

wir werden in den kommenden Wochen sicherlich die Gelegenheit haben, uns vertieft zu der Vielzahl von aktuellen luftverkehrspolitischen Themen auszutauschen. Auf diesen Austausch und die künftige Zusammenarbeit freue ich mich. Aufgrund der Relevanz für die Lufthansa Group möchte ich bereits heute ein Thema adressieren, zu dem wir in einem konstruktiven Austausch mit Ihrem Haus, insbesondere mit [REDACTED] stehen.

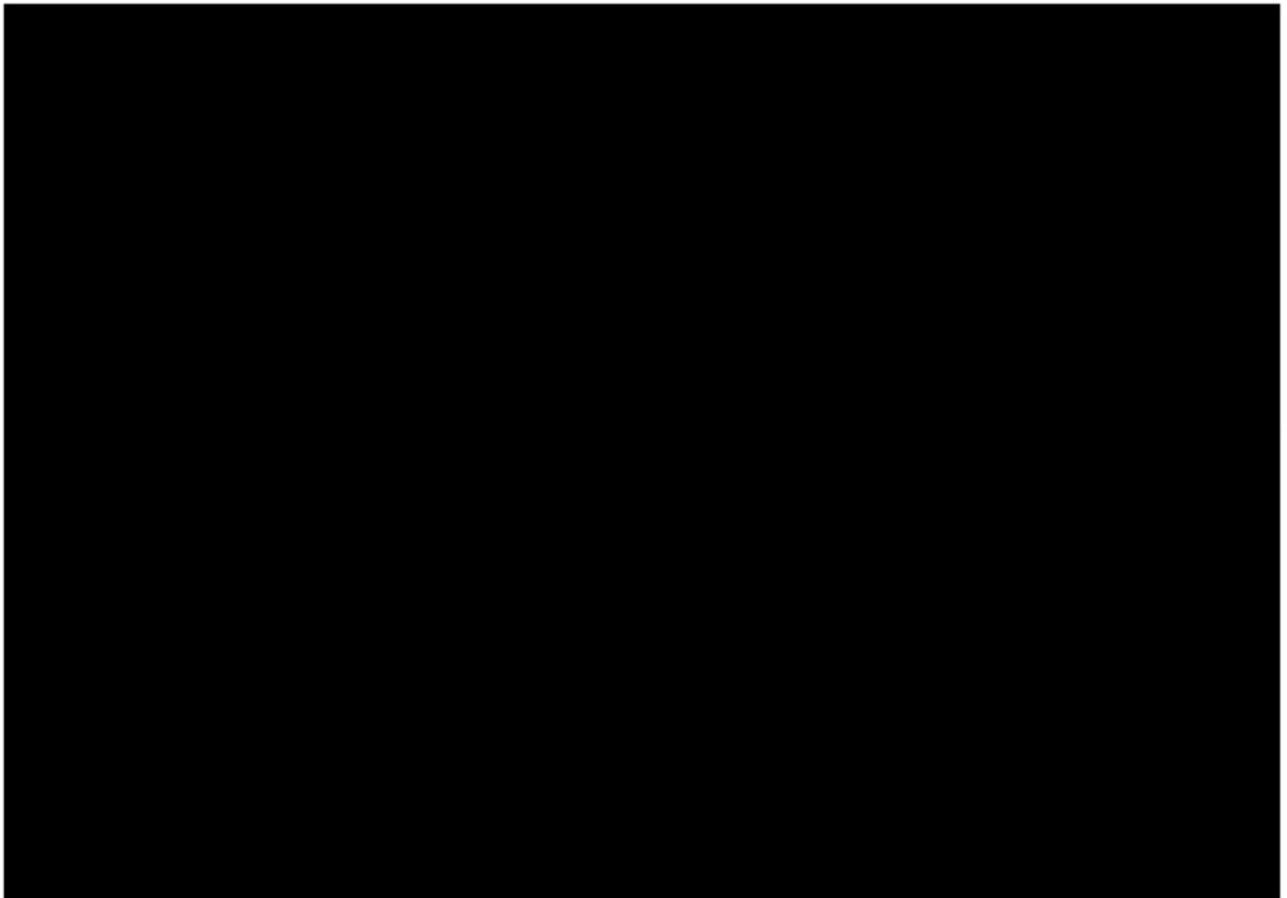
Mit Besorgnis beobachten wir die kontinuierliche Verschlechterung der Wettbewerbssituation deutscher und europäischer Fluggesellschaften gegenüber ihren Wettbewerbern aus der Golf-Region und der Türkei. Die Gründe hierfür sind vielfältig und bekannt: Fluggesellschaften aus diesen Regionen werden in der Regel staatlich subventioniert; sie profitieren an ihren Drehkreuzen von günstigen Kostenstrukturen, maßgeschneiderten Infrastrukturen und geringen Auflagen im Umwelt-, Sozial- und Verbraucherschutzbereich. Europäische Fluggesellschaften sehen sich hingegen mit ganz anderen regulatorischen Anforderungen, unter anderem im Klimaschutzbereich (FF55), konfrontiert. In der Gesamtschau kann von einem fairen und ausgewogenen Wettbewerbsumfeld nicht die Rede sein.

Der Fokus dieser nichteuropäischen Fluggesellschaften liegt auf internationalen Umsteigepassagieren, was zu direkten Verdrängungseffekten zulasten europäischer Drehkreuzverkehre führt. Die strukturellen Verschiebungen im Markt sind schon heute spürbar. Zahlen des Bundesverbandes der Luftverkehrswirtschaft (BDL) belegen, dass der Anteil deutscher Drehkreuze im internationalen Umsteigeverkehr seit Jahren kontinuierlich zugunsten von Abu Dhabi, Doha, Dubai und Istanbul zurückgeht, mit direkten Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit von Lufthansa-Langstreckenflügen ab Frankfurt und München.



LUFTHANSA GROUP

Konkret drückt sich dieser Trend so aus: Im Sommerflugplan 2024 bieten Fluggesellschaften aus der Golf-Region und der Türkei aus den Heimatmärkten der Lufthansa Group (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien) rund 700 wöchentliche Flüge zu ihren Drehkreuzen mit mehr als 100 direkten Anschlussverbindungen in Afrika, Nahost und Asien-Pazifik an, während die Fluggesellschaften der Lufthansa Group nur rund 30 wöchentliche Flüge zu den Flughäfen in diesen Regionen anbieten. Dieser Trend wird sogar noch zunehmen, unter anderem durch das aus der Zeit gefallene EU-Luftverkehrsabkommen mit Katar, das eine nahezu unbegrenzte Expansion von Qatar Airways ermöglicht sowie infolge der massiven luftverkehrswirtschaftlichen Expansionspläne in Saudi-Arabien.



Es sollte unser gemeinsames Ziel sein und bleiben, einen langfristigen Verlust von Wertschöpfung im deutschen und EU-Luftverkehr zu vermeiden. In diesem Zusammenhang richten sich unsere Erwartungen maßgeblich auf eine Anpassung der FF55-Dossiers, die für die Zukunftsfähigkeit des europäischen Luftverkehrs wesentlich sind. Ich bedanke mich für Ihre Unterstützung und stehe für ein vertiefendes Gespräch zu dieser Thematik jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

