

Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland

Wettbewerbsverzerrende Regulierung verschlechtert seit Jahren die Mobilitätsanbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland und Europa



Da es seit vielen Jahren bei den Rahmenbedingungen des internationalen Luftverkehrs kein Level-Playing Field gibt nehmen Wettbewerbsverzerrungen zu und schwächen den Luftverkehrsstandort Deutschland und Europa strukturell:

- Die Verlagerung von Passagierströmen im Langstreckenverkehr:
Komparative Kostennachteile europäischer Unternehmen im den Bereichen Bürokratie und eine wettbewerbsverzerrende Regulierung zu Lasten der europäischen Luftverkehrswirtschaft sowie deutlich niedrigere Arbeits- Sozial- und Verbraucherschutzstandards in einigen Non-EU Staaten führen seit vielen Jahren dazu, dass sich im Langstreckenverkehr – insbesondere zwischen Europa und Asien - Passagierströme aus Deutschland und anderen EU-Ländern zu Drehkreuzen in Non-EU-Staaten verlagern. Dieser Trend hat sich nach einem kurzen pandemiebedingten Halt weiter verstärkt. Schon 2010 waren es bereits 38 Prozent der Passagiere aus Deutschland, die über Non-EU-Hubs umgestiegen sind. Bis 2019 stieg der Anteil auf 49 Prozent und im Jahr 2023 ist der Anteil nochmal auf 55 Prozent angewachsen
- Die Angebotsreduzierung an Flughäfen mehrerer Wirtschaftsregionen in Deutschland:
In Deutschland hat der deutliche Anstieg der staatlichen Standortkosten seit Beginn der 2020er Jahre dazu geführt, dass der Luftverkehrsstandort Deutschland deutlich zurückbleibt. Beim Point-to-Point Verkehr ins europäische Ausland liegt das Angebot an deutschen Flughäfen fast 50 Prozentpunkte niedriger als das Angebot an den Flughäfen aller übrigen europäischen Länder.

Die dadurch entstandene Verschlechterung der Mobilitätsanbindung wichtiger Wirtschaftsregionen in Deutschland und Europa hat negative Folgen für die Attraktivität des Industrie- und Wirtschaftsstandorts insgesamt. Deswegen muss umgesteuert und ein Level-Playing-Field geschaffen werden - insbesondere auf drei Handlungsfeldern:

- I. Belastungsmoratorium bei staatlichen Standortkosten
- II. Wettbewerbsneutrale Regulierung
- III. Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für Klimaschutz im Luftverkehr, insbesondere den wettbewerbsneutralen Markthochlauf von SAF nutzen.

I. Mit einem Belastungsmoratorium die Investitionsfähigkeit stärken



Fliegen muss seinen Umweltauswirkungen auch beim Preis haben. Preise für Flugtickets müssen kostendeckend sein. „Ticket-Dumping“, d.h. Billig-Preiserei ist nicht die Zukunft im Luftverkehr. Wenn der Staat dem Luftverkehr jedoch immer höhere Steuern und Abgaben auferlegt, dann fehlt das Geld für wichtige Innovationen und es entstehen Wettbewerbsverzerrungen, wenn andere Non-EU-Fluggesellschaften und Non-EU-Hubs keine vergleichbaren Auflagen und Belastungen zu tragen haben oder sogar erheblich gefördert werden.

Es braucht Milliardeninvestitionen für den Wechsel zu Flugzeugen, die deutlich weniger Treibhausgase emittieren. Auch der Ersatz des fossilen Kerosins durch die sehr viel teureren nachhaltigen Flugkraftstoffe (SAF) kostet enorme Summen und bindet absehbar enorme Finanzmittel. Das gleiche gilt für neue klimafreundliche Flugverfahren.

Das klimaneutrale Fliegen erreicht man nicht, indem der Staat die Steuern und Abgaben ständig weiter erhöht, sondern indem die Investitionen in diese innovativen Technologien zielgerichtet und zügig vorankommen und Investitionen in umweltschonende Infrastruktur am Boden und in der Luft gefördert werden.

Wir brauchen eine Politik, die versteht, dass die großen Investitionen in die Nachhaltigkeit auch erwirtschaftet werden müssen:

- Dazu gehört zunächst einmal ein Belastungsmoratorium, also ein Stopp bei den staatlichen Belastungen. Eine weitere Erhöhung der staatlichen Standortkosten muss ausgeschlossen werden. Kosten für die Gefahrenabwehr sind grundsätzlich ganz oder zumindest teilweise – wie in anderen Sektoren - vom Staat zu tragen. Dies gilt insbesondere für Kosten der Luftsicherheit an Flughäfen.
- Bei den Kosten für die Flugsicherung sollte Deutschland einigen Staaten in Europa folgen: Dort hat der Staat pandemiebedingte Einnahmeausfälle der staatlichen Flugsicherung zum Teil aus dem Staatsaufwand getragen und nicht – wie in Deutschland - den Fluggesellschaften in Rechnung gestellt. Darüber hinaus sollte der Staat die Finanzierung der *Kerndienste von Allgemeinem Interesse* (KAI) übernehmen.

II. Wettbewerbsneutrale Regulierung beim Klimaschutz im Luftverkehr



Das Klimaschutzpaket Fit for 55 bietet die Möglichkeit, Europa zum Vorreiter bei der Dekarbonisierung des Luftverkehrs zu machen. Um dies zu ermöglichen, bedarf es konkreter Maßnahmen, damit Carbon-Leakage-Effekte und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden und die Konnektivität des Wirtschaftsstandorts Europa erhalten bleibt.

- Bei der Beimischungsverpflichtung ließe sich Carbon Leakage mit einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung vermeiden. Deswegen muss jetzt die beschlossene Überprüfungsklausel genutzt werden (z.B. EU-SAF-Gebühr zur Finanzierung der Mehrkosten der Beimischungsquote, CBAM, Ausweitung der SAF-Allowances o.ä.). Es ist wichtig und zeitlich drängend, dass die Bundesregierung ein dreiviertel Jahr nach den Zusagen auf der Nationalen Luftfahrtkonferenz konkrete Vorschläge vorlegt, mit denen sich die negativen Effekte von Wettbewerbsverzerrungen und Carbon Leakage bei der Umsetzung der ReFuelEU Aviation-Verordnung vermeiden lassen. Darüber hinaus müssen nationale Alleingänge bei der Beimischungsquote ausgeschlossen werden und dazu das Bundes-Immissionsschutzgesetz an die Bestimmungen der ReFuelEU Aviation angepasst werden (PtL-Quote nicht vor 2030).
- EU-ETS muss wettbewerbsneutral ausgestaltet werden: Zubringerpassagiere im internationalen Umsteigeverkehr über EU-Hubs, müssen genauso behandelt werden wie Zubringerpassagiere über Nicht-EU-Hubs.
- Eine europäische Kerosinsteuere mit ihren unvermeidbaren Carbon-Leakage-Effekten muss abgelehnt werden. Wegen der wettbewerbsverzerrenden Effekte einer Kerosinsteuere, haben sich stattdessen viele EU-Mitgliedstaaten bewusst für endziel- und passagierbezogene Luftverkehrs-/Passagiersteuern entschieden. Diese gelten für alle abfliegenden Passagiere gleichermaßen, im Gegensatz zu EU-Kerosinbesteuerung ist Carbon Leakage ausgeschlossen. Diese Steuer sollte in der EU harmonisiert werden.
- Bei der Aushandlung von Luftverkehrsabkommen ist die Politik aufgefordert, zum einen insbesondere auf ein Level-Playing-Field für die betroffenen Unternehmen zu achten und zum anderen die Auswirkungen des Abkommens auf die gesamte Luftverkehrsanbindung eingehend zu prüfen.

III. Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für Klimaschutz im Luftverkehr, insbesondere den wettbewerbsneutralen Markthochlauf von SAF nutzen



- Seit 2010 zahlen Fluggesellschaften bei Flügen in und aus Deutschland statt einer unvermeidbar wettbewerbsverzerrenden Kerosinsteuereine deutlich wettbewerbsneutralere Luftverkehrssteuer. Diese Steuer gehört zu den höchsten in der EU und wurde 2019 und zuletzt 2024 nochmals erheblich erhöht. Die Einnahmen des Bundes steigen damit auf jährlich 2,3 Mrd. EUR. Gleichzeitig hat die Bundesregierung die Fördermittel für den Markthochlauf SAF (insgesamt 2 Mrd. EUR) gestrichen während dieser z.B. in den USA weiterhin mit Milliarden gefördert wird.
- Mit der Erhöhung der Luftverkehrsteuer erzielt der Bund nunmehr ein Vielfaches der für die SAF-Förderung notwendigen Mittel. Um das ambitionierte Ziel des klimaneutralen Fliegens erreichen zu können, bedarf es unverzüglich der Wiedereinführung eines Förderbudgets für den Markthochlauf von SAF.

Analyse der Verkehrs- und Standortentwicklung in Deutschland und Europa

- Langjährige Entwicklung der Passagierströme und Marktanteile im Langstrecken-Verkehr
- Entwicklung des innereuropäischen Verkehrs der letzten fünf Jahre

I.

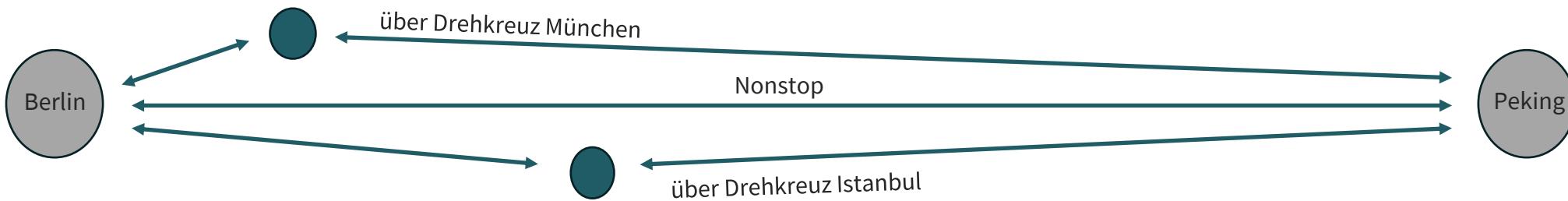
Langjährige Entwicklung der Passagierströme und Marktanteile im Langstrecken-Verkehr

I.a

Verkehrsentwicklung

Eine Analyse der Verkehrsentwicklung und der Marktanteile auf der Langstrecke erfordert eine Betrachtung der Passagierströme

