

Luftfahrt bewegt.  BDL

Halbjahresbilanz 2018

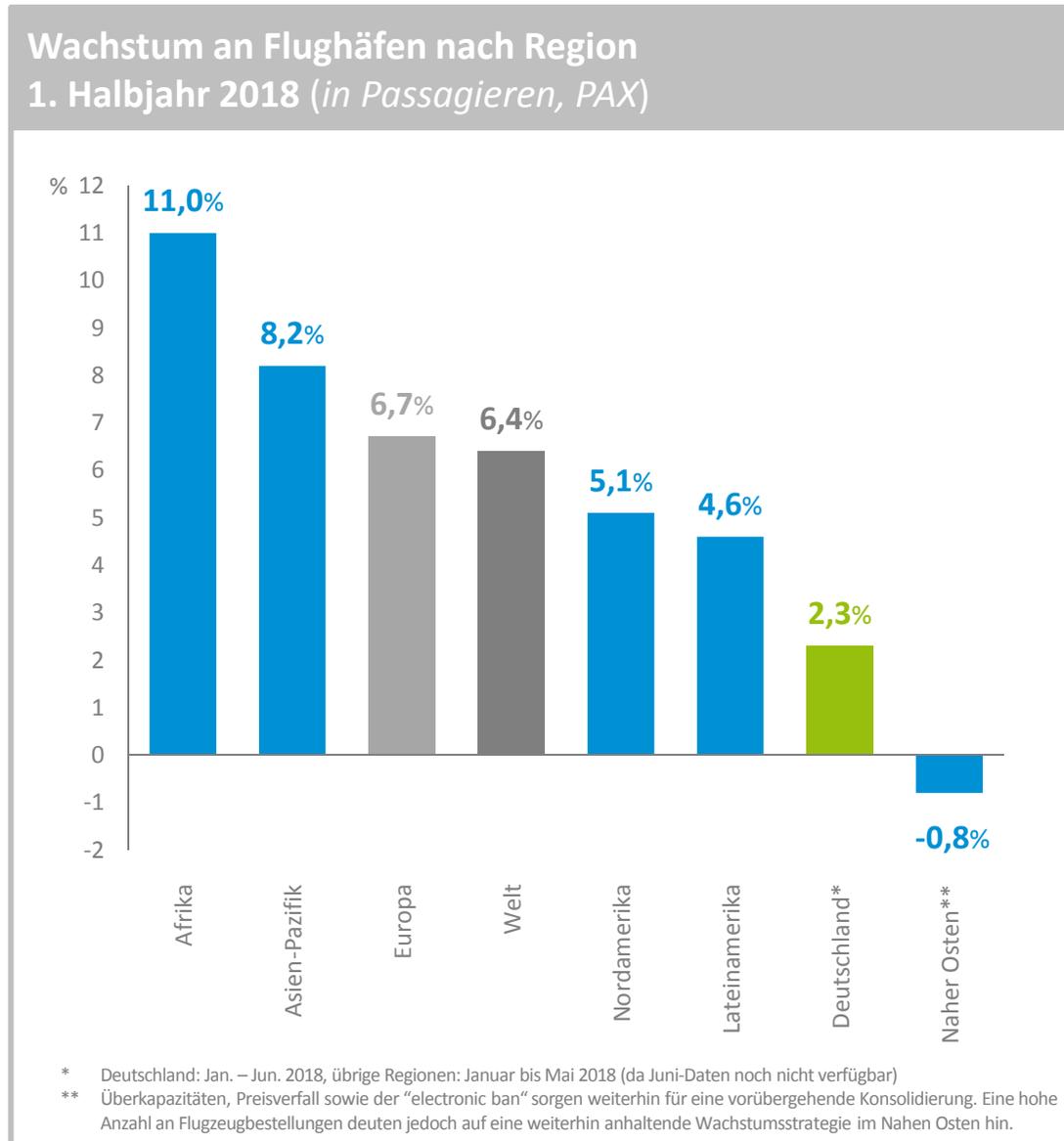
Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft

