

TAGESSPIEGEL BACKGROUND

Verkehr & Smart Mobility

Russlands Airlines vor dem Absturz

Europa sperrt seinen Luftraum für russische Jets. Noch viel härter trifft Russlands Luftfahrtindustrie das Exportverbot für westliche Technik. Das Land wird wohl binnen eines Monats die Hälfte seiner zivilen Flugzeugflotte verlieren, weil wegen der Sanktionen Leasingverträge abrupt auslaufen.



von Caspar Schwietering

veröffentlicht am 28.02.2022

Tag für Tag schloss sich der Himmel über Europa mehr für **Russlands Airlines**. Bereits am vergangenen Donnerstag – dem ersten Tag der **russischen Invasion** in der Ukraine – sperrte Großbritannien den Staatskonzern **Aeroflot** aus. Am Freitag erklärten dann Polen und Tschechien, dass russische Fluggesellschaften ihr Staatsgebiet nicht mehr überfliegen dürfen.

Viele weitere Länder folgten diesem Beispiel: darunter Bulgarien, Slowenien, Dänemark, Finnland und die baltischen Staaten. Deutschlands Verkehrsminister **Volker Wissing** (FDP) kündigte Samstagabend an, dass die Bundesregierung ein **Überflugverbot vorbereitet**. Es trat am Sonntag

um 15 Uhr in Kraft. Am Sonntagabend beschlossen dann die EU-Außenminister, den Luftraum über **allen EU-Staaten** für russische Flieger komplett zu schließen, wie EU-Chefdiplomat **Josep Borrell** in Brüssel mitteilte.

Exportverbot für Luftfahrttechnik

Die **Europäische Union** will Russlands zivile Luftfahrt aber auch jenseits ihres Luftraums **weitgehend lahmlegen**. Auf ihrem Gipfel in Brüssel haben die Staats- und Regierungschefs dafür sehr weitgehende Beschlüsse gefasst. Mit ihrem **Sanktionspaket** wollen sie Russlands Wirtschaft **an der Modernisierung hindern**. Der Transportsektor – und insbesondere die russische Luftfahrtindustrie – steht dabei im Fokus. Die Antwort der Union sei sehr klar, sagte Bundesaußenministerin **Annalena Baerbock** (Grüne). „Das wird Russland ruinieren.“

Seit Freitag **verbietet die EU den Verkauf** von europäischen Flugzeugen, Ersatzteilen sowie der nötigen Technik an Russland. Für europäische Luftfahrt-Produkte (inklusive Helikoptern) darf russischen Airlines zudem **keine Versicherung oder Wartung** mehr angeboten werden. Vergleichbare Sanktionen der USA werden erwartet. Schließlich verkündete US-Präsident **Joe Biden** ebenfalls Exportkontrollen für High-Tech.

Russlands Airlines sind auf westliche Technik angewiesen

Der **russischen Luftfahrtindustrie** droht damit ein harter Schlag. Die Airlines des Landes haben ihre Flotten nach dem Ende des Kalten Krieges sukzessive auf Flugzeuge von den führenden westlichen Herstellern **Airbus** (EU), **Boeing** (USA) und **Bombardier** (Kanada) umgestellt. Aktuell stammten 75 Prozent von Russlands kommerziellen Flugzeugen aus diesen drei Ländern, erklärte die EU-Kommission. Mit den nun beschlossenen Sanktionen könne man deshalb mit relativ kleinem Aufwand große Wirkung erzielen und **ganze Flotten stilllegen**, hieß es in Brüssel.

Der Luftfahrtexperte **Peter Smeets** vom Beratungsunternehmen „360 Aircraft Finance“ hält das für realistisch. Es gebe ein **laufendes Wartungsprogramm für Flugzeuge** mit klar definierten Wartungsinhalten und -zeiträumen, bei denen etwa Verschleißteile ausgetauscht würden, sagte Smeets. Hierfür brauche die russische Luftfahrtindustrie Zugang zu Originalteilen aus dem Westen. „Nach relativ kurzer Zeit ist damit zu rechnen, dass russische Airlines **Flugzeuge als Ersatzteillager nutzen** werden“, erklärte er Tagesspiegel Background. Auch den gesperrten Zugang zu zertifizierten Wartungsunternehmen wie **Lufthansa Technik** hält Smeets für ein gravierendes Problem.

Leasing-Deals enden Ende März

Die größte Sorge bereitet Russlands Fluggesellschaften aber das **Verbot von Flugzeug-Versicherungen** und „anderer finanzieller Unterstützung“. Denn damit sind auch klassische **Leasing-Deals nichtig**, mit denen die Airlines inzwischen einen Großteil ihrer Flotten finanzieren. Die Regelung gilt auch für laufende Leasing-Geschäfte, bestätigte ein Kommissionssprecher Tagesspiegel Background: „Verträge, die vor dem 26. Februar 2022 unterzeichnet wurden, können noch bis zum 28. März 2022 ausgeführt werden“, erklärte er. Heißt im Klartext: Spätestens dann müssen geleaste Flugzeuge an ihre Besitzer zurückgegeben werden. Da Russlands Airlines laut der russischen Zeitung „Kommersant“ **55 Prozent ihrer Flotte geleased** haben, könnte das Land Ende März über die Hälfte seiner Verkehrsflugzeuge verlieren.

