



IN DER KRISE

Schneidereibetriebe haben auch im Corona-Lockdown offen. Kunden bleiben jedoch größtenteils aus.

Seite 11

Mit dem Suchagenten  
schneller zu  
Ihrem Wohnraum.

Jetzt anlegen auf [immobilien.derStandard.at](http://immobilien.derStandard.at)



## Flughäfen auf der Intensivstation

Mit den Airlines liegen auch die Flughäfen im Wachkoma. Europaweit könnten viele kleinere Airports die Corona-Krise nicht überleben. Im Sinne des Klimaschutzes wäre das gar nicht so schlecht, sagt manch Experte.

Regina Bruckner

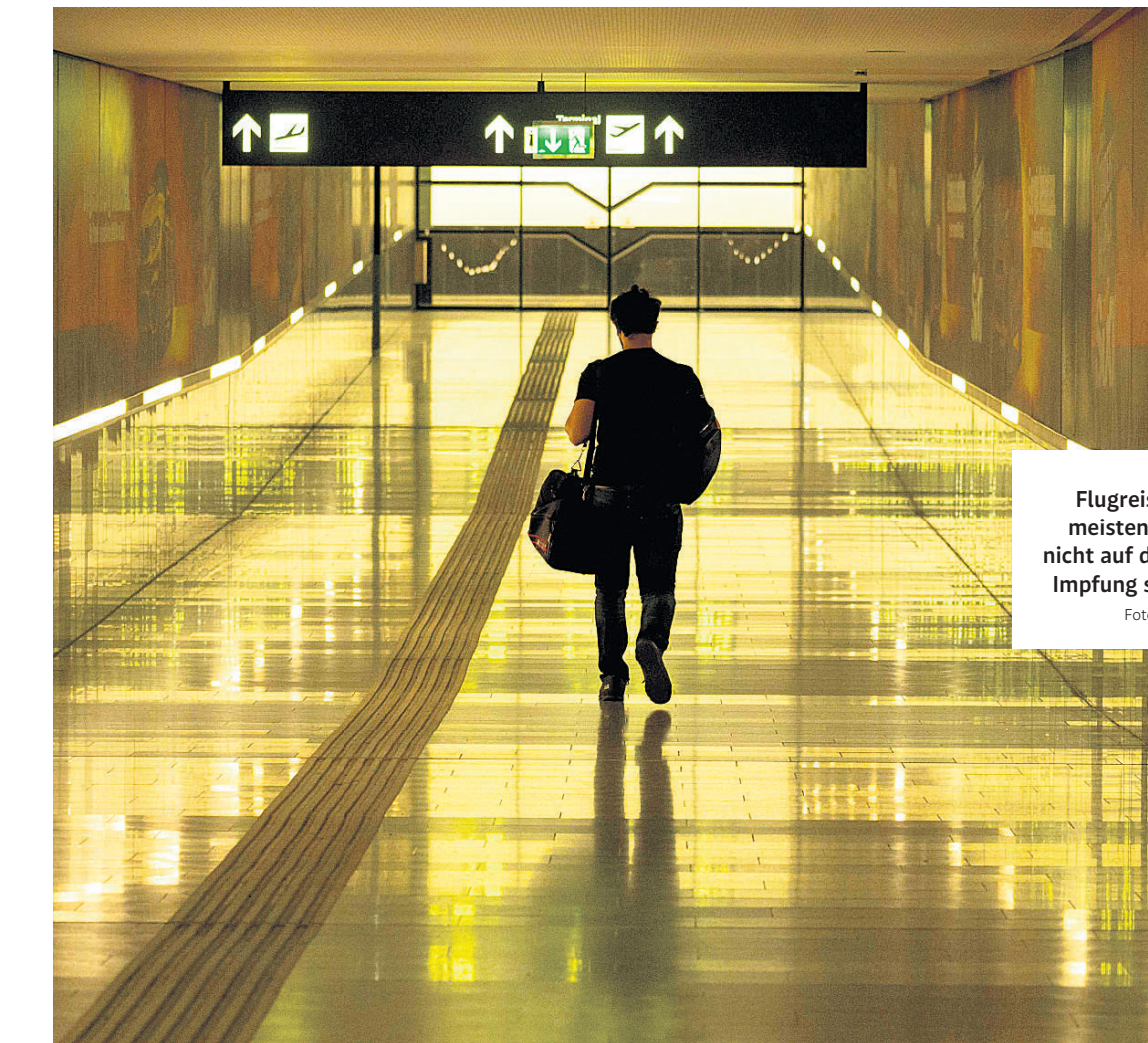
Zwei Schritte vor, einen zurück. Kaum wurde das Flugangebot aufgestockt, musste die AUA ihre Flüge aus Südafrika und Großbritannien wieder aus dem Programm nehmen, weil die Landverbote für Flieger aus den beiden Ländern bis 24. Jänner verlängert wurden. Die Flüge nach London Heathrow werden bis auf einzelne Verbindungen durchgeführt, alle Rückflüge wurden gestrichen.