9. August 2018

Luftfahrt bewegt.  BDL

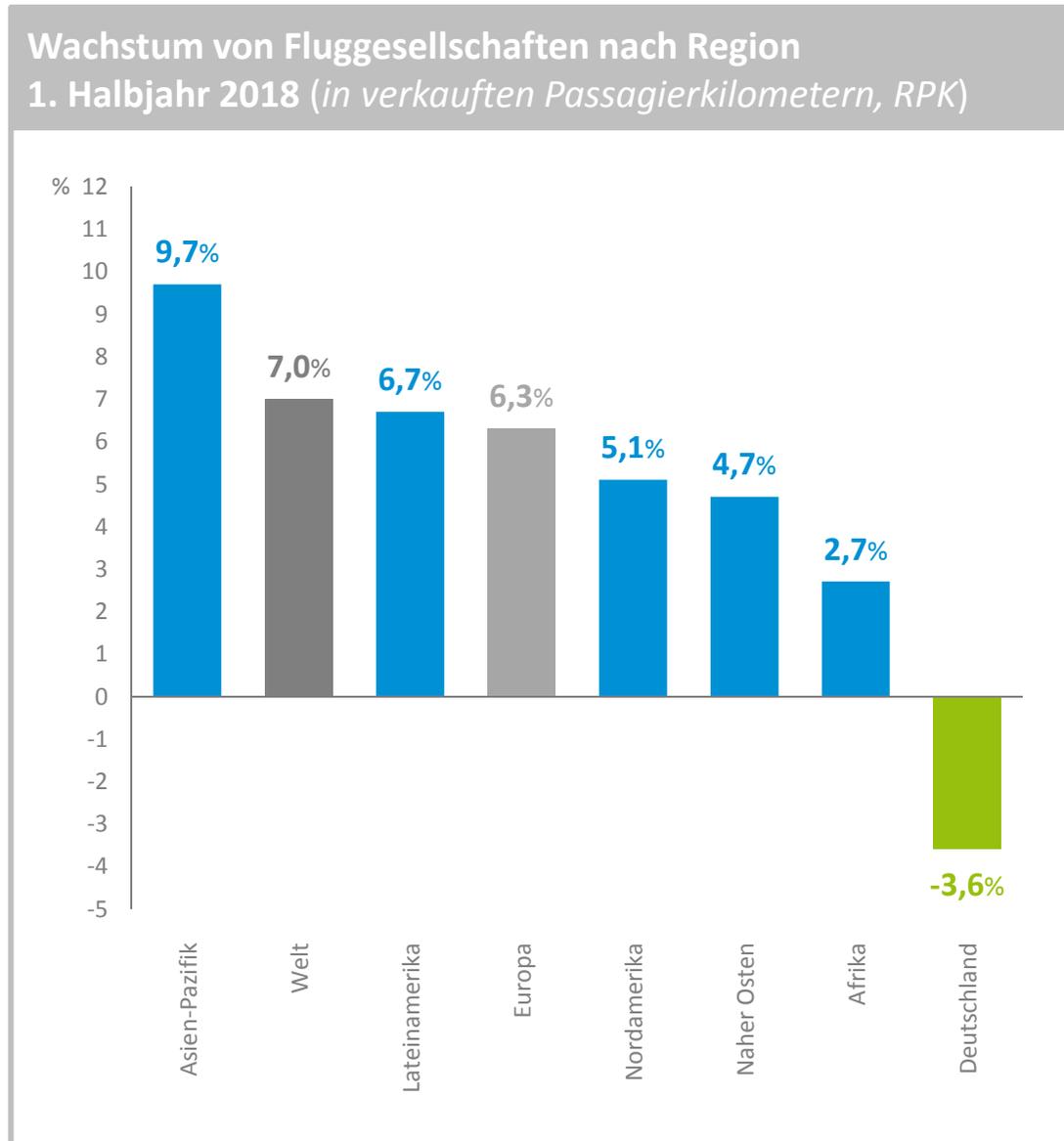
Halbjahresbilanz 2018

Flughäfen: Deutsche Flughäfen verzeichnen insgesamt positives Wachstum, dies fällt konsolidierungsbedingt jedoch unterdurchschnittlich aus



