rendite sinkt mit dem Ölpreis.

”

Der niedrige Ölpreis sorgt dafür, dass die Kunden am Golf weniger Geld für ihre Flüge ausgeben.

David Haße,
Luftfahrtexperte

ost merklich nachlässt. Beim Nachbar Etihad, der Staatslinie Abu Dhabi, stapeln sich ebenfalls die ungelösten Aufgaben. Nachdem ihr Chef James Hogan die verlustträchtigen Zukäufe von Alitalia und Air Berlin nicht in den Griff bekam, flog der Konzernchef vor wenigen Tagen aus dem Amt. Weil kein Nachfolger bereitsteht, übernahm Personalchef Ray Gammell vorerst das Ruder. Dabei wäre beim Umbau Eile geboten. Die deutsche Hauptstadt-Airline verbrannte in den letzten drei Jahren 1,2 Milliarden Euro an Etihad-Geldern, Alitalia landet vor dem Insolvenzrichter. Unterdessen streicht Etihad Flugverbindungen und Jobs – von bis zu 3000 der 24000 Stellen ist die Rede.

Zu allem Überfluss steht die Airline bei Airbus und Boeing in der Pflicht. 204 Maschinen müssen laut Vertrag in den kommenden Jahren abgenommen werden. Derzeit zählt die Flotte gerade einmal 120 Flieger.

Emirates, Etihad und auch der dritte Lufthansa-Rivale vom Golf, die erst 1994 gestartete Qatar Airways, erleben zudem erheblichen Gegenwind aus den USA. Nicht nur der Versuch von US-Präsident Donald Trump, die Einreise aus sechs islamischen Staaten des Nahen Ostens zu unterbinden, kostet die Golf-Airlines Fluggäste. Auch das US-Verbot, aus den Golfstaaten elektronische Geräte an Bord zu bringen, die größer sind als ein Smartphone, reduziert die Buchungszahlen. So sah sich Emirates gezwungen, 25 Flugverbindungen in die USA aufzugeben.

Und es könnte noch schlimmer kommen: Die Golf-Airlines müssen fürchten, wegen angeblicher Staatssubventionen ihre Landrechte in

den USA zu verlieren. Vor wenigen Wochen sickerten Pläne Washingtons durch, aus diesem Grund New-York-Flüge von Emirates mit Zwischenstopp in Athen zu untersagen.

Noch geben sich die Betroffenen kampfbereit. Sollte die US-Regierung versuchen, damit die heimische Luftfahrt zu schützen, blaffte Qatar-Airways-Chef Akbar Al Baker, müssten sich Amerikaner demnächst beim Fliegen mit „Sub-Standard“ begnügen. Mehr nämlich böten die US-Airlines nicht. Mit gespielter Bedauern hakte er nach: „Das hätten die Amerikaner nicht verdient.“

Blues am Bosphorus

Der vierte Spieler im Nahost-Quartett, der Deutschlands Lufthansa in den letzten Jahren massiv zusetzte, bläst seit Mitte 2016 sogar zum Teilerückzug. Die Istanbul Turkish Airlines, noch zu 49 Prozent im Staatsbesitz, hat wegen der Türkei-Krise 30 Flugzeuge und damit neun Prozent der Flotte stillgelegt.

Statt des angepeilten Wachstums von 18 Prozent schaffte der neue Vorstandschef Bilal Eksi 2016 gerade einmal 2,5 Prozent. Mit einem operativen Minus von 130 Millionen Euro rutschte das einstige Wunderkind der Star Alliance erstmals seit 2000 in die Verlustzone. Davon, dass die konzerneigene Billigfluglinie Anadolu-Jet demnächst auch in Deutschland starten soll, wie vor zwei Jahren angekündigt, ist schon lange nicht mehr die Rede.

Darauf vertrauen, dass es bei der komfortablen Situation bleibt, sollte Lufthansa nicht. „Der Konzernumbau muss trotzdem weitergehen“, warnt Luftfahrtexperte Santo.