

Duso, Tomaso

**Article**

## Wir brauchen eine europäische Lösung für den Flugverkehr

DIW Wochenbericht

**Provided in Cooperation with:**

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

*Suggested Citation:* Duso, Tomaso (2020) : Wir brauchen eine europäische Lösung für den Flugverkehr, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 87, Iss. 20, pp. 356-, [https://doi.org/10.18723/diw\\_wb:2020-20-3](https://doi.org/10.18723/diw_wb:2020-20-3)

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/219381>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*



TOMASO DUSO

# Wir brauchen eine europäische Lösung für den Flugverkehr

Prof. Dr. Tomaso Duso ist Leiter der Abteilung Unternehmen und Märkte am DIW Berlin.  
Der Beitrag gibt die Meinung des Autors wieder.

Die Corona-Pandemie hat den Luftverkehrssektor mit voller Wucht getroffen und quasi lahmgelegt. Lufthansa allein verliert nach eigenen Aussagen eine Million Euro – pro Stunde. Die Verluste über die nächsten Monate könnten demnach bis zu zehn Milliarden Euro betragen. Aktuell verfügt Lufthansa über liquide Mittel von gut vier Milliarden Euro. Die werden nicht reichen.

Eins ist sicher: Lufthansa und all die anderen Fluglinien werden es aus eigener Kraft nicht schaffen, die Krise zu bewältigen. Sie rufen also berechtigt nach Hilfe vom Staat und der Staat scheint bereit zu helfen. Jedoch sollte er sich genau überlegen, welche Hilfe am sinnvollsten ist. Denn die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen und negativen Folgen für die Verbraucherinnen und Verbraucher ist groß – nicht nur innerhalb Deutschlands. Think big and global, sollte daher die Devise lauten.

Sicherlich wäre es denkbar, dass der Staat Minderheitsaktionär bei Lufthansa wird, um eine Kapitalerhöhung mit öffentlichen Geldern zu finanzieren. Unklar ist noch, wie viel Mitspracherecht der Staat im Gegenzug erhalten will. Lufthansa scheint davon wenig begeistert zu sein und erwägt als Alternative ein Schutzschirmverfahren.

Eine direkte Beteiligung des Staates an Lufthansa mit Eigenkapital sollte in der Tat skeptisch betrachtet werden. Besonders problematisch wäre es, wenn der deutsche Staat nur Lufthansa Beihilfe anböte. Das würde kleinere Fluggesellschaften stark benachteiligen und hätte negative Konsequenzen für den Wettbewerb. Viel geeigneter wäre hingegen ein Fonds, der Unternehmen mit Liquiditätsproblemen in Form von Krediten und Bürgschaften hilft.

Kurz: Wenn sich schon der Staat am Luftverkehrssektor beteiligen will, sollte er es eher mit Fremdkapital statt mit Eigenkapital tun und möglichst nicht nur Lufthansa, sondern die ganze Branche unterstützen.

Doch Deutschland ist keine Insel, schon gar nicht, wenn es um das Thema Luftverkehr geht. Ist es also sinnvoll, dass der deutsche Staat direkt „seine“ deutsche Fluglinie unterstützt?

Müssen wir nicht gerade in dieser globalen Krise und gerade für diesen Sektor nach einer internationalen Lösung suchen? Die Situation der Lufthansa ist nicht anders als die der meisten Wettbewerber. US-amerikanische sowie andere europäische Fluggesellschaften wie Air-France-KLM suchen ebenfalls die Unterstützung ihres Staates. Andere hingegen, wie Ryanair oder Easyjet, bekommen möglicherweise keine staatlichen Beihilfen. Das könnte zu einem Subventionsrennen ausarten.

In der Tat scheinen die großen Fluggesellschaften nicht nur in Deutschland starken politischen Einfluss zu haben. Die US-Regierung plant, circa 50 Milliarden Dollar für die Rettung der heimischen Airlines auszugeben. Air-France-KLM, einer der stärksten Konkurrenten der Lufthansa in Europa, wird über staatliche Kreditbürgschaften vier Milliarden Euro und zusätzlich drei Milliarden als direkten Staatskredit von der französischen Regierung erhalten.

Wenn nur die großen Konzerne eine Hilfespritze ihrer Regierung bekommen und auch nicht alle Regierungen dazu bereit sind, würde der Wettbewerb weiter verzerrt. Um dies zu vermeiden, sollte die Europäische Kommission, die ohnehin diese Rettungspakete zuerst genehmigen muss, dringend eine zentrale europäische Lösung ins Spiel bringen.

Beispielweise könnte ein europäisches Programm für den gesamten Luftverkehrssektor die Risiken für den Wettbewerb mindern. Nicht nur einige „nationale“ Champions könnten davon profitieren, sondern auch kleinere Fluggesellschaften, die nicht so viel politische Unterstützung haben. Darüber hinaus könnte die EU-Kommission mit einem zentral geplanten Umstrukturierungs- und Unterstützungsplan für die Luftfahrtindustrie auch andere wichtige politische Ziele, wie etwa klimapolitische Ziele, vorantreiben.

Es gilt in Corona-Zeiten wie so oft: Nationale Regierungen sollten nicht nur ihre nationalen Champions unterstützen, sondern größer denken und den gesamten europäischen Luftverkehrssektor retten.

Dieser Beitrag ist am 4. Mai 2020 in einer längeren Fassung auf [tagesspiegel.de](https://www.tagesspiegel.de) erschienen.

## IMPRESSUM

---



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

[www.diw.de](http://www.diw.de)

Telefon: +49 30 897 89-0 Fax: -200

87. Jahrgang 13. Mai 2020

### Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake; Prof. Dr. Tomaso Duso; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.;  
Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander S. Kritikos;  
Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Dr. Stefan Liebig; Prof. Dr. Lukas Menkhoff;  
Dr. Claus Michelsen; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Carsten Schröder;  
Prof. Dr. C. Katharina Spieß; Dr. Katharina Wrohlich

### Chefredaktion

Dr. Gritje Hartmann; Dr. Wolf-Peter Schill

### Lektorat

Dr. Marius Clemens

### Redaktion

Dr. Franziska Bremus; Rebecca Buhner; Claudia Cohnen-Beck;  
Dr. Anna Hammerschmid; Petra Jasper; Sebastian Kollmann; Bastian Tittor;  
Sandra Tubik; Dr. Alexander Zerrahn

### Vertrieb

DIW Berlin Leserservice, Postfach 74, 77649 Offenburg

[leserservice@diw.de](mailto:leserservice@diw.de)

Telefon: +49 1806 14 00 50 25 (20 Cent pro Anruf)

### Gestaltung

Roman Wilhelm, DIW Berlin

### Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

### Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

### Druck

USE gGmbH, Berlin

ISSN 0012-1304; ISSN 1860-8787 (online)

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit  
Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den  
Kundenservice des DIW Berlin zulässig ([kundenservice@diw.de](mailto:kundenservice@diw.de)).

Abonnieren Sie auch unseren DIW- und/oder Wochenbericht-Newsletter  
unter [www.diw.de/newsletter](http://www.diw.de/newsletter)