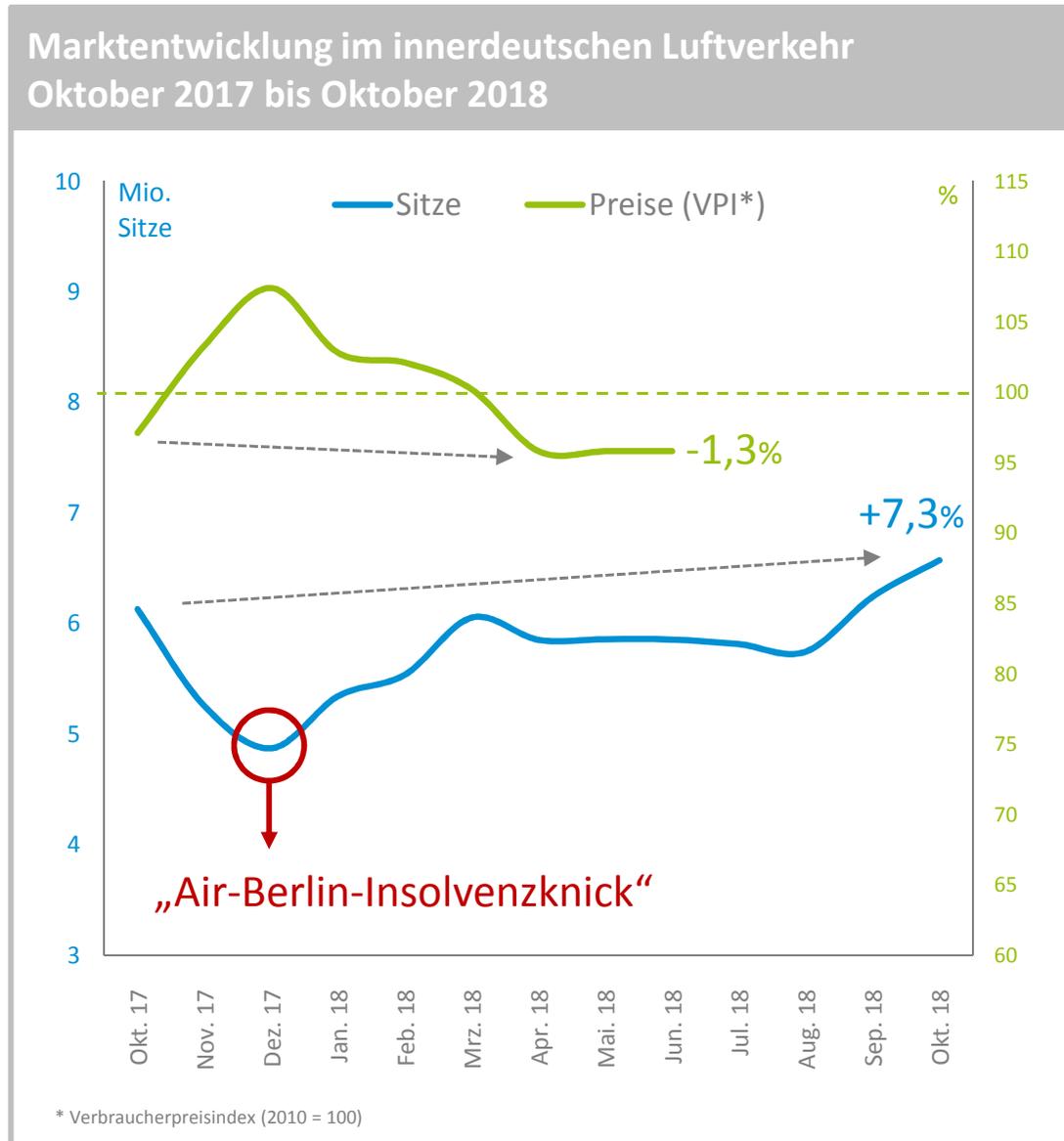
- ▲ Im weltweiten Durchschnitt wuchsen die Flughäfen hinsichtlich des Passagieraufkommens um +6,4 Prozent. In Europa lag das Wachstum mit +6,7 Prozent leicht über dem weltweiten Durchschnitt.
- ▲ Die deutschen Flughäfen wuchsen im ersten Halbjahr 2018 um +2,3 Prozent. Im ersten Halbjahr 2017 waren es noch +6,4 Prozent.
 - Insgesamt gab es dabei über 112 Mio. an- und abreisende Fluggäste an deutschen Flughäfen:
 - 20 Prozent davon flogen innerhalb Deutschlands,
 - 62 Prozent waren Passagiere in das / aus dem europäischen Ausland und
 - 18 Prozent waren Passagiere in / aus außereuropäische(n) Destinationen.
 - Wachstumstreiber an deutschen Flughäfen bleibt vor allem der Europa-Verkehr mit +4,8 Prozent. Der Übersee-Verkehr kam auf ein Wachstum von +2,5 Prozent, während der innerdeutsche Verkehr um -4,9 Prozent zurückging.
 - Wesentlicher Grund für den innerdeutschen Verkehrsrückgang ist dabei die Marktkonsolidierung infolge der Insolvenz der Air Berlin. Denn diese sorgte für einen vorübergehenden Kapazitätsrückgang.