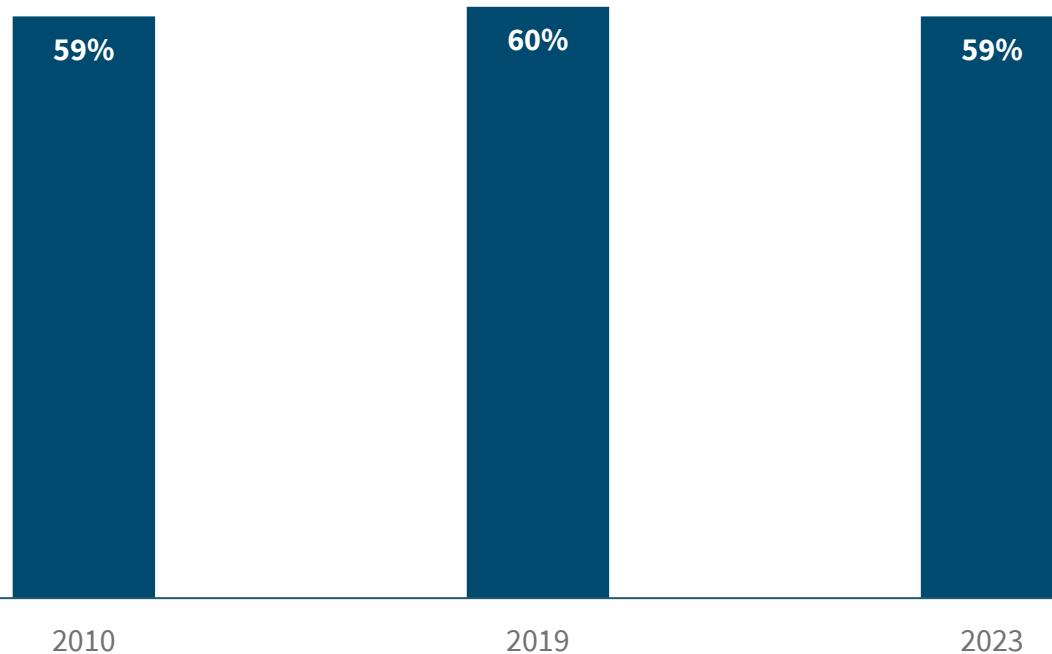
- Passagierströme (oder „Verkehrsströme“) geben wieder, wie viele Passagiere in einem bestimmten Zeitraum von Standort „A“ zum Endziel „B“ einer Reise fliegen – unabhängig von der gewählten Route. Dies beinhaltet Nonstop-Flüge wie auch Umsteigeverbindungen über verschiedene Drehkreuze.
- Beispiel: Berlin-Peking



- Die Analyse der Passagierströme gibt Aufschluss darüber,
 - wie sich Verkehre zwischen verschiedenen Regionen der Welt verändern,
 - wie sich die Verhältnisse zwischen Nonstop-Verbindungen und Umsteigeverbindungen verschieben
 - und wie sich die Marktanteile der davon betroffenen Fluggesellschaften und Flughäfen verändern.
- Da im Langstreckenverkehr aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Energieeffizienz vor allem Großraumflugzeuge eingesetzt sind, werden die Passagiere für diese Flüge aus unterschiedlichen Regionen durch Zubringerverkehre an Drehkreuzen gebündelt. Die internationalen Luftverkehrsdrehkreuze spielen damit für die internationale Konnektivität im Luftverkehr eine zentrale Rolle.

Luftverkehrsdrehkreuze sind für den Langstreckenverkehr systemrelevant: Ein Großteil der Passagiere steigt bei langen Strecken mindestens einmal um

Anteil der Langstrecken-Passagiere von/nach Deutschland mit mindestens einem Transfer Gesamtjahr in Prozent



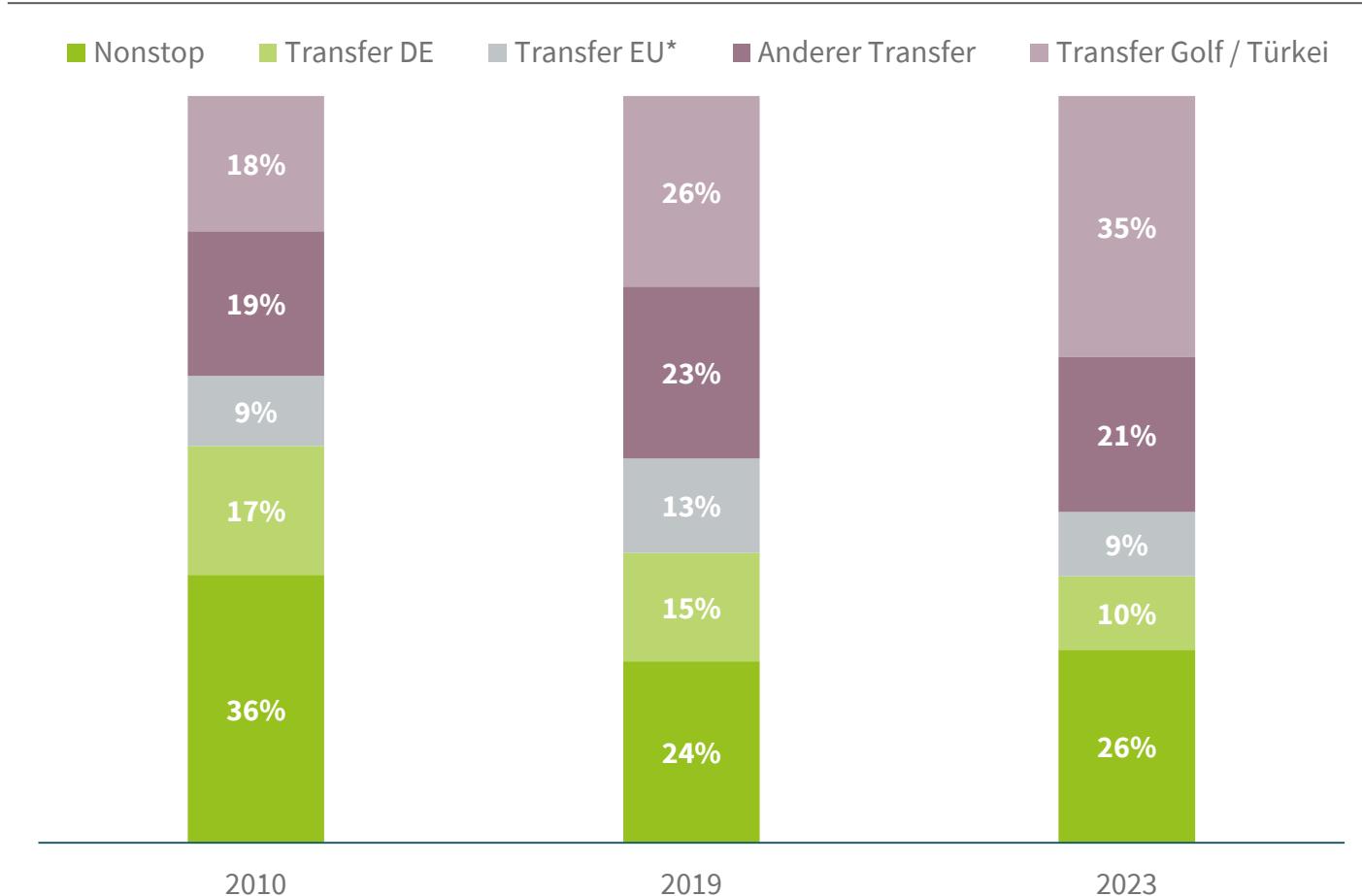
- Um große Langstreckenflugzeuge wirtschaftlich und energieeffizient betreiben zu können, ist es in der Regel notwendig, sie aus einem Drehkreuz heraus zu operieren und einen Teil der Passagiere über Zubringerflüge an den Transferflughafen zu bringen, an dem der Langstreckenflug startet.
- Daher liegt weltweit der Anteil der Passagiere mit mindestens einem Transfer auf Langstreckenverbindungen auf einem sehr hohen Niveau.
- Beim Flugverkehr nach Asien machen Umsteigeverbindungen heute sogar 74 Prozent aller Verbindungen aus Deutschland aus. Im Mittel- und Kurzstreckenverkehr hingegen spielen Transferverbindungen eine deutlich geringere Rolle.

Insbesondere im großen Segment der Reisen nach Asien verlagern sich seit Jahren Passagierströme zu Non-EU-Fluggesellschaften und Non-EU-Drehkreuzen



Anteil Umsteigeorte Verkehr Deutschland ↔ Asien

Anteil Passagiere Gesamtjahr in Prozent



- Die Analyse der Passagierströme zeigt seit vielen Jahren, dass beim großen Segment der Luftverkehrsreisen von Europa nach Asien, immer mehr Passagiere einen Flug mit einer Non-EU-Fluggesellschaft über ein Non-EU-Flughafendrehkreuz wählen. Diese Verlagerung von Passagierströmen (und damit von Verkehr und Emissionen) nimmt weiter zu. Von 2010 bis 2023 ist der Anteil der Umsteiger an Non-EU-Drehkreuzen von 37 auf 56 Prozent gestiegen.
- Der Anteil der Nonstop-Verbindungen und der Verbindungen über ein deutsches bzw. europäisches Drehkreuz geht hingegen deutlich zurück
- Es zeigt sich, dass die Drehkreuze außerhalb der EU – vor allem in der Türkei und am Persischen Golf – von diesem Trend erheblich profitieren.

Quelle: DLR/Sabre MI, vorläufige Daten 2010 - 2023 / EU* = EU27 + Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich

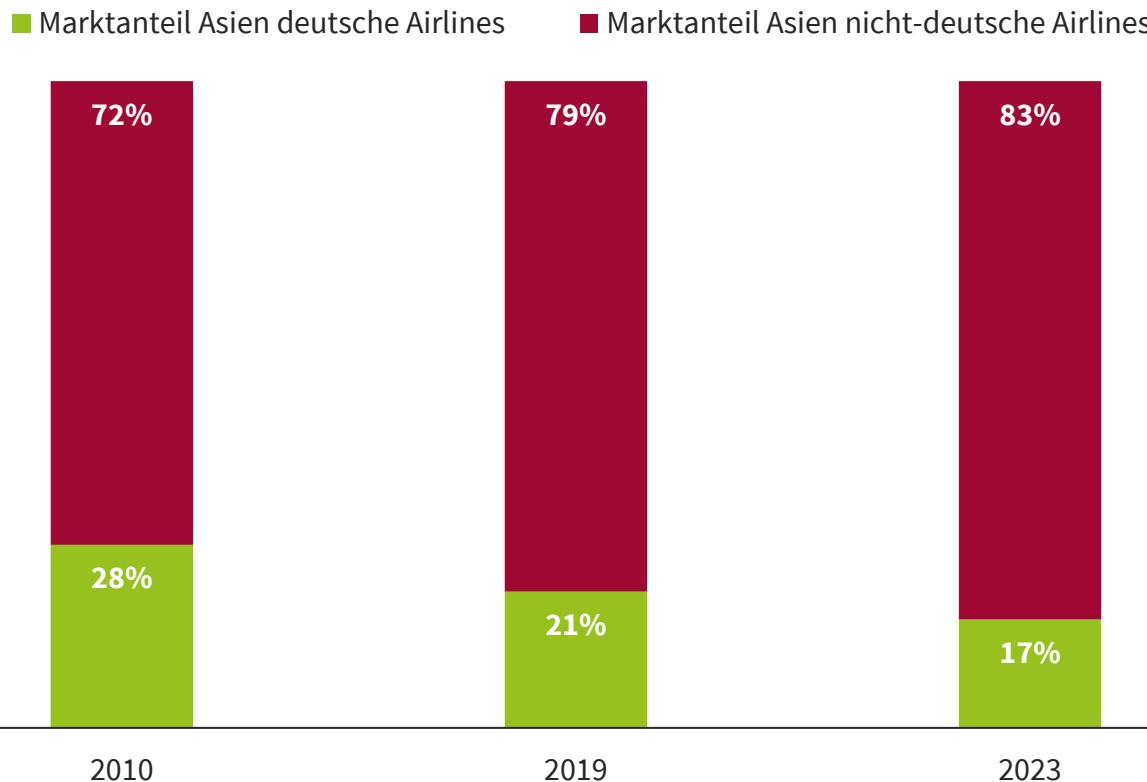
I.b

Folgen der Entwicklung

Der Marktanteil deutscher Fluggesellschaften am wichtigen Asiengeschäft geht kontinuierlich zurück



