

Pressemitteilung

Berlin, 7. August 2024

Alarmierende Entwicklung im Luftverkehr: Rekordhohe Standortkosten lassen Deutschland im EU-Vergleich weiter zurückfallen

BDL-Präsident Bischof: „Wer die lahmende Wirtschaft beleben will, darf die Luftfahrt nicht länger belasten“

Der Luftverkehr in Deutschland hat im 1. Halbjahr 2024 weiterhin keinen Anschluss an die allgemeine Entwicklung des europäischen Luftverkehrs gefunden. Das Sitzplatzangebot stieg um 10 Prozent auf 83 Prozent des Vor-Corona-Niveaus im Jahr 2019. Dagegen wuchs das Angebot im übrigen Europa um 9 Prozent auf 102 Prozent von 2019.

Für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist dies eine alarmierende Entwicklung, warnte BDL-Präsident Jens Bischof: „Um den Rückstand aufzuholen und die Anbindung der deutschen Wirtschaft an die Märkte im Ausland sicherzustellen, müsste der Luftverkehr in Deutschland deutlich stärker wachsen als im restlichen Europa.“

Erhöhung der Luftverkehrsteuer: Fluggesellschaften machen Bogen um deutsche Airports

Als wesentlichen Grund für diese Entwicklung machte BDL-Präsident Bischof die im europäischen Vergleich deutlich höheren staatlichen Standortkosten in Deutschland verantwortlich. Zuletzt wurde die Luftverkehrsteuer zum 1. Mai 2024 um rund 25 Prozent erhöht. „Wer die lahmende Wirtschaft beleben will, darf die Luftfahrt nicht länger belasten“, betonte Bischof.

Zusammen mit den zuletzt stark gestiegenen Luftsicherheitsabgaben sowie zu einem kleineren Anteil auch den Flugsicherungsgebühren haben sich die staatlichen Gebühren in Deutschland seit 2020 annähernd verdoppelt: Steuern und Abgaben summieren sich bei einem typischen Mittelstreckenflug innerhalb Europas inzwischen auf ein neues Rekordhoch von rund 30 Euro pro Passagier. Bei der wirtschaftlichen Ergebnisrechnung der Fluggesellschaften spielt dieser Faktor eine entscheidende Rolle.

„Staatliche Belastungen für den Luftverkehr haben sich in Deutschland seit 2020 annähernd verdoppelt – deshalb machen vor allem die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines einen Bogen um deutsche Flughäfen“, sagte BDL-Präsident Jens Bischof. „Im Gegensatz dazu zeichnen sich europäische Flughäfen, die 2024 das Vorkrisenniveau erreicht oder bereits übertroffen haben, im Vergleich zu deutschen Standorten größtenteils durch wesentlich niedrigere staatliche Abgaben aus.“

Besonders deutlich wird dies beim Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines wie Easyjet, Ryanair und Wizz Air in Deutschland. Dieses erreichte im ersten Halbjahr 2024 lediglich 71 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Im europäischen Durchschnitt stieg das Sitzplatzangebot dagegen auf 112 Prozent von 2019. Einzelne Märkte lagen bereits deutlich darüber – zum Beispiel Italien (134 Prozent) und Frankreich (129 Prozent).

Damit der Luftverkehrsstandort Deutschland nicht noch weiter in der Entwicklung zurückfällt – mit entsprechenden Konsequenzen für die deutsche Wirtschaft –, fordert der BDL ein Belastungsmoratorium. „Dies wäre ein erster Schritt, um die Konnektivität unserer Flughäfen und die Anbindung unseres Wirtschaftsstandortes zu sichern“, betonte Bischof.

Derzeit ist jedoch genau das Gegenteil in Sicht: In Deutschland steigt 2025 der maximale Gebührensatz für die Luftsicherheitskontrolle von 10 auf 15 Euro je Passagier. Damit verschlechtert sich die Position des Luftverkehrsstandortes Deutschland gegenüber anderen europäischen Ländern erneut – mit allen Konsequenzen für die deutsche Wirtschaft.

BDL fordert wettbewerbsneutrale Überarbeitung des „Fit for 55“-Klimapaketes

Hinzu kommen auf europäischer Ebene zunehmende Wettbewerbsverzerrungen durch das EU-Klimaschutzpaket „Fit for 55“. Dieses sieht eine steigende Beimischung von nachhaltigen Kraftstoffen (SAF) zum fossilen Kerosin vor, beginnend mit zunächst 2 Prozent im Jahr 2025. Die Luftverkehrswirtschaft befürwortet grundsätzlich eine SAF-Quote als Klimaschutzinstrument. SAF ist jedoch bislang sehr knapp – und drei bis fünf Mal teurer als herkömmlicher Kraftstoff.