Fluggesellschaften: Deutsche Fluggesellschaften konnten die Insolvenz der Air Berlin nicht allein kompensieren



- Die weltweite Verkehrsleistung der Fluggesellschaften ist im ersten Halbjahr 2018 um +7,0 Prozent gewachsen. Im ersten Halbjahr 2017 lag das Wachstum noch bei +7,9 Prozent.
- Die Verkehrsleistung europäischer Airlines hat mit +6,3 Prozent etwas an Wachstumsdynamik verloren (1. Halbjahr 2017: +8,8 Prozent).
- Die deutschen Fluggesellschaften, darunter die Lufthansa-Gruppe, Condor, TUIfly und Air Berlin (bis 2017), weisen - bedingt durch die Insolvenz der Air Berlin - insgesamt einen Rückgang im Verkehrswachstum auf und fallen damit im internationalen Vergleich deutlich zurück. Das Wachstum der deutschen Airlines im ersten Halbjahr 2017 lag noch bei +6,1 Prozent.
 - Insgesamt wurden durch deutsche Luftfahrtunternehmen im ersten Halbjahr 2018 knapp 73,4 Mio. Passagiere transportiert (-4,5 Prozent), die Auslastung betrug dabei 81,0 Prozent (Vorjahr: 80,3 Prozent). Die weltweit durchschnittliche Auslastung liegt bei 81,3 Prozent.
 - Die deutschen Airlines konnten den Verkehrsrückgang durch die Insolvenz der Air Berlin nicht allein kompensieren. Vor allem ausländische Fluggesellschaften wie easyJet übernahmen weiter Marktanteile.

Innerdeutscher Verkehr: Die Angebotslücke durch die Insolvenz der Air Berlin schließt sich, seit Jahresbeginn fallen deshalb die Preise wieder

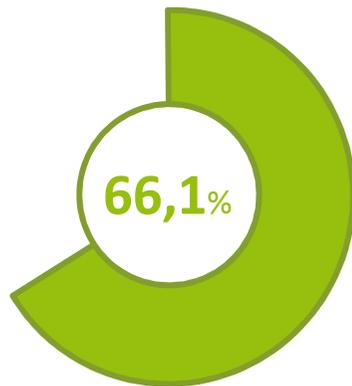


- Der Angebotsrückgang im innerdeutschen Luftverkehr seit der Insolvenz der Air Berlin hielt bis zum Dezember 2017 an. Seit Januar 2018 steigt das Angebot wieder. Vergleicht man die angebotenen Sitze aus dem Oktober 2017 mit dem Flugplan für Oktober 2018, stellt sich heraus, dass im Oktober 2018 das Angebotsniveau sogar +7,3 Prozent über dem Vorjahresniveau liegt.
- Mit dem Angebotsrückgang gab es einen angebotsinduzierten Preisanstieg um +10,3 Prozentpunkte seit Oktober 2017. Doch selbst dieser Preisanstieg infolge des Marktaustritts der Air Berlin lag immer noch unter dem allgemeinen Inflationsniveau in Deutschland.
- Mit dem erneuten Ausbau des Angebots fielen die Preise wieder und liegen aktuell auf dem tiefsten Niveau seit 2012. Im Vergleich zum Oktober 2017 sind die Preise seit April 2018 um -1,3 Prozentpunkte gesunken.
- Neben dem Angebotsausbau sorgt auch der erhöhte Low-Cost-Wettbewerb für sinkende Ticketpreise. So wurde vor allem im Punkt-zu-Punkt-Verkehr das Angebot ausgebaut, etwa durch easyJet, Eurowings und Ryanair. Der zunehmende Marktanteil von Fluggesellschaften mit diesem Geschäftsmodell trägt zum durchschnittlichen Preisrückgang bei.