Marktanteile deutsche und nicht-deutsche Airlines an beförderten Passagieren Deutschland ↔ Asien in Prozent

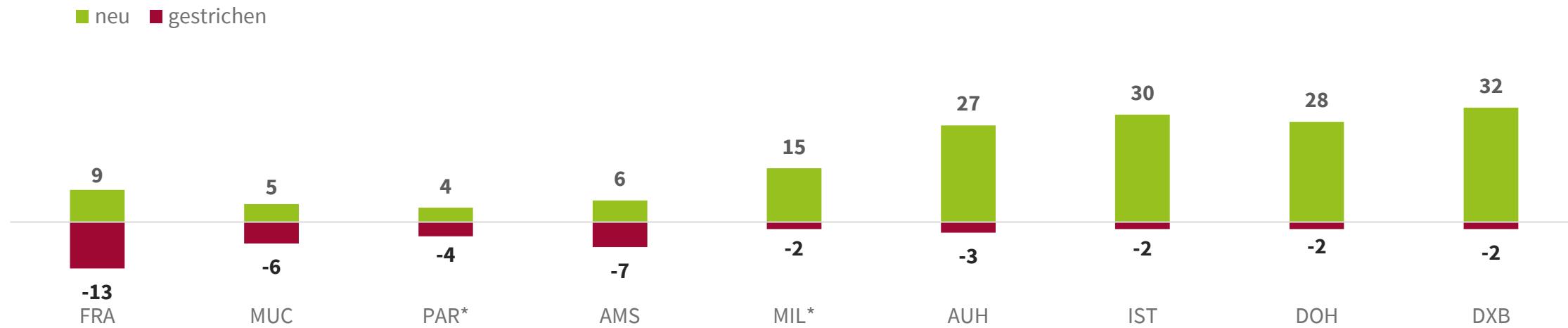


- Auf dem wichtigsten Langstreckenmarkt Asien verlieren die europäischen Fluggesellschaften immer mehr an Boden. Der Anteil der deutschen Fluggesellschaften an den Passagierströmen von Deutschland nach Asien ist inzwischen auf 17 Prozent gesunken. 2010 lag der Anteil noch fast doppelt so hoch.
- Diese Entwicklung ist umso gravierender, wenn man berücksichtigt, dass sich der asiatische Markt besonders dynamisch entwickelt. Die Zahl der Passagiere von/nach Deutschland ist 2023 gegenüber dem Vorjahr um 84 Prozent gewachsen. Getrieben wird diese Entwicklung durch starke Zuwächse in Thailand, Japan und Indien. Auch der Verkehr mit China wächst im Vergleich zu 2022 deutlich, ist aber noch klar unterhalb des Niveaus von 2019.

Konnektivität der Wirtschaftsstandorte europäischer Metropolregionen geht zurück: Immer weniger Ziele in Asien mit Direktflügen aus Europa erreichbar

Neue und gestrichene Strecken zu asiatischen Zielen an wichtigen europäischen Wirtschaftsstandorten und Non-EU-Hubs

Anzahl neuer und gestrichener Asien*-Strecken Sommer 2024 im Vergleich zu Sommer 2010



- In Europa liegen wichtige internationale Luftverkehrsdrehkreuze in großen Wirtschaftsregionen. Die hohe Anzahl von Langstreckendestinationen, die von diesen Drehkreuzen in Direktflügen direkt erreichbar sind, sind für diese Wirtschaftsregionen ein bedeutender Standortfaktor.
- An diesen europäischen Wirtschaftsstandorten geht allerdings Konnektivität verloren. Insbesondere im Verkehr mit Asien überwiegt inzwischen die Anzahl der Streckenstreichungen im Vergleich zu den Neuaufnahmen. Hingegen werden bei den im Asienverkehr im Wettbewerb mit Europa stehenden Non-EU-Hubs am Golf und in der Türkei Strecken in großer Anzahl zusätzlich aufgelegt. Dadurch vergrößert sich das Asien-Streckennetz der an diesen Drehkreuzen operierenden Fluggesellschaften erheblich. Als Folge dieser Entwicklung wird das asiatische Streckennetz der europäischen Metropolen kleiner und die Konnektivität der Wirtschaftsstandorte dieser Metropolregionen geht zurück.

*Asien: ohne Naher Osten *PAR = CDG, ORY *MIL = MXP, LIN, BGY

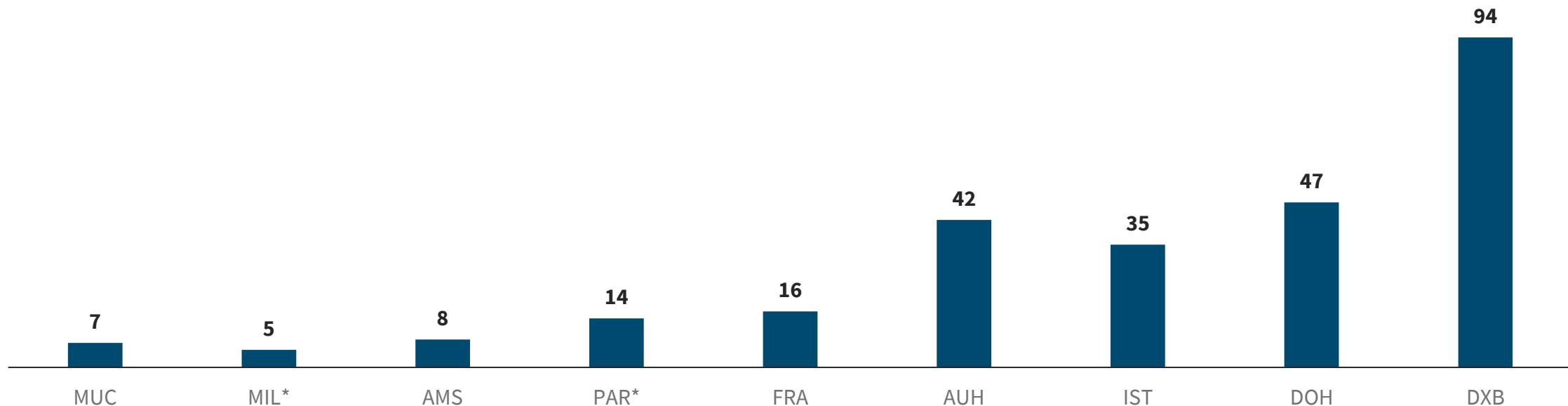
Quelle: SRS Analyse Mai 2024

Konnektivität der Wirtschaftsstandorte europäischer Metropolregionen geht zurück: Immer weniger Flüge aus den europäischen Hubs nach Asien



Flüge von/zu Zielen in Asien* im Sommer 2024

Anzahl angebotener Flüge Sommer 2024 [in tsd. Flüge]



- Inzwischen ist das Angebot an Flügen nach/von Asien am Flughafen Dubai fast doppelt so groß wie das entsprechende Angebot aus den europäischen Metropolen Frankfurt, München, Amsterdam, Paris und Mailand zusammen.
- Während die Zahl der Asien-Flüge an den Non-EU Hubs im Sommer 2024 im Vergleich zu 2010 um 79 Prozent bis 204 Prozent gewachsen ist, verringerte sie sich in Frankfurt und Amsterdam um bis zu 9 Prozent. München und Mailand wachsen bei geringer Gesamtmenge, während Paris das Niveau von 2010 hält.

*Asien: ohne Naher Osten *PAR = CDG, ORY *MIL = MXP, LIN, BGY

Quelle: SRS Analyser Mai 2024

I.c

Ursachen der Entwicklung

Niedrigere Arbeits- und Sozialstandards bringen den Golf-Carriern Vorteile im Vergleich zu ihren europäischen Wettbewerbern



Deutlich niedrigere Arbeits- und Sozialstandards in einigen Non-EU Staaten führen seit vielen Jahren dazu, dass sich im Langstreckenverkehr – insbesondere zwischen Europa und Asien - Passagierströme aus Deutschland und anderen EU-Ländern zu Drehkreuzen in Non-EU-Staaten verlagern.

- Beispiel Katar

Keine Arbeitnehmerfreizügigkeit:

Die internationale Arbeitsorganisation der Vereinten Nationen, ILO, hat sich in ihrem jährlichen Fortschrittsbericht 2022 mit der Situation der Arbeitnehmer in Katar vor dem Hintergrund des Kafala-Systems auseinandergesetzt. Auf Basis dieses Systems ist der Arbeitnehmer dem Arbeitgeber ausgeliefert und weitgehend von dessen Wohlwollen abhängig. Einen Umgang auf Augenhöhe – wie in Europa üblich – gibt es nicht. Nach dem ILO-Bericht benötigen Arbeitnehmer die Genehmigung des Arbeitsministeriums von Katar, um ihren Arbeitsplatz zu wechseln. Auch wenn der Arbeitgeber einem Wechsel inzwischen nicht mehr zustimmen muss, versuchen weiterhin viele Einfluss zu nehmen und den Arbeitgeberwechsel zu erschweren.

Keine Freiheit für Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsorganisationen:

Ausländischen Arbeitnehmern ist es bis heute nicht gestattet, Gewerkschaften beizutreten. Einige Unternehmen haben lediglich Komitees eingerichtet, in denen Arbeitnehmer die Interessen der Belegschaft vertreten können.

Auch in den VAE gibt es das Kafala-System in ähnlicher Ausprägung. 90 Prozent der Bevölkerung dieses Landes besitzen eine ausländische Staatangehörigkeit und sind somit in besonderem Maße betroffen.

Wettbewerbsvorteile für Non-EU-Fluggesellschaften und Non-EU-Flughafendrehreute durch Regulierungen des europäischen Gesetzgebers



Wenn Maßnahmen, die dem Klimaschutz dienen sollen, Reisewege mit europäischen Fluggesellschaften über europäische Drehkreuzflughäfen einseitig verteuern und Wettbewerbsnachteile für europäische Unternehmen verschärfen, dann laufen diese Maßnahmen klimapolitisch ins Leere und sind wirtschaftlich schädlich. Wichtige klimapolitische Regulierungsinstrumente, die von der europäischen Luftverkehrswirtschaft grundsätzlich sehr entschieden unterstützt werden, hat die EU so ausgestaltet, dass sie einseitig Reisewege über europäische Drehkreuzflughäfen verteuern und den Nachteil nicht ausgleichen. Dadurch entstehen massive Wettbewerbsnachteile für europäische Fluggesellschaften und ihre europäischen Flughafendrehkreuze.

