

Warum es auch im kommenden Jahr im Luftverkehr haken wird

Es sind sich alle einig, dass sich ein Chaos-Sommer wie 2018 nicht wiederholen darf. Doch es gibt bereits Anzeichen für erneute Probleme

:: CHRISTIAN EBNER (DPA)

FRANKFURT/MAIN. Geschmolzener Asphalt, zu wenig Personal, zu kleine Terminals: Die deutschen Flughäfen haben sich im fast vergangenen Jahr 2018 weiter zu einem Flaschenhals im internationalen Luftverkehr entwickelt. Der Chaos-Sommer am europäischen Himmel geht aber nicht allein auf die Kappe der Flughafenbetreiber: Auch die Airlines und die Flugsicherung haben europaweit ihren Anteil daran. Auf dem eilig zusammengesetzten deutschen Luftfahrtgipfel in Hamburg wurde auf nationaler Ebene zwar eine Reihe von Verbesserungsmaßnahmen beschlossen, doch in einigen Feldern ist bereits klar, dass es auch 2019 kräftig haken wird.

Grundsätzlich wird der Luftverkehr auch im kommenden Jahr weiter wachsen. Airlines wie die Lufthansa haben zwar ihr Wachstum et-

was gedrosselt und wollen mit luftigeren Flugplänen und mehr Reservemaschinen vorsorgen. Mehr Flüge als in diesem Jahr wird die Branche aber trotzdem anbieten, schließlich will keiner der Konkurrenz das Feld überlassen.

Der Airline-Verband IATA rechnet in seiner Prognose für 2019 mit einer etwas verlangsamten Steigerung der globalen Passagierzahl um 6 Prozent auf 4,59 Milliarden (2018: 4,34 Mrd.). Selbst der drohende unregelmäßige Austritt Großbritanniens aus der EU könnte zwar für weitere Unregelmäßigkeiten sorgen, bei einem funktionierenden Brexit-Notfallplan aber letztlich nicht zu größeren Geschäftseinbußen führen. Der Verband rechnet für 2019 global mit dem zehnten Nettogewinn-Jahr in Folge, wie Chefökonom Brian Pearce sagt. Die Airlines dürften 35,5 Milliarden US-Dollar (etwa 31,3 Mrd Euro) Gewinn machen, nach 32,3 Milliarden Dollar in diesem Jahr.

Im Zeichen höherer Kerosinpreise und des aggressiven Wettbewerbs erwartet Deutsche-Bank-Analyst Eric Heymann zudem weitere Airline-Pleiten und damit verbundene Wirren. An den bereits randvollen Flughäfen und am Himmel wird es 2019 noch ein wenig enger.

Politisches Reizthema hierzulande bleiben die von der Bundespolizei beaufsichtigten Sicherheitskontrollen der Passagiere, die den Flughafenbetreibern im internationalen Vergleich deutlich zu langsam laufen. Die großen Flughäfen mit Frankfurt an der Spitze glauben, diese Prozesse mit den bereits eingesetzten privaten Dienstleistern effizienter und flexibler gestalten zu können. Finanzielle Anreize könnten besser gesetzt und moderne Technik schneller angeschafft werden. Doch so recht kommen die notwendigen Änderungen des Luftfahrtsicherheitsgesetzes nicht voran. In der Zwischenzeit werden einige wenige zusätzliche Kontrollspuren eingerichtet.

In der Frage weiterer Infrastruktur hat die neue Landesregierung Bayerns gerade die dritte, bereits planfestgestellte Bahn für den Flughafen München auf unbestimmte Zeit vertagt, sehr zum Ärger des Flugha-

fenverbandes ADV. Die Bahn sei nicht nur für Bayern, sondern auch für den gesamten deutschen Luftverkehr von hoher Bedeutung, sagt der ADV-Präsident und Frankfurter Flughafenchef Stefan Schulte.

Hauptkunde Lufthansa will in den kommenden Jahren in München wachsen, indem er größere Flugzeuge von Frankfurt an die Isar verlagert, doch auch diese Möglichkeit ist endlich. Wenn in Berlin der Panneflughafen BER irgendwann in den nächsten Jahren ans Netz geht, reichen seine Abfertigungskapazitäten voraussichtlich schon nicht mehr, um die beiden bisherigen Airports der Hauptstadt zu ersetzen.

