

## **Trotz großer Resilienz in der Vergangenheit – die anhaltenden Krisen steigern die Volatilität der Luftfahrt und machen Prognosen schwieriger**

Zuerst die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009. Dann die Pandemie. Aktuell der Krieg in der Ukraine. Dazu noch eine Klimapolitik, die sich an Symbolik statt an Lösungen orientiert. Was die Wirtschaft in den letzten Jahren vor große Herausforderungen gestellt hat und weiter stellen wird, trifft die Luftfahrt besonders hart. Das gilt besonders für die Luftverkehrsdrehscheibe Wien.

Jedes Jahr listet der Official Airline Guide (OAG) die 50 wichtigsten Hubs der Welt nach einem „Connectivity Index“. Der Index bewertet im Wesentlichen, wie viele internationale Ziele von der jeweiligen Drehscheibe aus direkt erreichen werden können. 2019, vor der Pandemie, lag Wien an 42. Stelle knapp hinter Zürich (40) und vor Ho Chi Minh. Unter den EU-Drehscheiben war Wien immerhin auf Platz 7. Das hat nichts damit zu tun, dass Wien die siebtgrößte Stadt der EU ist. Deutlich größere Städte (Berlin) oder ähnlich große Städte (Hamburg, Bukarest, Warschau) haben keine Hubs und deutlich kleinere wie Frankfurt, München, Amsterdam und Zürich haben Drehscheiben, die um ein Mehrfaches größer sind als Wien. Hubs entstehen, unabhängig von der Größe der Stadt, wo ansässige Netzwerk-Fluglinien gezielt und geplant Umsteigeverkehre befördern. Wo es solche Netzwerkcarrier nicht mehr gibt (Budapest, Prag, Mailand, etc.) oder nie gab (Hamburg, Berlin) gibt es auch keine Hubs (mehr). Denn Netzwerkcarrier, so auch die AUA, lasten Flüge dadurch aus, dass sie Verkehrsströme über ihre Heimatbasis lenken. Bei funktionierenden Hubs sind zumeist zwei Drittel aller Passagiere der dort ansässigen Netzwerkfluglinie Umsteigepassagiere. Auf der Langstrecke oft sogar um die 80%. Ohne jene zwei Drittel Passagiere, die (nur) umsteigen, sind auch etwa zwei Drittel der Destinationen nicht mehr wirtschaftlich fliegbar und würden eingestellt. Der Wirtschaftsstandort verliert dadurch zwei Drittel seiner internationalen Verkehrsanbindung. Das Argument, dass in so einem Fall andere Airlines, nämlich Ultra-Low-Cost-Carrier wie z.B. Ryanair oder Wizzair diese Strecken fliegen würden, ist unrealistisch. Low-Cost-Carrier haben ein völlig anderes Geschäftsmodell und bedienen hauptsächlich Urlaubsdestinationen mit Point-to-Point-Verbindungen.

Geschäftsreisedestinationen sind – wenn überhaupt – nur zufällig dabei. Wie wichtig eine gute internationale Luftverkehrsanbindung für den Wirtschaftsstandort ist, zeigen zahlreiche Analysen und Umfragen zu Ansiedlungsentscheidungen von internationalen Unternehmen. So bewerten etwa 75% aller Unternehmen Konnektivität als einen wesentlichen Faktor für die Wahl ihres Betriebsstandorts. Dazu kommt noch die immense Bedeutung der internationalen Anbindung für die exportorientierte Industrie unseres Landes. Enorm wichtig ist eine Passagier-Drehscheibe auch für den Frachtverkehr. Denn bis zu zwei Drittel der Luftfracht wird nicht in Frachtflugzeugen transportiert sondern in den Frachträumen der Passagierflugzeuge. Wenn auch nur wenig Tonnage der weltweiten Fracht auf dem Luftweg transportiert wird, so ist es doch ein gutes Drittel des gesamten weltweiten Warenverkehrs-Wertes – vor allem Elektronik, Medikamente und andere wertvolle, oft verderbliche Güter. Gerade die Pandemie hat auch für Österreich deutlich gezeigt, wie wichtig eine funktionierende Luftverkehrsdrehscheibe in puncto Versorgungssicherheit ist. Die Luftfracht war erstens das einzige weltweit zuverlässig funktionierende Frachttransportsystem und zweitens wurden sehr schnell Passagierflugzeuge für den Transport essentieller Güter, von Medikamenten über Testsets bis hin zu Masken adaptiert. Angesichts der geopolitischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten geben die Pläne der europäischen Verkehrspolitik Anlass zur Sorge: In ihrem Klimaprogramm „Fit for 55“ hat die EU Maßnahmen festgelegt, die die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 55% reduzieren sollen. Das