- Emissionshandel:
Im gegenwärtigen Zuschnitt hat das Emissionshandelssystem systemimmanente Wettbewerbsverzerrungen: Denn europäische Fluggesellschaften müssen im Umsteigerverkehr für Zubringer in ihre heimischen Drehkreuze Zertifikate erwerben, während das EU-ETS bei Zubringern in außereuropäische Drehkreuze, wie etwa Istanbul oder Dubai, nicht greift. Mit der beschlossenen Weiterentwicklung des ETS steigen die Kosten für den Erwerb der Zertifikate weiter und nimmt diese Wettbewerbsverzerrung weiter zu. Damit nimmt die Verlagerung von Passagierströmen weiter zu, weil außereuropäische Anbieter ihre Tickets deutlich günstiger anbieten können.
- SAF-Beimischungsquote
Die Herausforderung bei der Festlegung von Beimischungsquoten besteht in dem großen Preisunterschied zwischen nachhaltigem Flugkraftstoff und fossilem Kerosin. Alternative Kraftstoffe, etwa strombasierte Kraftstoffe aus dem Power-to-Liquid-Verfahren, sind um ein Mehrfaches teurer. Da Treibstoffkosten rund 30 Prozent der Gesamtbetriebskosten eines Fluges ausmachen, sind die Mehrkosten für das Tanken von alternativen Kraftstoffen enorm: Bereits bei einer 10-prozentigen Quote steigen die Gesamtbetriebskosten eines Fluges um 10 bis 15 Prozent, bei einer 50-prozentigen Quote sogar um 50 bis 100 Prozent. Dies wird sich zwangsläufig auf zukünftige Ticketpreise auswirken. Im Verkehr mit Drittstaaten, der 25 Prozent des Passagieraufkommens und 50 Prozent der Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometern, ausmacht, drohen massive Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten europäischer Fluggesellschaften und Drehkreuzflughäfen und damit erhebliches Carbon Leakage. Da die Ausgestaltung des EU-Gesetzes für eine verbindliche SAF-Beimischungsquote nur an europäischen Flughäfen verbindlich gemacht wird und keine Ausgleichsinstrumente beschlossen wurden, werden nunmehr Flüge mit Non-EU-Fluggesellschaften über Non-EU-Hubs deutlich bevorteilt.

- Für den internationalen Luftverkehr werden in bilateralen Luftverkehrsabkommen die Marktzugänge der Fluggesellschaften der jeweiligen Länder festgelegt. Ein wichtiges Kriterium dabei spielt auch die Reziprozität der gegenseitigen Marktzugangsmöglichkeiten. So wurden beispielsweise mit dem Open-Sky-Abkommen EU-USA aus dem Jahr 2007 den Fluggesellschaften Zugänge in jeweils sehr ausgeglichene große Märkte ermöglicht, die zudem sehr vergleichbare Arbeits- und Sozialstandards haben.
- Dagegen wurden mit dem EU-Katar OpenSky Abkommen den katarischen Fluggesellschaften der unbeschränkte Zugang in den großen Luftverkehrsmarkt der Europäischen Union ermöglicht während den EU-Gesellschaften durch das Abkommen lediglich das unbeschränkte Zugangsrecht zum Flughafen Doha ermöglicht wird.
- Grundsätzlich gilt diese unausgeglichene Reziprozität für alle Gebiete in Middle East.

Für Deutschland bedeutet das:

Qatar Airways fliegt im Sommer 2024 mit zehn täglichen Flügen fünf Ziele in Deutschland an: Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Frankfurt und München. Der einzige in Frage kommende Flughafen in Katar, Doha, wird zur Zeit von keiner deutschen Airline angeflogen.

Von Dubai aus operiert Emirates neun täglich Flüge nach Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg und München. Im Gegenzug fliegt Lufthansa einmal täglich von Frankfurt aus nach Dubai.

Etihad bedient die Strecke Frankfurt – Abu Dhabi mit elf wöchentlichen Flügen. Von München aus startet die Airline mit zehn wöchentlichen Flügen. Deutsche Airlines sind auf der Strecke nicht vertreten.

Staatliche Subventionen in Middle East verzerren den Wettbewerb im Langstreckenverkehr zwischen der EU und Asien



Die Golf-Staaten in Middle East haben über lange Jahre mit einer gezielten Förderpolitik den Auf- und Ausbau von Fluggesellschaften und Luftverkehrsdrehkreuzen vorangetrieben.

Dabei ist die dortigen Unternehmen in erheblichem Ausmaß auch staatlicherseits subventioniert worden.

Nach einem Bericht Papier von „Capital Trade“ an die US-Bundesregierung im Jahr 2015 haben die drei Middle East Airlines (Emirates, Etihad, Qatar) in den zehn Jahren bis 2015 über 39 Mrd. USD an staatlichen Hilfen empfangen.

- Davon entfielen auf Etihad mehr als 17 Mrd. USD in Form von Regierungsdarlehen ohne Rückzahlungsverpflichtung, staatliche Kapitalspritzen, zusätzliche stille Regierungsfinanzierung, Regierungszuschüsse und Befreiung von Flughafengebühren.
- Qatar Airways hat im selben Zeitraum mehr als 16 Mrd. USD an staatlichen Hilfen erhalten. Im Einzelnen handelt es sich dabei ebenfalls um Regierungsdarlehen ohne Rückzahlungsverpflichtung, Kreditbürgschaften durch die Regierung, Befreiung von Flughafengebühren und freie Grundstücke.
- Emirates konnte mehr als fünf Mrd. USD an staatlicher Unterstützung vereinnahmen. Ein Gutteil davon entfällt auf die Übernahme von Fuel-Hedging Risiken durch den Staat.

II.

Entwicklung des innereuropäischen Verkehrs der letzten fünf Jahre

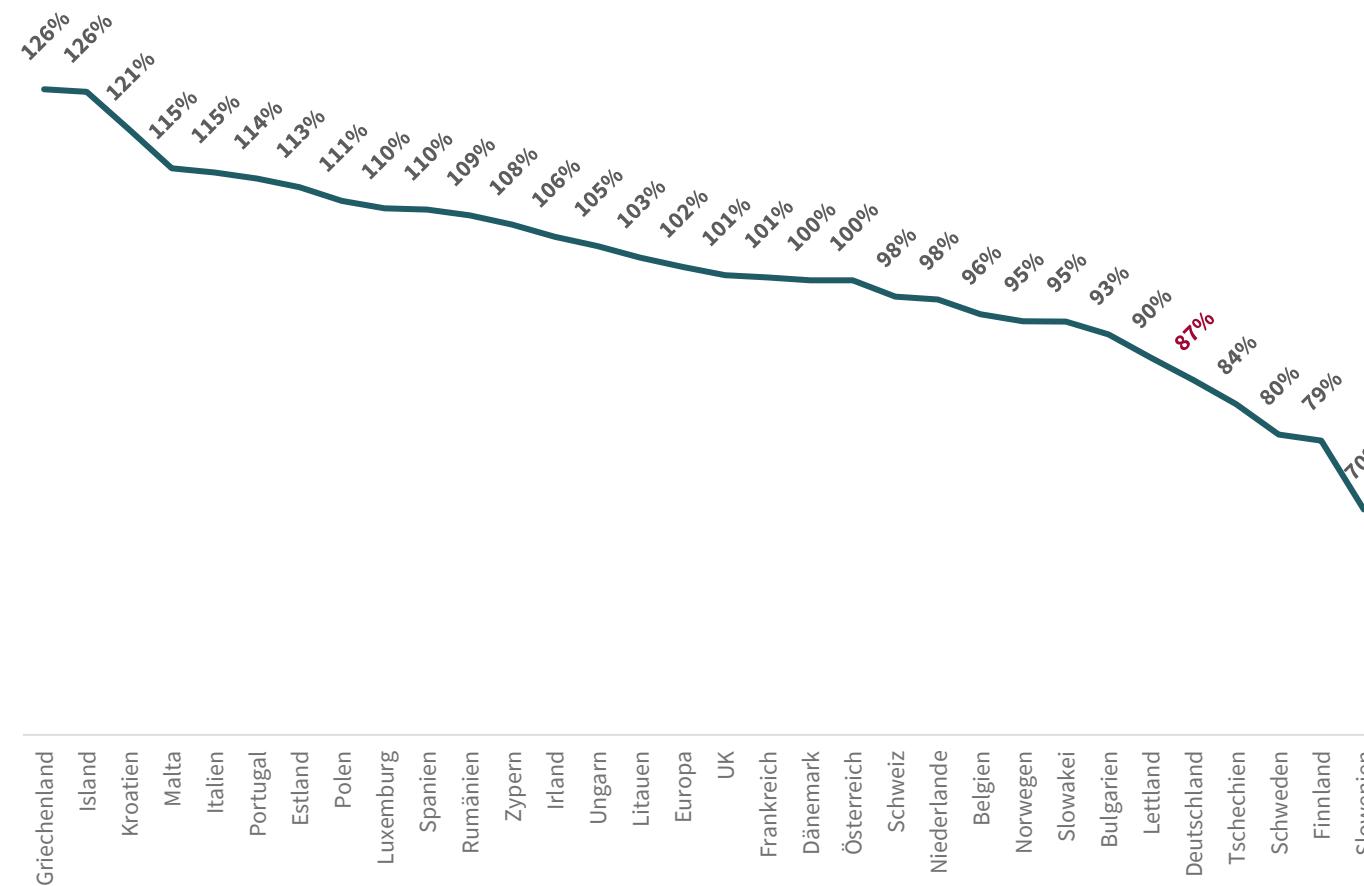
II.a

Verkehrsentwicklung

Deutschland liegt bei der Erholung des Luftverkehrs im europäischen Vergleich deutlich zurück