Am Wochenende soll es deshalb ein **Krisentreffen** mit Airline-Vertreter:innen **im russischen Verkehrsministerium** gegeben haben, berichtet „Kommersant“. Russlands größte private Airline **S7** soll laut dem Bericht aus **Angst vor Konfiszierungen** entschieden haben, vorerst für zwei Wochen nicht mehr in die EU zu fliegen. Offiziell wurde dieser Schritt mit den ersten **Luftraum-Sperren von EU-Staaten** begründet.

Russlands Airlines verlieren wichtigsten Auslandsmarkt

Inzwischen ist es für russische Fluggesellschaften weitgehend unmöglich, europäische Ziele zu erreichen. Ein **schmerzhafter finanzieller Verlust**. „Europa ist für die russischen Airlines ein gewaltiger Markt, sehr viel mehr als andersherum“, sagte der Luftfahrt-Experte und frühere Condor-Vertriebschef **Karl Born** Tagesspiegel Background.

Dennoch hält er die Sperrung des Luftraums vor allem für eine **symbolische Sanktion**. Es gehe darum, russischen Oligarchen die Anreise zu ihren Lieblingszielen zu erschweren. Die Luftverbindung zwischen Europa und Russland werde dadurch nicht vollständig gekappt, gibt Born zu bedenken. Russische Fluggäste könnten immer noch **über Drehkreuze wie Istanbul und Doha einreisen**. Ähnliches gelte für Frachttransporte, wodurch auch die Kontrolle von Export-Sanktionen erschwert werde.

Russland verhängt Gegensanktionen

Die russische Luftfahrtbehörde **Rosaviazia** verhängte nach Luftraumsperrungen der EU-Staaten jeweils binnen kurzer Zeit Gegensanktionen. **Lufthansa** reagierte deshalb umgehend auf Wissings Pläne für einen Überflugverbot und ließ am Samstagabend zwei Langstreckenjets, die über Russland nach Tokio und Seoul fliegen sollten, nach Frankfurt und München zurückkehren.

Flüge nach Ostasien dürften für Lufthansa und andere europäische Airlines durch die Sperrung des russischen Luftraums nun erheblich teurer werden. Nötig werden weiträumige **Umwege über den Balkan und den Nahen Osten oder über die Arktis**. Eine Situation, mit der die Airlines offenbar bereits gerechnet haben. So meldete der Flughafen von **Anchorage in Alaska**, dass sich Fluggesellschaften nach Kapazitäten für Zwischenlandungen erkundigt hätten. Bereits im Kalten Krieg hatte der Airport als Zwischenstation zum Auftanken gedient.

Wegen der **Corona-Pandemie** finden derzeit allerdings ohnehin nur sehr **wenige Flüge nach Ostasien** statt, was den wirtschaftlichen Schaden der

Airlines begrenzt. Dadurch gebe es durch die längeren Routen nun auch **keine Engpässe bei Flugzeugen und Personal**, sagte Karl Born. Allerdings drohen die Europäer Marktanteile an Turkish Airlines und die Golf-Airlines zu verlieren, die mit ihren Drehkreuzen prädestiniert dafür sind, Ostasien-Flüge an Russland vorbei anzubieten.

Russland wird zum „zweiten Iran“

Die russischen Airlines stehen nun vor ungleich größeren Problemen. Das Land droht zu einem „**zweiten Iran**“ zu werden. Sanktionen ist **Iran Air** mit kurzen Unterbrechungen seit mehr als 20 Jahren ausgesetzt. Die Iraner hätten deshalb ihr **Flugangebot um mindestens 70 Prozent zurückgefahren**, um mindestens einen Teil der Flugzeuge in der Luft zu halten, sagte Peter Smeets.

Die Situation der russischen Airlines hält der Luftfahrtexperte nun für noch dramatischer. Iran Air fliege mit 20 bis 30 Jahre alten Maschinen. „Die können sie zur Not auch mit einem Lötkolben warten.“ Viele Flugzeuge der russischen Airlines seien hingegen brandneu und bräuchten **regelmäßige Software-Updates**.

Aktuelle russische Flugzeug-Projekte wie die **Irkut MC-21** und der **Suchoi Superjet 100** bieten kaum Anlass zu Hoffnung. Denn diese Jets wurden **mit vielen westlichen Teilen** geplant und entwickelt. So wird Russland, sollten die Sanktionen längerfristig in Kraft bleiben, darauf angewiesen sein, sich auf verschlungenen Wegen Leasing-Verträge, Versicherungen und professionelle Wartung für westliche Flugzeuge zu sichern – etwa mithilfe von Firmen in China oder den Golfstaaten. Doch ob das Land auf diese Weise die Sanktionen von Europa und den USA umgehen kann, ist derzeit noch völlig offen.