Der erhoffte Fortschritt beim Hochfahren aus dem Wachkoma ist nicht so schnell sichtbar. Nach Einschätzung der Lotsen-Dachorganisation Eurocontrol wird sich die Luftfahrt nur langsam vom Corona-Schock erholen. In Zahlen gefasst sieht der so aus: rund 6,1 Millionen Flüge und 1,7 Milliarden Passagiere weniger im vergangenen Jahr. Für heuer rechnet man mit gut der Hälfte des Vorkrisenniveaus. Unter den großen Airlines musste die Lufthansa Group besonders viele Flüge absagen, laut Eurocontrol 67 Prozent. Ähnlich dramatisch die Einbrüche bei Easyjet (-67 Prozent) und der British-Airways-Mutter IAG (-65 Prozent). Ryanair hat 59 Prozent weniger Flüge absolviert als 2019.

Der Billigflieger-Riese streicht sein Flugangebot ab 21. Jänner noch einmal drastisch zusammen und erwartet weniger als 1,25 Millionen Fluggäste. Im Februar und März dürften es etwa je eine halbe Million werden. Im Dezember hatte Ryanair 1,9 Millionen Passagiere befördert – minus 83 Prozent zum Jahr davor.

### Flughäfen stehen still

All das trifft auch die Flughäfen hart. Der Frankfurter Flughafen verlor seinen ersten Platz als verkehrsreichster Flughafen 2019 an Amsterdam. Dort fielen die Rückgänge etwas weniger drastisch aus. Nach den Staatshilfen für Airlines hält Eurocontrol weitere Finanzhilfen für die Flughäfen notwendig. Fast 200 hauptsächlich kleinere, regionale



Flugreisen stehen für die meisten Menschen derzeit nicht auf der Agenda. Mit einer Impfung soll sich das ändern.

Foto: AFP / Joe Klamar

Airports in Europa würden in den kommenden Monaten in die Pleite schlittern, sollte sich der Passagierverkehr bis Ende 2020 nicht erholen, schlug die Flughafenbehörde ACI Europe im Oktober Alarm. Österreichische Flughäfen wurden laut Sprecherin nicht berücksichtigt, aber es gelte das gleiche Muster.

So schwarz beurteilt Strategieberater Stefan Höffinger die Lage nicht. Er beschäftigt sich seit Jahren mit Flughäfen und ihren Geschäftsmodellen. Die heimischen Airports

seien vergleichsweise stabil aufgestellt, sagt er. Tatsächlich lieferten sie in normalen Zeiten brav Dividenden an ihre Eigentümer ab, meist Städte und Bundesländer. Das ewige Sorgenkind Klagenfurt ist inzwischen privatisiert, Graz und Wien teilweise. „Einfach weitermachen wird dennoch nicht gehen“, so Höffinger. Immerhin: Eine Pleite gab es bislang noch nicht.

Die Fluggastzahlen für 2020 schauen nach vorläufigen Schätzungen düster aus. 9,7 Millionen

Passagiere – gegenüber 36,2 Millionen 2019 – dürften transportiert worden sein. Wobei Graz mit einem Minus von 85 Prozent auf 156.000 Fluggäste den tiefsten Einschnitt verzeichnete. In Salzburg und Innsbruck fällt der Rückgang mit einem Minus von 61 bzw. 60 Prozent – ersterer auf 700.000, letzterer auf 687.000 Passagiere – vergleichsweise moderat aus. Linz und Klagenfurt sind mit minus 77 beziehungsweise 78 Prozent ebenfalls auf der Verliererseite. Salzburg und Innsbruck

profitieren in normalen Jahren insbesondere vom Wintertourismus. „Der Winter 2020 ist tot“, sagt Alexander Klaus, Sprecher des Flughafen Salzburg. Wobei Salzburg, Linz und Klagenfurt schon im Vor-Corona-Jahr weniger Passagiere abfertigten, die anderen Flughäfen legten zu. Besonders deutlich Wien mit über 17 Prozent. Umso tiefer ist der Absturz um ebenfalls 75 Prozent auf acht Millionen – von 31 Millionen Passagieren im Jahr 2019.