Recovery-Rate insgesamt aller europäischer Staaten

angebotene Sitze April-Oktober 2024 ggü. 2019 in Prozent

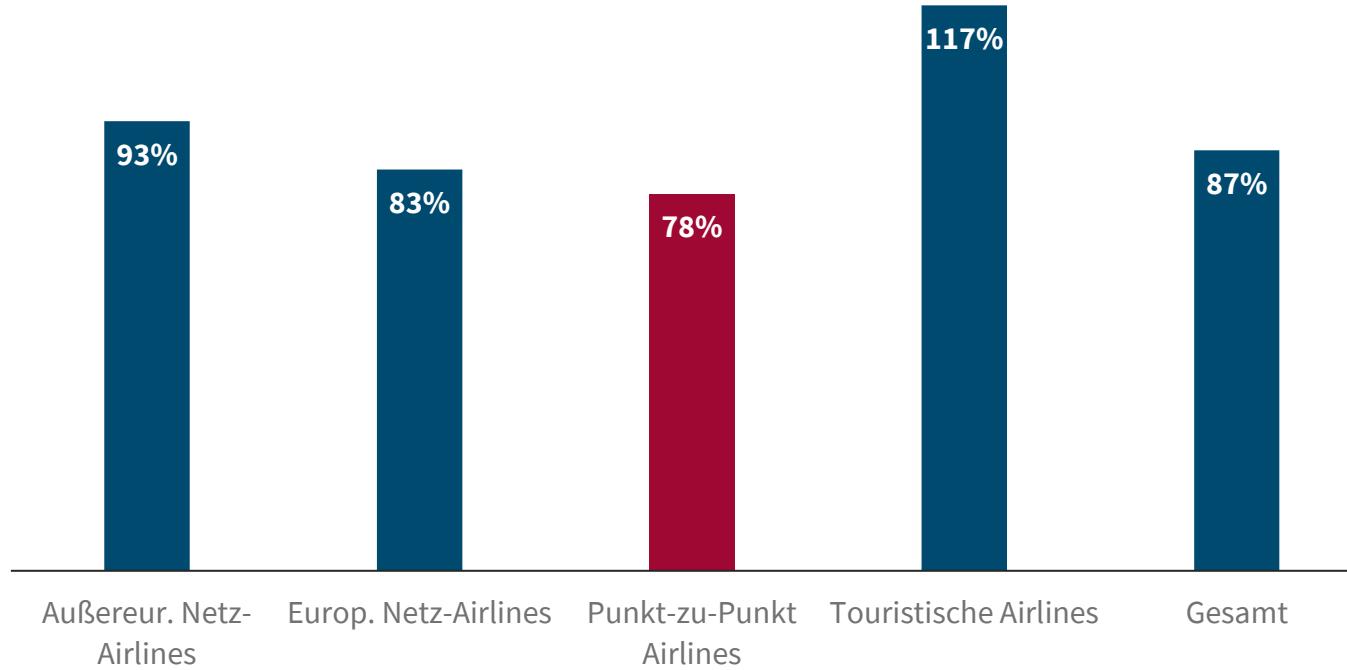


Quelle: SRS Analyser, Mai 2024

- Im europäischen Durchschnitt wird im Zeitraum April bis Oktober 2024 bereits wieder ein Sitzplatzangebot von 102% gegenüber dem Vergleichszeitraum 2019 erreicht. Deutschland kommt hier nur auf einen Wert von 87% und damit weniger als fast alle anderen Staaten der Vergleichsgruppe.
- Sowohl die Länder mit klassischen touristischen Zielgebieten in Südeuropa wie z.B. Griechenland, Italien, Spanien, Portugal als auch wichtige Wirtschaftsstandorte wie z.B. Frankreich und UK liegen deutlich vor Deutschland.

Die Erholung der einzelnen Geschäftsmodelle verläuft in Deutschland sehr unterschiedlich: Vor allem Point-to-Point Airlines bleiben zurück

Recovery-Rate in Bezug auf Geschäftsmodelle in Deutschland
angebotene Sitze Sommer 2024 vs. Sommer 2019 in Prozent

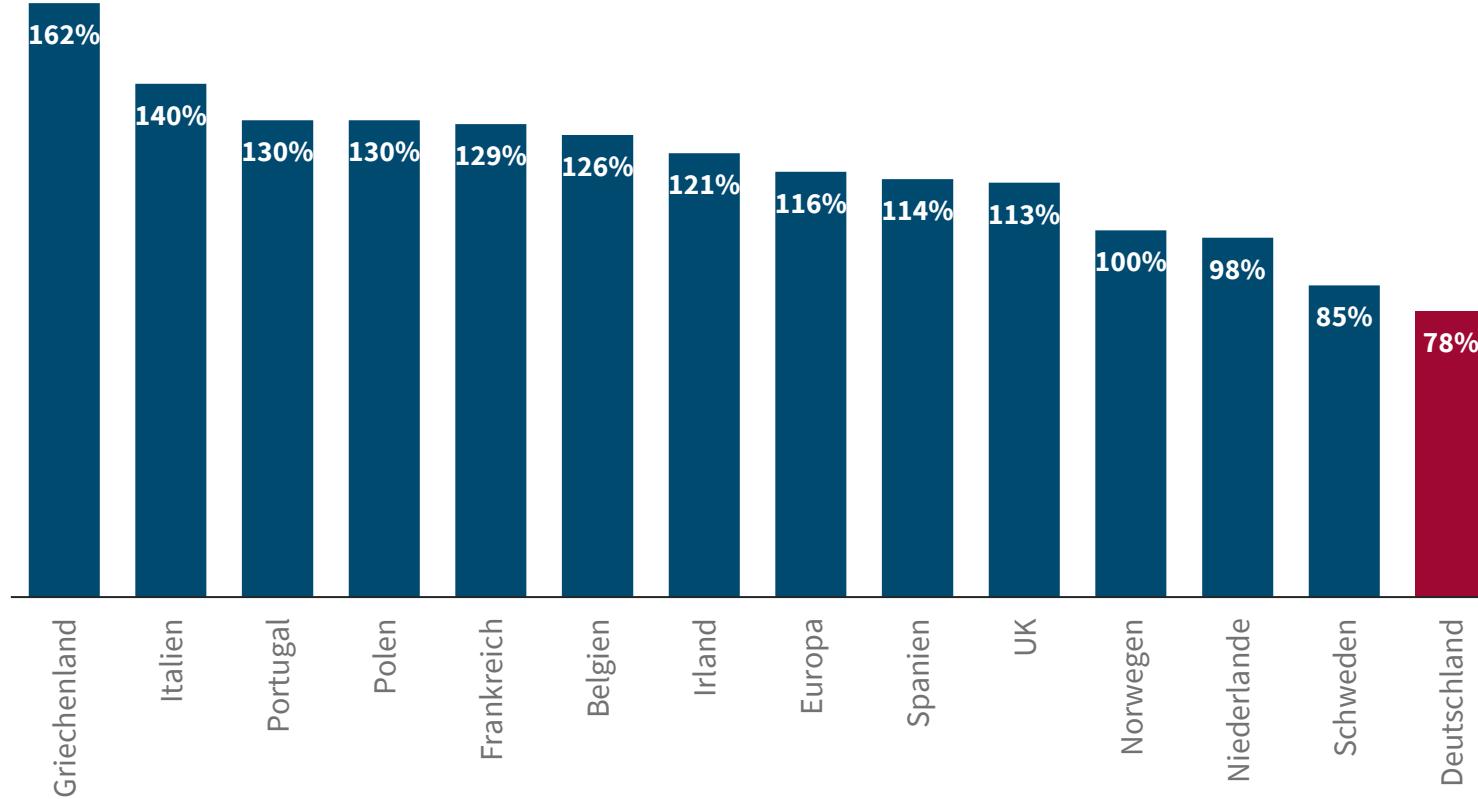


- Während sich die Touristik wieder vollkommen erholt hat und im April-Oktober 2023 die Anzahl der angebotenen Sitze im Vergleichszeitraum 2019 übertrifft, hängen die anderen Geschäftsmodelle noch hinterher.
- Dies trifft vor allem auf die Punkt-zu-Punkt Airlines zu. Das massive Zurückbleiben des Angebots dieser Fluggesellschaften trifft die Substanz des europäischen Luftverkehrs von und nach Deutschland.

Während Point-to-Point-Airlines in fast ganz Europa im Vergleich zu 2019 erheblich mehr Kapazität in den Markt stellen, bleibt Deutschland deutlich zurück



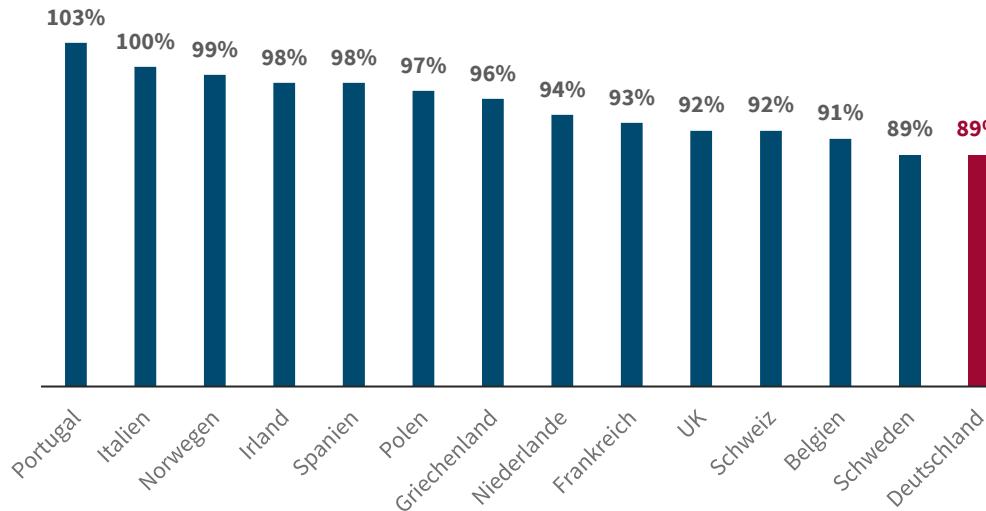
Recovery-Rate der Punkt-zu-Punkt-Airlines in den wichtigsten europäischen Luftverkehrsmärkten April-Oktober 2019/2024 - angebotene Sitze in Prozent



- Die für die europäische Konnektivität wichtigen Punkt-zu-Punkt-Verkehre liegen mit einer Recovery-Rate von durchschnittlich 116% deutlich über dem Niveau von 2019.
- Dem gegenüber liegt die Entwicklung in Deutschland massiv zurück. Hier wird lediglich eine Recovery-Rate von 78% im Vergleich zu 2019 erreicht.

Die zurückbleibende Entwicklung des Luftverkehrs ab Deutschland zeigt sich auch bei Strecken und Frequenzen

Entwicklung der Anzahl Strecken europäischer Staaten 2024-2019



Entwicklung Ø Anzahl Frequenzen europäischer Staaten 2024 - 2019



- 2024 liegt die Anzahl der angebotenen Strecken ab Deutschland bei 89% des Vorkrisenniveaus und bleibt gegenüber den meisten europäischen Ländern zurück.

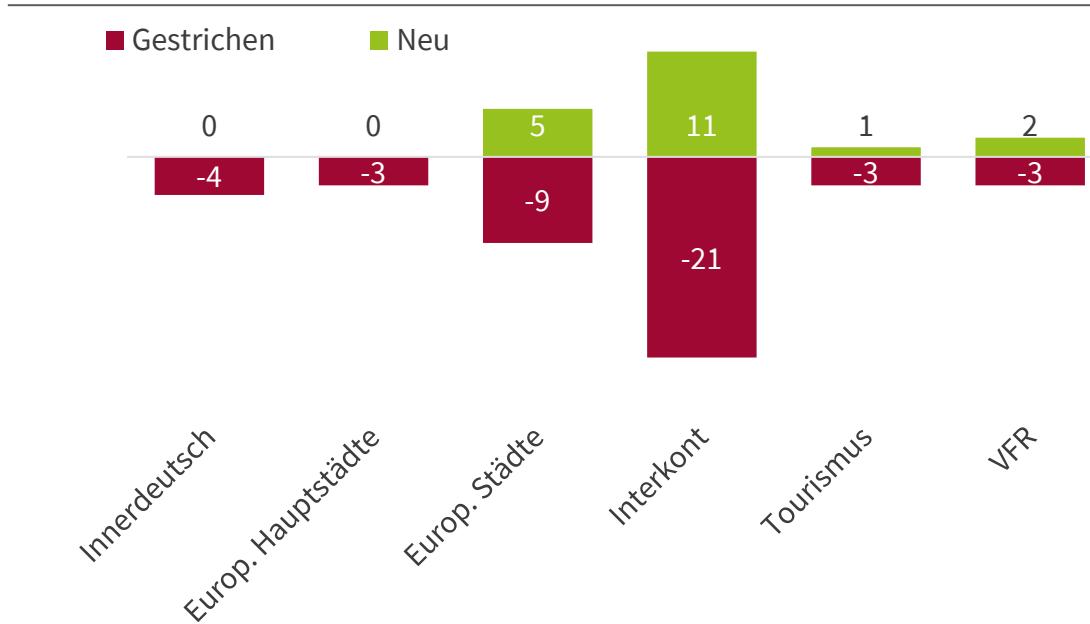
- Bei der Anzahl der Frequenzen, mit der Strecken in Deutschland bedient werden, liegt Deutschland im europäischen Vergleich noch weiter zurück als bei der Anzahl der Strecken
- Mit einer Recovery der Frequenzen von 83% ist das Luftverkehrsnetz in Deutschland grobmaschiger und deutlich dünner als 2019.