betrifft natürlich auch die Luftfahrt, obwohl sie mit 2,7 % nur einen minimalen Beitrag zu den weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen beiträgt. Der europäische Luftverkehr ist gar nur für 0,52% der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Die EU-Kommission schlägt drei Maßnahmen für den Luftverkehr vor: Kerosinbesteuerung, Verschärfung des Emissionszertifikathandels und Beimischungsquoten für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe (SAFs). Auf den ersten Blick scheint es logisch Kerosin zu besteuern. Aber kaum jemand bedenkt, dass ein Großteil der Steuern auf andere Treibstoffe für die Infrastruktur der jeweiligen Verkehrsträger aufgewendet wird und der Luftverkehr als einziger Verkehrsträger seine Infrastruktur selbst bezahlt. Zur Verschärfung des Emissionszertifikathandels sollte man wissen, dass der Luftverkehr der einzige Verkehrsträger ist, der in diesem teuren System überhaupt erfasst ist. SAFs werden mittelfristig die Lösung sein um die Antriebsemissionen signifikant zu reduzieren. Und die Emissionen aus dem Antrieb sind die einzig relevanten in der Luftfahrt, da die Luftfahrt naturgemäß einen wesentlichen systemimmanenten Vorteil gegenüber den anderen Verkehrssystemen Straße und Schiene hat: Die Wegeinfrastruktur muss nicht gebaut werden – Luft ist einfach da. Damit entfallen Millionen Tonnen von CO<sub>2</sub>, die bei der Errichtung von Straßen und Schienen entstehen – vom Flächenverbrauch ganz zu schweigen. Die geplanten SAF-Beimischungsquoten sind grundsätzlich ein geeignetes Mittel um die derzeit im Vergleich zu fossilem Kerosin noch viel teureren SAFs marktfähig zu machen. Alle drei Maßnahmen gemeinsam werden jedoch die europäische Luftfahrt empfindlich verteuern. Das hat Auswirkungen auf alle europäischen Drehscheiben besonders auf die kleineren wie Wien. Flüge über außereuropäische Drehscheiben wie Dubai, Doha oder Istanbul sind schon jetzt aus vielen Gründen, die meist europäischer Regulierungslust entspringen, billiger als Flüge über europäische Drehscheiben. Deswegen sind schon 2010 um 10% mehr Passagiere über den Golf und den Bosphorus nach Asien transitiert als über europäische Drehscheiben - 2019 waren es schon um 70% mehr. Dieser Trend würde durch die „Fit for 55“-Maßnahmen weiter verstärkt. Und der CO<sub>2</sub> Effekt? Der löst sich sprichwörtlich in Luft auf. In 10 Jahren wird ein Flug über Dubai, Doha oder Istanbul alleine wegen der geplanten EU Maßnahmen nochmal um gut 200 Euro billiger sein als ein Flug über Wien. CO<sub>2</sub> Emissionen werden nur von der EU an den Bosphorus und den Golf verlagert oder steigen sogar, weil Flüge über außereuropäische Drehscheiben meist länger sind.

Der Krieg in der Ukraine und die dadurch ausgelöste Diskussion um die zukünftige Unabhängigkeit Europas von Erdöl und Gas aus Russland wird allerdings für sämtliche dieser Maßnahmen ein völlig neuer Prüfstein sein. Die wirtschaftlichen Folgen sind noch nicht abschätzbar – ebenso wenig wie die Auswirkungen auf die Luftfahrt allgemein, im Speziellen aber auch auf den Hub Wien mit seiner starken Ausrichtung in den Osten. Und die vor Ausbruch der Ukraine-Krise prognostizierten Passagierzahlen in Wien für 2022 mit etwa 75% des Vorkrisenniveaus könnten sich als zu optimistisch erweisen. Mittel- und langfristige Prognosen werden jedenfalls durch die steigende Volatilität in den kommenden Jahren auch in der so krisenresilienten Luftfahrtbranche national wie international schwer möglich sein.