Größere Reserven hat das deutsche Flughafensystem derzeit nur in Frankfurt, wo mit den vorhandenen vier Bahnen noch mehr als 200.000 zusätzliche Flugbewegungen pro Jahr möglich sind. Das entspricht der gegenwärtigen Zahl von Starts und Landungen des ebenfalls überlasteten Flughafens Düsseldorf.

In Frankfurt fehlen aber Abfertigungskapazitäten, die beiden Terminals sind in die Jahre gekommen und platzen bei fast 70 Millionen Passagieren pro Jahr aus allen Nähten. Um künftigen Andrang zu bewältigen, baut der Betreiber Fraport für mehr

als 3 Milliarden Euro ein drittes Terminal, das frühestens 2023 zur Verfügung stehen wird. Ein erster Flugsteig-Finger soll vom Sommer 2021 an zusätzliche Abfertigungen ermöglichen. Erst dann kann es am größten deutschen Flughafen wieder neue Start- und Landzeiten geben.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) kann ihre Hausaufgaben aus Hamburg wegen der andauernden Personalknappheit überhaupt nicht schaffen, glaubt die dortige Hausgewerkschaft GdF. Zusätzliche Lotsen müssten erst langwierig ausgebildet werden und bräuchten bis zum selbstständigen Einsatz vier bis fünf Jahre. GdF-Chef Matthias Maas verlangt Ausbildungsanstrengungen über die aktuelle Offensive der DFS hinaus. Die jährlich 120 neuen Lotsenschüler reichten gerade, um die Altersgänge zu kompensieren.

DFS-Chef Klaus-Dieter Scheurle blieb zuletzt wenig anderes übrig, als seine Leute um freiwillige Überstunden zu bitten. Im kommenden Jahr wird die Situation kaum anders aussehen, zumal der eigentliche Engpass der Luftraum über Südfrankreich ist, kontrolliert von besonders streikfreudigen Lotsen. Die Wurzel allen Übels sehen Scheurle wie Maas in den langfristigen Planvorgaben der EU, die zuletzt deutlich zu niedrige Verkehrsprognosen produzierte. Das daraufhin verknappte Personal kam mit dem Luftverkehrswachstum von global 7 Prozent nicht zurecht, zumal sich Europa in der Luft immer noch Kleinstaaterei mit 28 nationalen Flugsicherungen leistet.

Höhere Kerosinkosten, Personalknappheit und Fehlkalkulationen der EU führen zu Problemen

AUS DEM GESCHÄFTSLEBEN

Vitalux ist seit 10 Jahren fest etabliert

Beim X-Mas Business Lunch bedankt sich die Inhaberin Doris Kavcic für die Unterstützung der Geschäftspartner

Doris Kavcic, Inhaberin von Residencias Lujosas Vitalux S.L., lud Ihre Geschäftspartner am vergangenen Montag zu einem X-Mas Business Lunch in das Restaurant Healthy Kitchen in Puerto Banús ein. «Es bereitet mir immer wieder grosse Freude, treuen Geschäftspartnern Danke zu sagen, vor allem da Vitalux nun 10 jähriges Jubiläum feiert», resümierte Frau Kavcic nach der erfolgreichen Veranstaltung.

Zu ausschliesslich ökologischen Mahlzeiten wurden neue Geschäftsideen bespro-

chen und jeder konnte sein 'Vitalux-Bio-Sackerl' mit gesunden Snacks füllen. Ein besonderes Dankeschön gab Frau Kavcic an das professionelle Team von Healthy Kitchen weiter.

Vor zehn Jahren wagte die Österreicherin einen Neustart in Marbella mit ihrem Immobilienunternehmen. Stetiger Wachstum sorgte dafür, das Vitalux heute fest am Markt etabliert ist mit einer vielfältigen Auswahl an Objekten, vom kleinen Wohn-Juwel bis hin zu Luxusimmobilien.



Assistentin Sandra Resch mit Doris Kavcic (r.).



Geselligkeit bei den Partnern von Vitalux.



«Wir sind für Sie zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort», ist das Firmenmotto von Vitalux.