II.b

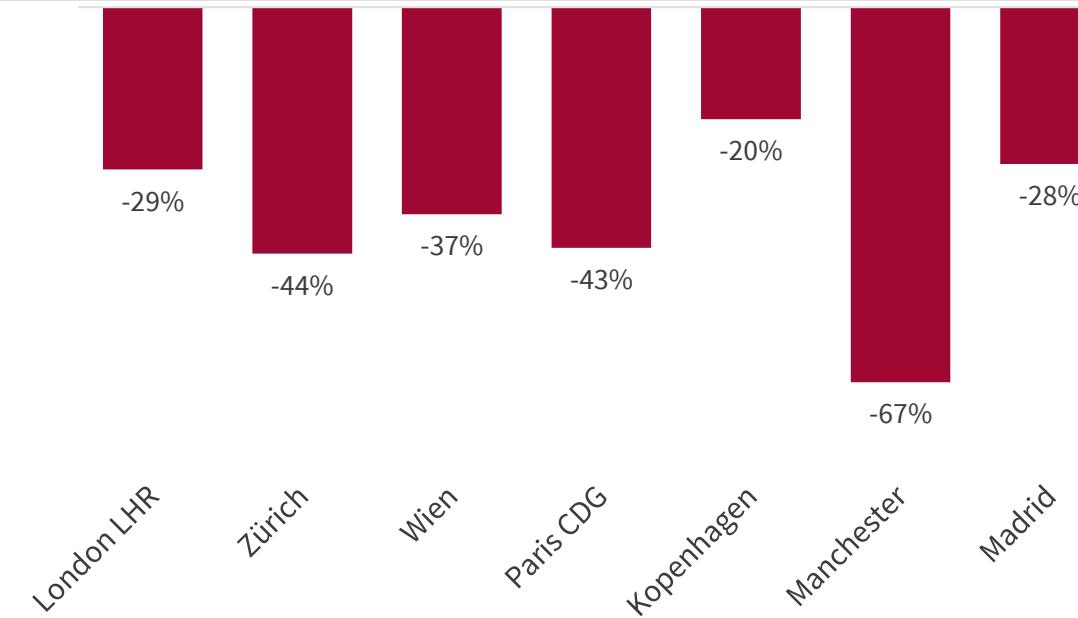
Folgen der Entwicklung

Düsseldorf – Mit dem Zurückbleiben des Flugangebots verliert der Wirtschaftsraum NRW im Vergleich zu 2019 deutlich an Konnektivität

Anzahl gestrichener und neuer Destinationen



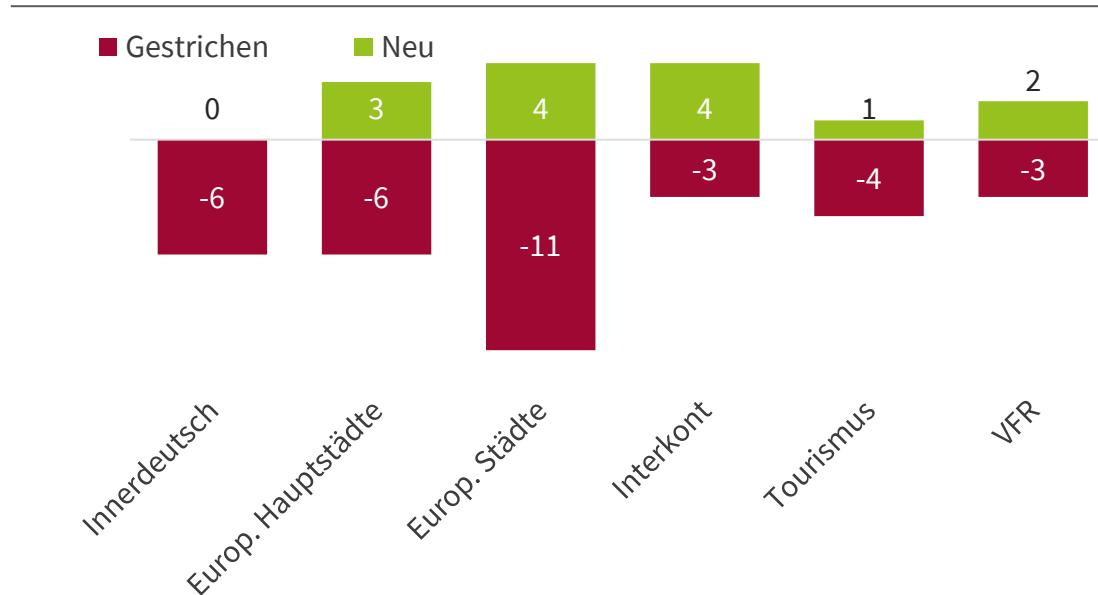
Frequenzentwicklung auf Top-15-Bestandsstrecken: 2024 ggü.
2019



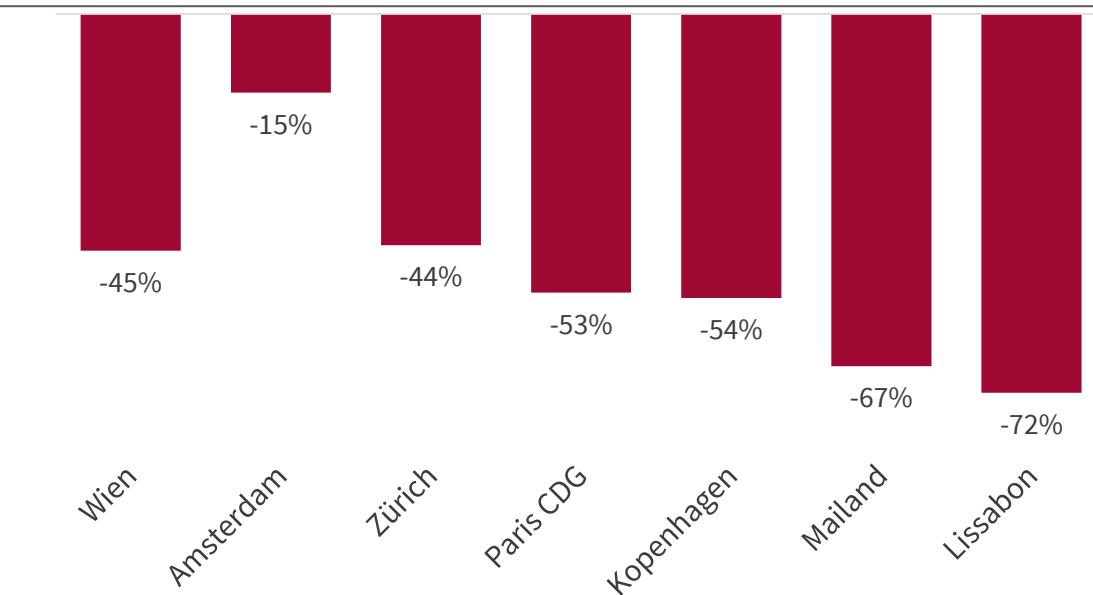
- Von Düsseldorf aus werden im Sommer 2024 insgesamt 24 Destinationen weniger angeboten als im Vergleichszeitraum vor Ausbruch der Corona-Pandemie.
- Der Rückgang betrifft Reiseziele und Frequenzen und verschlechtert die Anbindung wichtiger europäischer und interkontinentaler Märkte.

Stuttgart – Auch das Zentrum der Maschinenbauindustrie verliert 2024 im Vergleich zu 2019 Strecken und Frequenzen

Anzahl gestrichener und neuer Destinationen nach Destinationsgruppen



Frequenzentwicklung auf Top-20-Bestandsstrecken: 2024 ggü. 2019

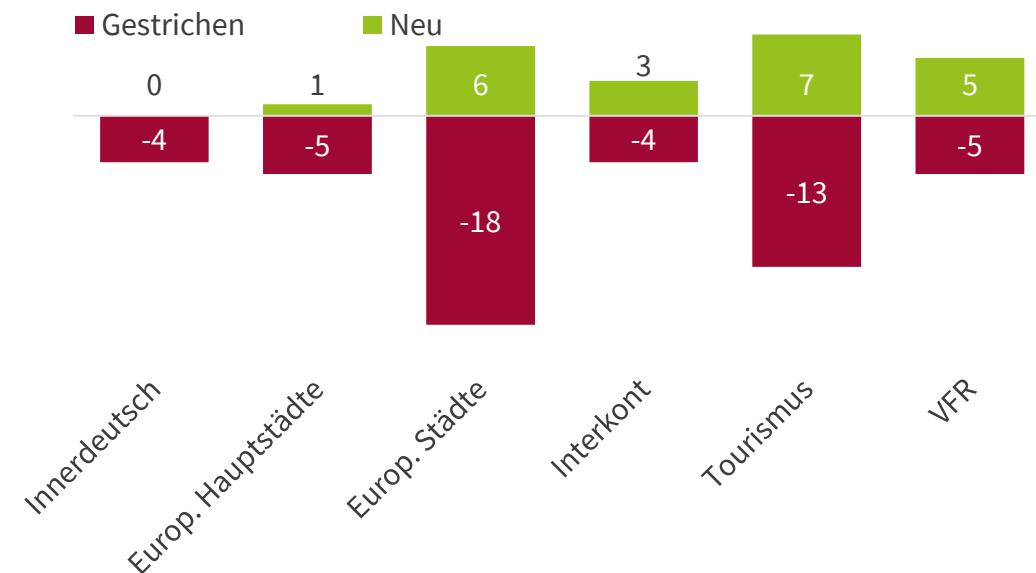


- Der Flughafen Stuttgart hat gegenüber dem Jahr 2019 insgesamt 19 Destinationen verloren. Der Rückgang betrifft vor allem den europäischen Städteverkehr (minus 11 Destinationen), den innerdeutschen Verkehr und Strecken zu europäischen Hauptstädten (jeweils minus 6 Destinationen).
- Der Rückgang betrifft Reiseziele und Frequenzen und verschlechtert die Anbindung wichtiger europäischer Märkte.

