

Router- und Modem-Nutzer
am Gängelband Seite 55

HTC macht Windows Mobile
salonfähig Seite 55

Österreichs grösster Bahnhof
hat ausgedient Seite 57

Ducatis Hypermotard 796 –
eine Alternative zur 1100er Seite 57

Rasanten Wachstum trotz Wirtschaftskrise

Qatar Airways, Emirates und Etihad Airways werden immer mehr zu globalen Langstrecken-Konkurrenten der arrivierten Fluggesellschaften

Kostenvorteile dank der vorzüglichen geografischen Lage, der extrem hohen Flugzeugauslastung und der günstigen Steuersituation treiben das Wachstum der drei grossen Airlines am Persischen Golf an.

Jens Flottau

Das Emirates-Chalet an der Dubai Air Show hat Fenster, die bis zum Boden reichen. So kann Tim Clark zuschauen, wie draussen am Flughafen die Flugzeuge seiner Airline zur Startpiste rollen. Eigentlich, sagt der CEO, könnte Emirates in den nächsten Jahren noch weitere Airbus A380 gut gebrauchen, wenn nur Platz genug auf dem Vorfeld wäre. Schliesslich komme der Riesen-Jet bei den Fluggästen äusserst gut an und sei deswegen fast immer voll.

Emirates bestreitet, dass die jüngste Finanzkrise um die Holding Dubai World und den Baukonzern Nakheel Auswirkungen auf das Geschäft haben wird. Bei aller negativen Publicity für Dubai in den letzten Tagen werde leicht übersehen, dass es dort auch gesunde Unternehmen gebe, so Emirates Vice-Chairman Maurice Flanagan. Wegen des hohen Anteils an Umsteigern könne die Airline Schwächen im Heimatmarkt besser abfedern. Emirates ist Teil der Dubai Investment Corporation, einer anderen Staatsholding.



Mit über 50 geordneten Airbus A380 ist Emirates weltweit der wichtigste Besteller des Riesen-Flugzeuges.

H. FOUSSÉ / WENN

Immense Kostenvorteile

Es sind solche Szenarien, mit denen Emirates und die anderen Fluggesellschaften am Persischen Golf Managern ihrer europäischen Konkurrenten den Schweiß auf die Stirn treiben. Schon heute spüren Lufthansa, Swiss, British Airways oder Air France-KLM auf einem wachsenden Teil ihrer Streckennetze stark die Konkurrenz der neuen Anbieter, von denen es viele vor wenigen Jahren noch gar nicht gegeben hat. Auch die globale Finanz- und Wirtschaftskrise hat die drei wesentlichen Player, Emirates, Qatar Airways und Etihad Airways (Abu Dhabi), nicht von ihrem Wachstumskurs abgebracht.

Sie entwickeln sich damit für die Arrivierten rasch zu einer ähnlichen Bedrohung wie die Billigfluggesell-

schaften im Europaverkehr. Dort gilt das Billig-Modell mittlerweile als dermassen überlegen, dass viele ehemals Etablierte sich mehr oder weniger darauf beschränken, ihre Langstrecken-Drehkreuze mit Umsteigern zu füttern. Ihre Kosten betragen rund das Doppelte. Auch Emirates, die erfolgreichste und am professionellsten geführte Airline am Golf, kommt nach unabhängigen Studien auf einen Kostenvorteil von rund 30 Prozent und kann deswegen auch bei niedrigeren Ticketpreisen noch Gewinne erwirtschaften.

Die Europäer werden nicht müde, den Golf-Fluggesellschaften vorzuwerfen, in hohem Masse staatlich subventioniert zu werden. Der Vorwurf ist zwar nach allem, was bekannt ist, wohl bei Qatar Airways und Etihad absolut berechtigt. Weniger jedoch bei Emirates; immerhin veröffentlicht das Unter-

nehmen seit einigen Jahren unabhängig erstellte Jahresberichte und bestreitet vehement alle staatlichen Hilfen.