Höffinger findet, die Zeit sei reif – so nicht schon geschehen –, über neue Konzepte nachzudenken. Linz sei etwa erfolgreich mit dem Frachtgeschäft, der Flughafen Wien setze auf den Aufbau der Airport-City und auf

Pharma-Handling. Da und dort würde es sich anbieten, Billigflieger zu ködern. Den Salzburger ist das etwa gelungen. Ab Mai fliegt die ungarische Wizz von Salzburg nach Dubai. „Ein Lichtblick“, sagt Flughafen-Sprecher Klaus. Allerdings müsse man heuer zehn Millionen Euro am Kapitalmarkt aufnehmen, um den Betrieb zu sichern. Einen Fixkostenzuschuss wie der Flughafen Wien, der diesen demnächst beantragen will, gebe es nicht. Seine Botschaft an die Regierung: „Bitte die Bundesländer nicht vergessen.“

Günter Emberger, Verkehrsplaner an der TU Wien, hat gegen Hilfen wie diese Grundsätzliches einzuwenden: Aus seiner Sicht würde alle 500 bis 600 Kilometer ein größerer Flughafen reichen. Österreich würde also mit genau einem Airport auskommen. Damit würde der Zugang zu Flügen erschwert, weil sich die Anreise verlängerte und verteuerte. Das würde Flugreisen minimieren und die Umwelt schonen. Ziel müsse Kostenwahrheit beim Fliegen sein, so Emberger. „Ein Recht auf billiges Fliegen gibt es nicht.“

## Corona bremste Automarkt stärker aus als die Finanzkrise

Neuwagenabsatz in Westeuropa um 3,5 Millionen Pkws eingebrochen – Südeuropäische Länder ließen massiv aus

Luise Ungerboeck

Was Konsumzurückhaltung im realen Leben bedeutet, dafür liefert der Neuwagenmarkt in Westeuropa eindrucksvolles Anschauungsmaterial. Mit 10,8 Millionen Fahrzeugen wurden im Corona-Jahr 2020 um 3,5 Millionen weniger Pkws verkauft – so wenige wie seit 20 Jahren nicht. Das zeigt eine vom Car-Center Automotive Research der Uni Duisburg-Essen am Dienstag publizierte Analyse.

Selbst am absoluten Tiefpunkt des vergangenen Jahrzehntes, am Höhepunkt der Euroschuldenkrise in den Jahren 2012 bis 2014, wurden mehr Personenkraftwagen abgesetzt als im ersten Jahr der Pandemie: 2013 stellte mit 11,554 Millionen

abgesetzten Neufahrzeugen den bisherigen Tiefpunkt dar.

Untersucht wurde der Neuwagenmarkt in insgesamt 18 westeuropäischen Staaten, darunter 14 EU-Länder plus Großbritannien, Island, Norwegen und die Schweiz. Das Fazit der Studienautoren rund um Autoprofessor Ferdinand Dudenhöffer: So schlecht wie 2020 war der westeuropäische Automarkt seit 20 Jahren nicht. Selbst während der Weltfinanz- und Euroschuldenkrise wurden mehr Neuwagen verkauft.

Die wenig verheißungsvolle Nachricht: 2021 läuft mit Lockdowns in zahlreichen europäischen Ländern und geschlossenen Fabriken der Zulieferer kaum besser an. Die Autohersteller sitzen auf Überkapazitäten in ihren Fabriken. Dabei

sei das wahre Ausmaß der Krise noch gar nicht absehbar, denn durch Kurzarbeitergeld und Umsatzerstattungen würden Überkapazitäten in Ländern wie Deutschland zugedeckt und verfälscht, warnt Dudenhöffer, der die Überkapazitäten auf vier Millionen taxiert.

Die größten Absatzeinbrüche gab es erwartungsgemäß in den von der Pandemie am stärksten betroffenen Ländern: Die Briten kauften im Jahresvergleich um 29 Prozent weniger

Autos, und in Spanien brach der Absatz um fast ein Drittel von 1,26 Millionen auf 851.000 Pkws ein. Italien liegt mit einem Minus von 28 Prozent knapp dahinter.

Im schlechten Mittelfeld krebst Belgien, Deutschland, Luxemburg, die Niederlande, Österreich und die Schweiz herum. In diesen Ländern gingen die Absätze zwischen 19 Prozent (Deutschland) und 24 Prozent (Österreich) markant zurück. Zu den großen Verlierern gehört insbesondere der neben Deutschland, Großbritannien und Italien wichtigste Absatzmarkt in der Europäischen Union: Den von Präsident Emmanuel Macron abwärts erfolgten patriotischen Kaufaufrufen zum Trotz brachen in Frankreich die Neuwagenverkäufe

um ein Viertel auf 1,65 Millionen Stück ein.

Der Dezember singulär betrachtet zeigt leichte Erholungstendenzen, das Monatsminus in Westeuropa beläuft sich laut Car-Center bei einem Rückgang von 1,134 auf 1,092 Millionen Pkws auf lediglich 3,7 Prozent. Der spanische Automarkt scheint sich auf 106.000 abgesetzte Kfz stabilisiert zu haben, verkauft wurden gleich viele Pkws wie im Vorjahresmonat. In Irland, Norwegen und Dänemark hingegen ging es deutlich aufwärts, im Autoland Deutschland wurden dank Nachhol- und Jahresendspurteffekten um zehn Prozent mehr Autos abgesetzt als im Dezember 2019. In Frankreich und Italien betrug das Minus hingegen zwölf bzw. 15 Prozent.

10,8

Millionen Neuwagen wurden im Corona-Jahr 2020 in Westeuropa abgesetzt.