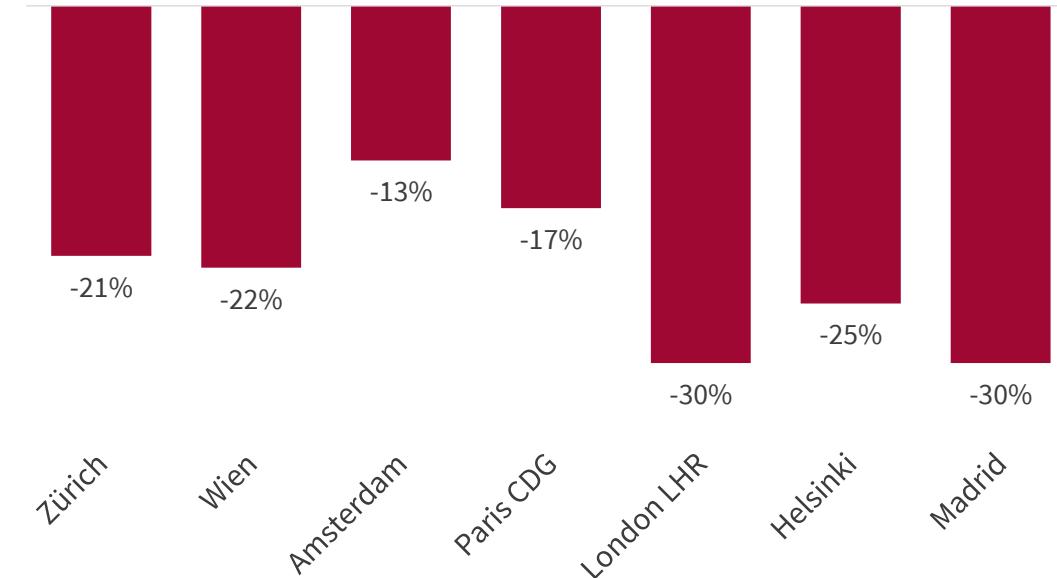
Berlin – Der Hauptstadtflughafen verliert 2024 im Vergleich zu 2019 wichtige Verbindungen und Frequenzen



Anzahl gestrichener und neuer Destinationen



Frequenzentwicklung auf Top-15-Bestandsstrecken: 2024 ggü. 2019



- Von Berlin aus werden im Sommer 2024 insgesamt 27 Destinationen weniger angeboten als im letzten Jahr vor der Corona-Pandemie.
- Der Rückgang betrifft Reiseziele und Frequenzen und verschlechtert die Anbindung wichtiger europäischer Märkte.

II.c

Ursachen der Entwicklung

Sind die Performance-Probleme des Sommers 2022 verantwortlich für die geringere Recovery in 2023?



Anteil der pünktlichen Flüge (weniger als 15 Min. Verspätung) Juli 2022 / April 2023 und Veränderung der Konnektivität

	on-time Abflüge Juli 2022	on-time Abflüge April 2023	Abflüge 2019/2023	Ziele 2019/2023	Intensität 2019/2023
Frankfurt	25,5%	62,9%	-16%	-7%	-10%
München	39,9%	71,6%	-27%	-10%	-19%
Berlin	48,3%	66,1%	-36%	-20%	-21%
Düsseldorf	49,9%	72,7%	-29%	-13%	-18%
London LHR	38,9%	64,5%	-8%	-7%	-1%
Manchester	34,8%	62,2%	-9%	-15%	7%
Amsterdam	42,2%	64,0%	-7%	-1%	-5%

- Die Erfahrungen von Kunden mit Problemen bei der Performance des Luftverkehrs im Sommer 2022 könnten zu einer geringeren Nachfrage in 2023 führen.
- Allerdings waren viele europäische Flughäfen im Sommer 2022 von Verspätungen und Flugstreichungen betroffen. Die Flughäfen London Heathrow, Amsterdam und Manchester hatten mit den gleichen Problemen zu kämpfen wie viele deutsche Flughäfen und daraus resultierend eine ähnliche on-time Performance. Auch im April 2023 gibt es keine signifikanten Unterschiede in der on-time Performance.
- Trotzdem liegt die Recovery der genannten europäischen Airport deutlich höher als die deutschen Flughäfen.

→ Ein ursächlicher Zusammenhang zwischen operativen Performanceproblemen im Sommer 2022 und fehlender Konnektivität im Sommer 2023 lässt sich nicht ableiten.

Ist die insgesamt geringere Recovery in Deutschland eine Marktbereinigung eines in 2019 eventuell bestehenden Überangebots?



- Die Zahl der angebotenen Strecken bewegte sich 2019 auf dem gleichen Niveau wie z.B. UK oder Spanien, wobei beide Länder deutlich weniger Einwohner haben als Deutschland. Auch im Vergleich zu Frankreich und Italien gab es mit Blick auf die unterschiedlich große Zahl der Einwohner kein Überangebot in Deutschland (Einwohnerzahl Deutschlands 83 Mio. vs. Frankreich und UK mit jeweils 68 Mio., Italien mit 59 Mio. und Spanien mit 48 Mio. Einwohnern).
- Darüber hinaus wurden die einzelnen Strecken in Deutschland nicht so häufig bedient wie in Spanien und UK. Auffällig ist die hohe Intensität der Bedienung in den dünn besiedelten skandinavischen Ländern, bei einem gleichzeitig nicht ganz so dichten Netz an Verbindungen.

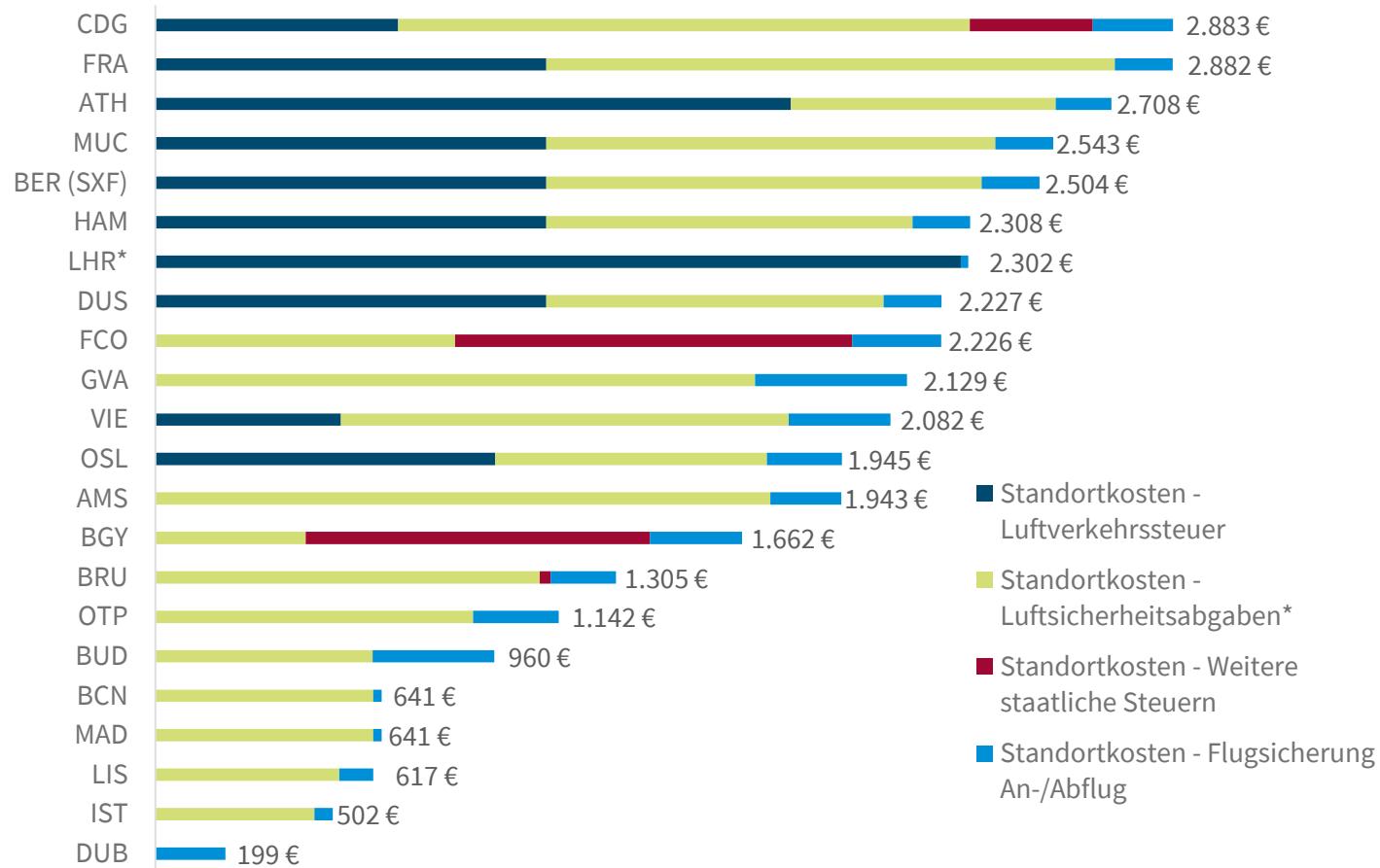
→ **Gemessen an der Zahl der Einwohner und der Wirtschaftskraft war das Luftverkehrsangebot in Deutschland 2019 nicht überdimensioniert.**

- Auch die einzelnen Standorte in Deutschland erschienen angesichts der Catchment Größe schon im Jahr 2019 eher durchschnittlich bedient:
Düsseldorf / NRW mit weniger Angebot als Barcelona, Oslo, Mailand, Zürich, Wien, Kopenhagen.
Hamburg mit weniger Angebot als Manchester, Nizza, Venedig, Genf, Malaga, Warschau.
Einzig das Angebot in Berlin könnte im Jahr 2019 um 5-10% überdimensioniert gewesen sein. Im Jahr 2024 hingegen liegt Berlin aber gleichauf oder unterhalb von Manchester, Zürich, Wien, Stockholm, Kopenhagen und Warschau. Dies bildet das Catchment der deutschen Hauptstadt, mit einem Einzugsgebiet von 6 Mio. Einwohnern und einer BIP Rate in Berlin, die oberhalb des deutschen Durchschnitts liegt, nicht ab.

→ **Die geringere Recovery in Deutschland lässt sich nicht mit einer Bereinigung eines eventuellen Überangebots in 2019 erklären.**

Die staatliche Standortkosten an den einzelnen europäischen Flughäfen bewegen sich 2019 noch in einem engeren Rahmen als heute

Staatliche Standortkosten wichtiger europäischer Luftverkehrsstandorte im Vergleich Stand 2019 in Euro



Auch vor fünf Jahren gehörten die staatlichen deutschen Standortkosten bereits zu den höchsten in Europa.