Diese Kostendifferenz führt auf Langstreckenflügen insbesondere von Europa nach Afrika und Asien zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für die europäischen Carrier. Sie müssen das teurere SAF für die gesamte Strecke tanken. Dagegen brauchen Airlines mit Umsteige-Drehkreuz außerhalb der EU – etwa in Dubai, Katar oder Istanbul – SAF nur für das erste, weitaus kürzere Teilstück von einem EU-Flughafen bis zu ihrem Hub am Persischen Golf oder in der Türkei beimischen. Dies bedeutet einen jährlich steigenden erheblichen Kostenvorteil für diese Airlines – und aufgrund von Carbon Leakage keine Fortschritte beim Klimaschutz. Emissionen werden lediglich verlagert statt verringert.

„Die anstehende Überarbeitung von ‘Fit for 55’ muss dringend für eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der Klimaschutzbestimmungen genutzt werden,“ appellierte BDL-Präsident Jens Bischof. „Denn ohne Nachbesserungen wird sich diese Entwicklung in den kommenden Jahren weiter verschärfen – zulasten des Klimaschutzes und der europäischen Luftverkehrswirtschaft. Es ist deshalb ein positives Signal, dass die neue EU-Kommission die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft beigleichzeitiger Erreichung der Klimaziele stärker in den Fokus rücken will.“

Eine langfristige Analyse der Passagierströme von Deutschland nach Asien durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) zeigt, dass schon heute immer mehr Reisende an Drehkreuzen außerhalb der EU umsteigen – vor allem am Persischen Golf und in der Türkei. Von 2010 bis 2024 ist der Anteil der Umsteiger an Nicht-EU-Drehkreuzen bereits von 38 auf 57 Prozent gestiegen. Im Gegenzug sank der Anteil des Nonstop-Verkehrs nach Asien und der Umsteigerverbindungen über europäische Hubs von 62 auf 42 Prozent.

Luftfracht-Geschäft stabilisiert sich nach Corona-Sonderkonjunktur

Nachdem die Ladungsmengen in der Luftfracht im Jahr 2023 nach dem Ausklingen der Corona-Sonderkonjunktur gesunken waren, hat sich das Geschäft in der ersten Jahreshälfte 2024 stabilisiert. An den deutschen Flughäfen wurden insgesamt 2,4 Millionen Tonnen Luftfracht ein- oder ausgeladen. Das ist nur 1 Prozent weniger als 2019. Im Vorjahreszeitraum waren es noch 3 Prozent weniger als vor der Pandemie. Dabei hat der Flughafen Frankfurt seine Spitzenposition unter den europäischen Luftfrachtstandorten vor London-Heathrow und Amsterdam erneut verteidigt.

Ausblick auf Herbst 2024: Rückstand zu europäischen Nachbarländern nimmt sogar noch zu

Im Ende Oktober beginnenden Winterflugplan 2024/25 erreicht der Luftverkehr in Deutschland nach einer aktuellen Prognose des BDL ein Niveau von 85 Prozent im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit im Winter 2018/19. Damit vergrößert sich der Abstand zwischen Deutschland und den übrigen europäischen Ländern (109 Prozent von 2018/19) sogar noch weiter auf voraussichtlich 24 Prozentpunkte.

Einzig der Interkontinentalverkehr von und nach Deutschland erreicht voraussichtlich wieder das Vor-Corona-Niveau. Schwächer verläuft dagegen die Entwicklung bei den europäischen Zielen. Mit einem Zuwachs von 5 Prozentpunkten wird eine Recovery-Rate von 89 Prozent erreicht. Die Entwicklung bei den innerdeutschen Verbindungen bleibt weiterhin hinter den anderen Destinationen zurück. Die Verbindungen zu den beiden Hubs Frankfurt und München nehmen um drei Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr zu (63 Prozent Recovery), auf dezentralen Strecken abseits dieser Flughäfen nur um einen Prozentpunkt (21 Prozent).

Kontakt

Alexander Klay

Pressesprecher

alexander.klay@bdl.aero

+49 30 520077-165

Elisabeth Schnell

Pressesprecherin

elisabeth.schnell@bdl.aero

+49 30 520 077-116

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Haus der Luftfahrt / Friedrichstraße 79 / 10117 Berlin / www.bdl.aero

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.