



Allein, allein: Viele Flughafenbetreiber und Airlines klagen derzeit über personelle Engpässe.

Foto Picture Alliance

Die Schlangen sind lang, Klagen über Chaos gibt es aber weniger – so stellt sich die Lage seit einigen Tagen an deutschen Flughäfen dar. Waren die wochenlangen Wirren bloß eine Episode? Für Luftfahrt-Berater Christophe Mostert von M2P Consulting aus Frankfurt haben die Personalengpässe nur lange bestehende Schwierigkeiten verdeutlicht. „Die Flughafenbetreiber haben das Problem, dass sie in ihrem Kern ein Geschäft betreiben, das nicht auskömmlich ist. Flughäfen verdienen mit der Abfertigung von Flugzeugen fast nichts“, sagt er. „Und Fluggesellschaften wollen tendenziell weniger bezahlen. Dabei haben Mitarbeiter wegen niedriger Gehälter die Branche verlassen.“

Am Fraport-Konzern lässt sich das zeigen. Im Vor-Pandemie-Jahr 2019 verdiente der mit der Abfertigung in Frankfurt 12 Millionen Euro vor Zinsen und Steuern, im Jahr davor 700 000 Euro. Der operative Konzerngewinn überstieg in beiden Jahren 700 Millionen Euro. Ohne die lukrative Sparte für Immobilien, Läden und Parkhäuser sähe die Bilanz trüber aus. Kleinere Flughäfen haben kein so großes Zusatzgeschäft. Um Personallücken zu stopfen, lockte Fraport zuletzt mit einer Antrittsprämie. Für Bodenkräfte willigte der Konzern in ein Tarifplus um 14 Prozent ein. Am Flughafen Düsseldorf gab es ähnliche Abschlüsse, der niedrigste Stundenlohn beträgt dort künftig 13,08 Euro.

Ein günstiger Service war stets nach dem Geschmack der Airlines. Am Ende der Corona-Krise kommt die Teuerung in der Abfertigung für sie eher ungelegen, wie Peter Smeets vom Beratungsunternehmen 360 Aircraft Finance erklärt. „Das Sparen der Fluggesellschaften während der Pande-

„Die Luftfahrt holt eine neue Realität ein“

Die Lufthansa streicht mitten in der Urlaubszeit weitere 2000 Flüge. Das Chaos an den Flughäfen ist die Folge des Kostensenkens in der Abfertigung. Die Branche muss umdenken, fordern Fachleute.

Von Timo Kotowski, Frankfurt

mie war kein Selbstzweck. Airlines betreiben ein margenschwaches Geschäft, höhere Einnahmen sollten durch Kapazitätswachstum erreicht werden.“ Er mahnt: „Dieses System gilt es zu hinterfragen. Es kann wirtschaftlich helfen, Kapazitäten zu reduzieren, um Margen zu erhöhen.“

Während Flughäfen teuer nachsteuern, hat die Deutsche Lufthansa im Anti-Chaos-Kampf ihren Flugplan gelichtet, am Mittwoch kam das Streichen weiterer 2000 Flüge bis Ende August hinzu. Smeets dürfte es nicht bloß um solche Schnellreaktion gehen, die in einer Phase mit hoher Nachfrage auch schaden. „Wir erleben gerade drei goldene Monate der Luftfahrt. Umso bitterer ist es, dass Unternehmen diese nicht voll monetarisieren können“, sagt er. Aus Sicht von Mostert kamen die vielen

Buchungen nicht überraschend. „Es klingt wie eine Besserwisserposition, aber ich bleibe dabei: Die aktuellen Schwierigkeiten waren vorhersehbar. Viele Fluggesellschaften haben früh die Devise ausgegeben: Tourismus ist 2022 besonders wichtig. Nun sind die Urlauber da.“ Nach der Hochsaison sieht es laut Smeets für die Linien weniger sonnig aus. „Schon bald holt sie eine andere Realität ein. Die Buchungszahlen für den Rest des Jahres zeigen steile Rückgänge. Und Kerosin ist aktuell mehr als doppelt so teuer wie vor einem Jahr.“

Die nächste Aufgabe stellen Neu-Flugzeuge, die verspätet geliefert werden. Vor allem Boeing plagen jahrelange Verzögerungen. Lufthansa will deshalb eigentlich ausrangierte A380-Riesenflieger wieder einsetzen. Doch auch das ist für Mostert ein

Vorhaben mit Haken. „In der Pandemie hatte man Piloten abgefunden, es waren die dienstältesten und somit die teuersten. Nun müssen Piloten nachgeschult werden“, sagt er. Außerdem müssten einige A380-Flugzeuge für den weiteren Betrieb turnusgemäß zur schweren Instandsetzung, dafür müssten Wartungsslots gefunden werden.

An die große A380-Renaissance, die die Gesellschaft Emirates andeutet, mag er noch nicht glauben. „Für Fluggesellschaften sind kleinere Flugzeuge mit größerer Flexibilität und einem geringeren kommerziellen Risiko verbunden. Airlines stellten sich besser, wenn sie an Hochlasttagen zusätzliche Flüge mit kleineren Flugzeugen auflegen, statt eine Langstrecke jeden Tag einmal mit dem A380 zu bedienen.“ Smeets hält es derzeit für unwahrschein-

lich, dass Hunderte – oft junge – Flugzeuge, die an sanktionierte russische Gesellschaften verleast wurden, jemals im Westen Lücken füllen können. Versicherungen verlangten Nachweise über eine vollständige Wartung, die werde es für die Flugzeuge dort nicht mehr geben. „Die Vergangenheit hat gezeigt, dass ein Flugzeug, das drei Monate herumstand, ohne dass sich jemand kümmerte, kaum wieder in den Betrieb zu bekommen ist“, sagt Smeets.

Mostert und er waren an der Rettung der Gesellschaft Condor beteiligt, brachten das Management und einen neuen Eigentümer zusammen. Für die nächsten Jahre rechnet Smeets damit, dass in der Luftfahrt die Suche nach Geldgebern schwerer wird: „Investoren betrachten die Anlageklasse Flugzeug und das Geschäftsmodell von Airlines zurückhaltender. Sie wollen die CO₂-Bilanzen ihrer Anlageportfolios verbessern.“ Gleichzeitig wachse politischer Druck. Das EU-Parlament forderte schon schärfere Beimengpflichten für teureren alternativen Kraftstoff (SAF), als es der Vorschlag der EU-Kommission vorsieht. 2050 sollten statt 63 Prozent besser 85 Prozent SAF in Flugzeugtanks fließen.

Aus Sicht von Smeets könnte es nicht das letzte Begehren bleiben. „Trotz aller Klimaschutzanstrengungen wird der CO₂-Ausstoß der Luftfahrt durch Verkehrswachstum noch steigen. Das kann in der Politik zu Enttäuschungen und zum Nachsteuern führen.“ Das treffe eine Branche mit dem Problem, kurzfristig ihre Emissionen nicht drastisch reduzieren zu können. „Es fehlt die nötige Investitionsdynamik, um Beimengungsquoten für alternative Kraftstoffe zu erfüllen“, sagt Smeets. „Ich habe große Bedenken, dass die angestrebten Quoten gehalten werden können.“