Diese alleine würden den Erfolg auch nicht erklären. Der grosse Kostenvorteil hängt zu einem grossen Teil mit der geografischen Lage Dubais zusammen. Von hier aus ist jeder Punkt auf der Welt nonstop zu erreichen, sprich: Mit nur einmal Umsteigen kann Emirates die Passagiere von überall nach überall bringen. Der Flughafen ist 24 Stunden geöffnet, die Auslastung der Flugzeuge extrem hoch. Durchschnittlich sind die Emirates-Jets 16, manchmal gar 18 Stunden pro Tag in der Luft – effizienter geht es kaum. Dass in Dubai keine Einkommenssteuer zu zahlen ist, hilft dabei, die Personalkosten im internationalen Vergleich niedrig zu halten. Und die staatlichen Eigentümer haben es verstanden, sich Branchenexperten

an Bord zu holen, die ihre Visionen umsetzen. – Während der gegenwärtigen Wirtschaftskrise haben Emirates, Qatar und Etihad ihr Wachstum fortgesetzt. Emirates etwa konnte die Zahl der Passagiere im ersten Halbjahr um 18 Prozent steigern, und auch beim Gewinn konnte sich die Airline nach dem durch rekordhohe Treibstoffkosten belasteten Jahr 2008 wieder deutlich verbessern. Tim Clark ist schon wieder in den Startlöchern. Mit Airbus und Boeing verhandelt er über neue Bestellungen, weil jetzt ja viele Produktions-Slots bei ihnen frei werden, nachdem andere Airlines Bestellungen storniert oder verschoben haben. Nicht dass Emirates keine Flugzeuge bestellt hätte. Die Airline wartet noch auf 53 Airbus A380, 70 Airbus A350 und 23 Boeings 777-300ER. Dazu hat sie eine Absichtserklärung über weitere 30 A350 und 30

A380 unterschrieben. – Emirates will die Chance nutzen und weiter wachsen. Grossen Einfluss auf die Pläne hat die Situation am Flughafen Dubai. Wegen der Finanzkrise dürfte es deutlich länger dauern als geplant, bis der neue World Central Airport so weit ausgebaut ist, dass Emirates umziehen könnte. Im Sommer 2010 wird zwar die erste Ausbaustufe freigegeben für den Verkehr, doch diese reicht bei weitem nicht, um den Home-Carrier aufzunehmen. Um am alten Dubai International Airport weiterwachsen zu können, muss Emirates grössere Flugzeuge einsetzen. Deswegen wird erwogen, bis zu 20 weitere Airbus A380 zu kaufen und auch weitere 777, die mittlerweile einen grossen Teil der Flotte ausmachen.

Das Problem mit den A380 ist jedoch, wie der Flughafen die vielen Maschinen aufnehmen könnte. Emirates, schon heute der grösste Kunde für das Flugzeug, käme dann auf fast 80 A380. Sie würden zwar nie alle gleichzeitig in Dubai stehen, wenn jedoch auch nur 20 zu den Stosszeiten landeten, wäre jeder Flughafen der Welt überfordert. Emirates verhandelt deshalb mit dem Flughafen-Betreiber, wie mehr A380 untergebracht werden können, möglicherweise im neuen Terminal 4.

Milliardenverluste weggesteckt

Zwei Autostunden von der Emirates-Zentrale entfernt zieht Etihad Airways, die nationale Airline Abu Dhais, ein ähnliches Projekt hoch. 49 Grossraumjets werden schon heute betrieben, gegen Ende des nächsten Jahrzehnts sollen es 150 sein. Wie aus Branchenkreisen verlautet, hat Etihad bisher Milliarden an Verlusten angehäuft. Laut Konzernchef James Hogan wird es nun auch bis 2011 dauern, bis die Fluggesellschaft schwarze Zahlen schreibt.

Ergebnisse veröffentlicht Etihad nicht, aber es spielt in Abu Dhabi auch nicht wirklich eine Rolle, ob das Unternehmen Geld verliert. Selbst ein Milliardenverlust würde im Staatsbudget kaum ins Gewicht fallen. Denn anders als Dubai verfügt Abu Dhabi noch über grosse Ölreserven, etwa 8 Prozent der weltweiten Vorkommen. Auch Qatar Airways kann unabhängig von Finanzzwängen expandieren. Katar will sich als Finanz- und Handelszentrum etablieren – mit Qatar Airways als Vehikel.