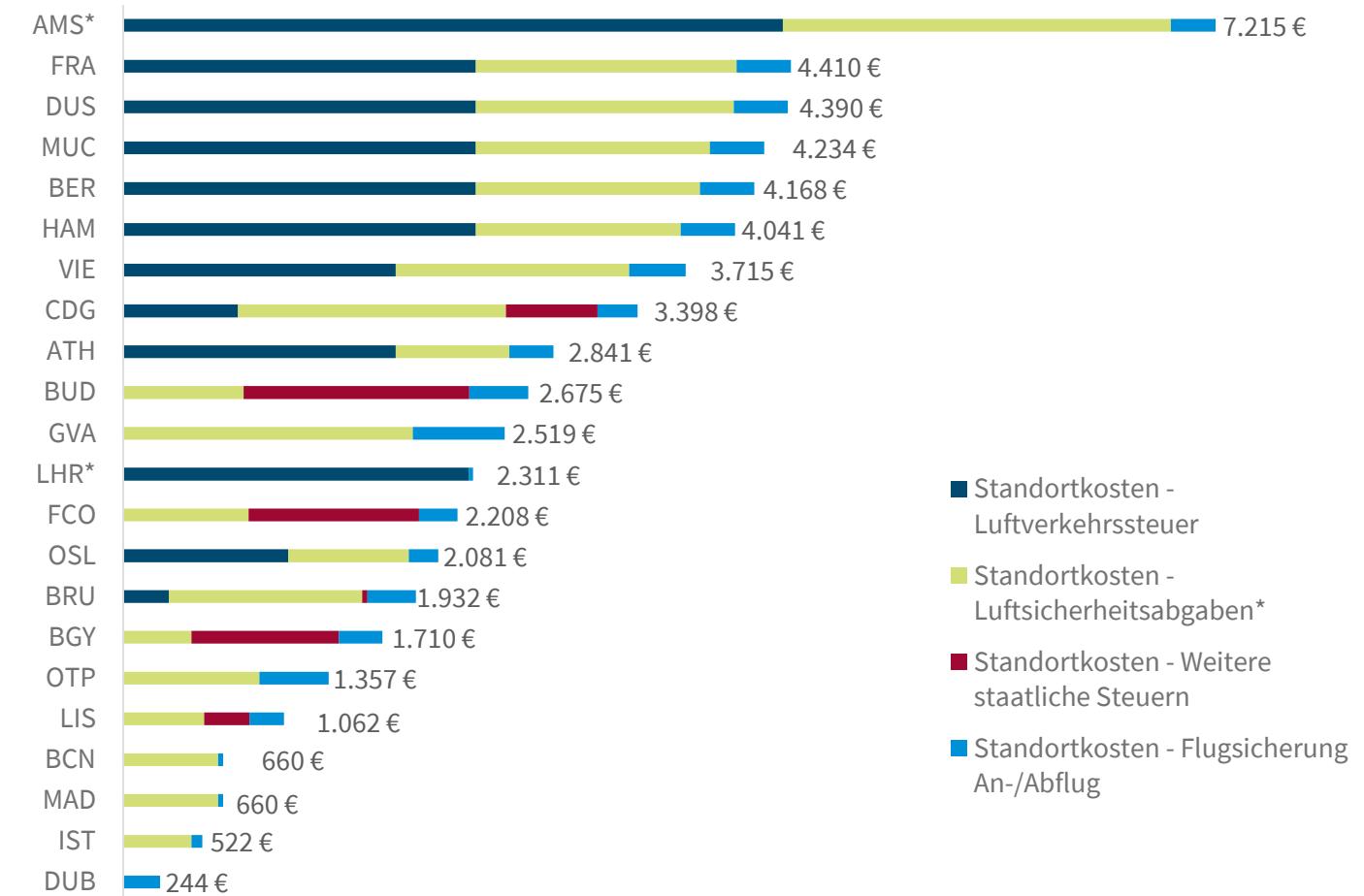
Insgesamt bewegten sich die Kosten für Flugsicherung, Luftsicherheit sowie Luftverkehrssteuer bzw. vergleichbare staatliche Abgaben/Steuern in Europa aber auf einem deutlich niedrigeren Niveau als heute.

Darüber hinaus unterschieden sich die einzelnen europäischen Standorte in Bezug auf die staatlichen Standortkosten deutlich voneinander als 2014. Der Unterschied zwischen den teuren und den günstigen europäischen Großflughäfen lag bei kaum mehr als 2000 EUR für einen typischen Flug mit einem A320.

* Die staatlichen Luftsicherheitsabgaben werden in der Regel von den Behörden in Rechnung gestellt, an europäischen Standorten aber auch über die staatlichen Flughafenbetreiber. * LHR: Die Luftsicherheitsabgabe ist in den Flughafenentgelten enthalten und kann nicht einzeln ausgewiesen werden. Flugzeug A320 mit 150 Passagieren, innereuropäischer Flug. Quelle: DLR

Welchen Einfluss haben die erheblichen Unterschiede der staatlichen Abgaben auf die Erholung der europäischen Standorte?

Staatliche Standortkosten wichtiger europäischer Luftverkehrsstandorte im Vergleich Mai 2024 in Euro



Die im europäischen Vergleich in der Regel deutlich höheren staatlichen Abgaben an den deutschen Luftverkehrsstandorten lassen sich vor allem an der Luftverkehrssteuer und den Luftsicherheitsabgaben festmachen sowie inzwischen zu einem kleineren Teil auch an den Flugsicherungsgebühren (An-/Abflug), die sich in zwei Jahren annähernd verdoppelt haben. An europäischen Flughäfen außerhalb von Deutschland sind diese Abgaben entweder unbekannt oder deutlich niedriger. In Amsterdam gilt für alle Distanzen eine einheitlich hohe Luftverkehrssteuer. Damit werden kürzere Flüge überproportional verteuert.

Bei der wirtschaftlichen Ergebnisrechnung für Flüge in Europa spielt die Höhe dieser Abgaben eine erhebliche Rolle und kann bei der Entscheidung, wo Flugzeuge der europäischen Fluggesellschaften zum Einsatz gebracht werden, eine entscheidende Rolle spielen.

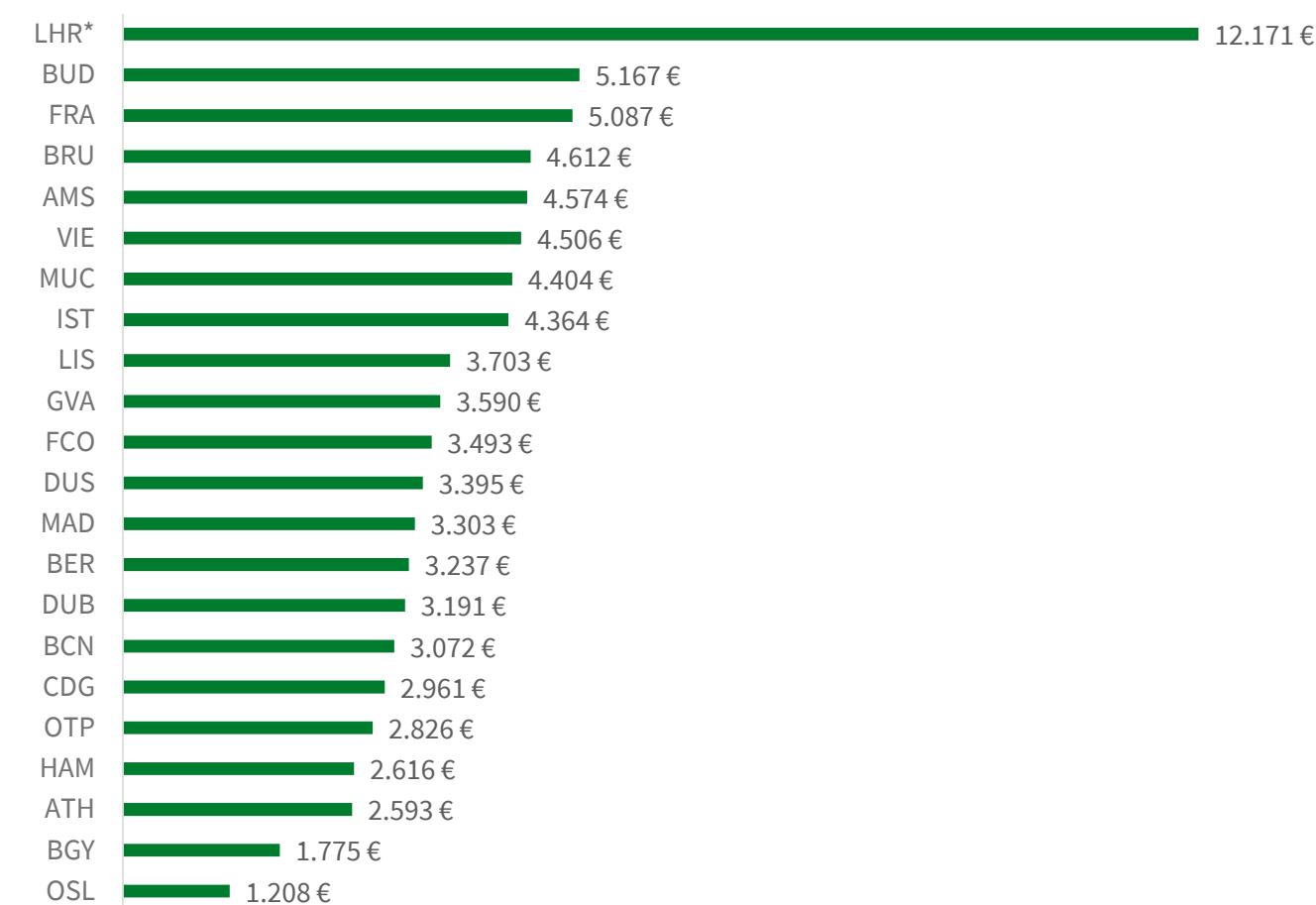
Europäische Standorte, die 2024 bereits wieder das Vorkrisenniveau erreicht oder übertroffen haben, zeichnen sich im Vergleich zu deutschen Standorten größtenteils durch ein niedrigeres Niveau der staatlichen Abgaben aus.

* Die staatlichen Luftsicherheitsabgaben werden in der Regel von den Behörden in Rechnung gestellt, an europäischen Standorten aber auch über die staatlichen Flughafenbetreiber. * LHR: Die Luftsicherheitsabgabe ist in den Flughafenentgelten enthalten und kann nicht einzeln ausgewiesen werden. *AMS: Einheitliche Luftverkehrssteuer für alle Distanzklassen. Flugzeug A320 mit 150 Passagieren, innereuropäischer Flug. Quelle: DLR

Der Unterschied zwischen den Flughafenentgelten fast aller europäischen Standorte fällt deutlich geringer aus als der staatlichen Standortkosten



Flughafenentgelte wichtiger europäischer Luftverkehrsstandorte im Vergleich Mai 2024 in Euro



Flugzeug A320 mit 150 Passagieren, innereuropäischer Flug *LHR: Die Luftsicherheitsabgabe ist in den Flughafenentgelten enthalten und kann nicht einzeln ausgewiesen werden.

Die Flughafenentgelte der meisten europäischen Standorte liegen bei einem typischen innereuropäischen Flug zwischen 3.000 und 5.000 Euro und weisen damit eine deutlich geringere Bandbreite auf als die staatlichen Standortkosten.

Auch die großen deutschen Flughäfen bewegen sich in diesem Rahmen und verteilen sich dabei über einen weiten Bereich des mittleren Preissegments.

In den Entgelten des Flughafens London Heathrow ist auch die Luftsicherheitsabgabe enthalten, die für diesen Standort nicht gesondert ausgewiesen wird. Daher sind die Flughafenentgelte LHR nur bedingt mit den anderen Werten vergleichbar.

Matthias von Radow
Hauptgeschäftsführer

matthias.radow@bdl.aero
+49 (0)30 520077-100

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
Haus der Luftfahrt | Friedrichstraße 79 | 10117 Berlin

www.bdl.aero