Marktanteile: Ausländische Fluggesellschaften gewinnen weiter Marktanteile an deutschen Flughäfen

Marktanteile deutscher Luftverkehrsunternehmen an deutschen Flughäfen im ersten Halbjahr (nach Sitzen)

1. Halbjahr 2012

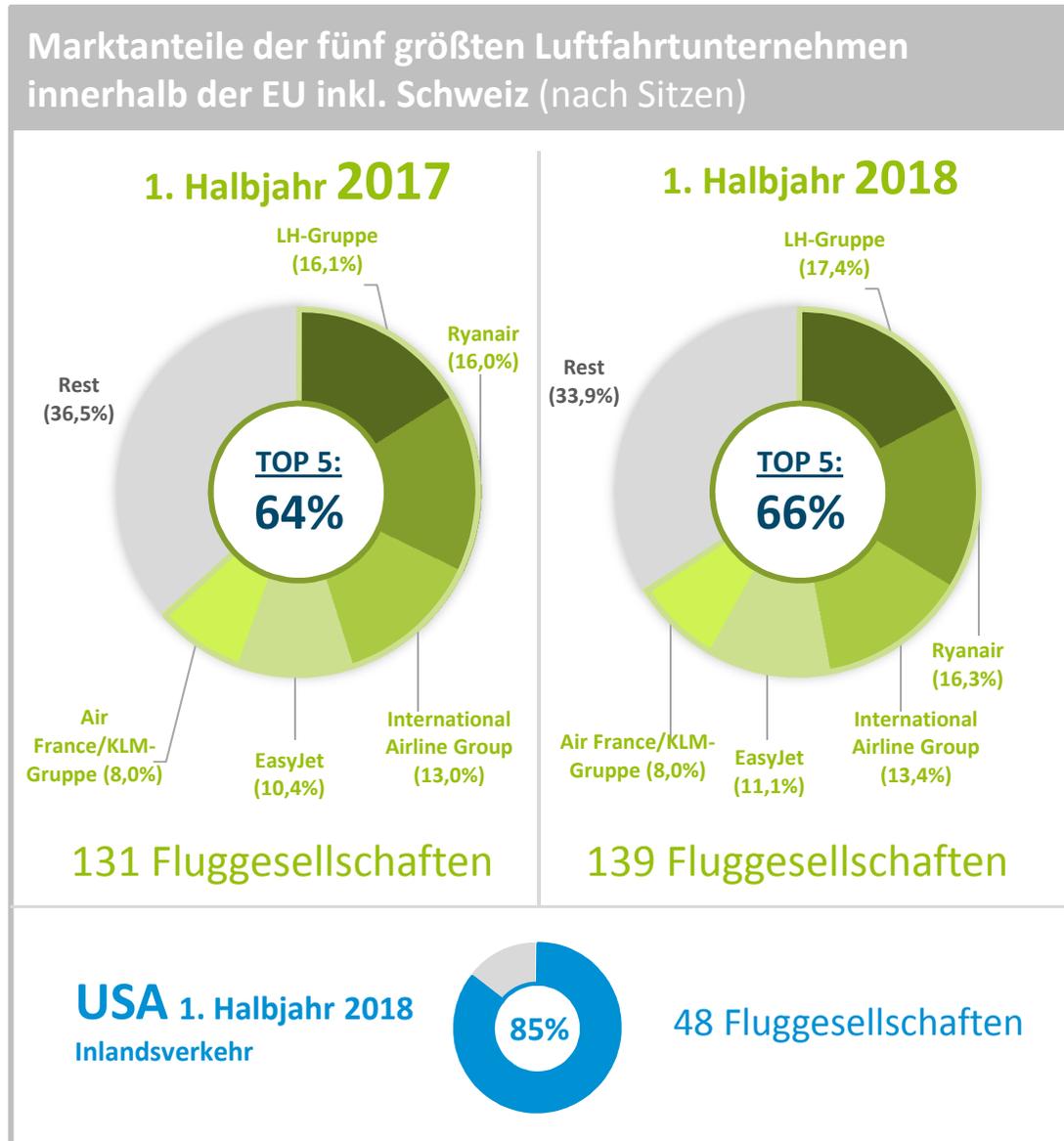


1. Halbjahr 2018



Die Insolvenz der Air Berlin spiegelt sich auch in den Marktanteilen wider. Kamen die deutschen Fluggesellschaften (Lufthansa-Gruppe, Air Berlin, Condor, TUIfly und Germania) im ersten Halbjahr 2012 noch auf einen Marktanteil von 66,1 Prozent, sank dieser bis zum ersten Halbjahr 2018 auf 56,7 Prozent. Im ersten Halbjahr 2017 lag der Marktanteil der deutschen Fluggesellschaften noch bei 59,7 Prozent.

Konsolidierung: Marktkonsolidierung in Europa schreitet weiter voran, aber die Auswahl bleibt groß

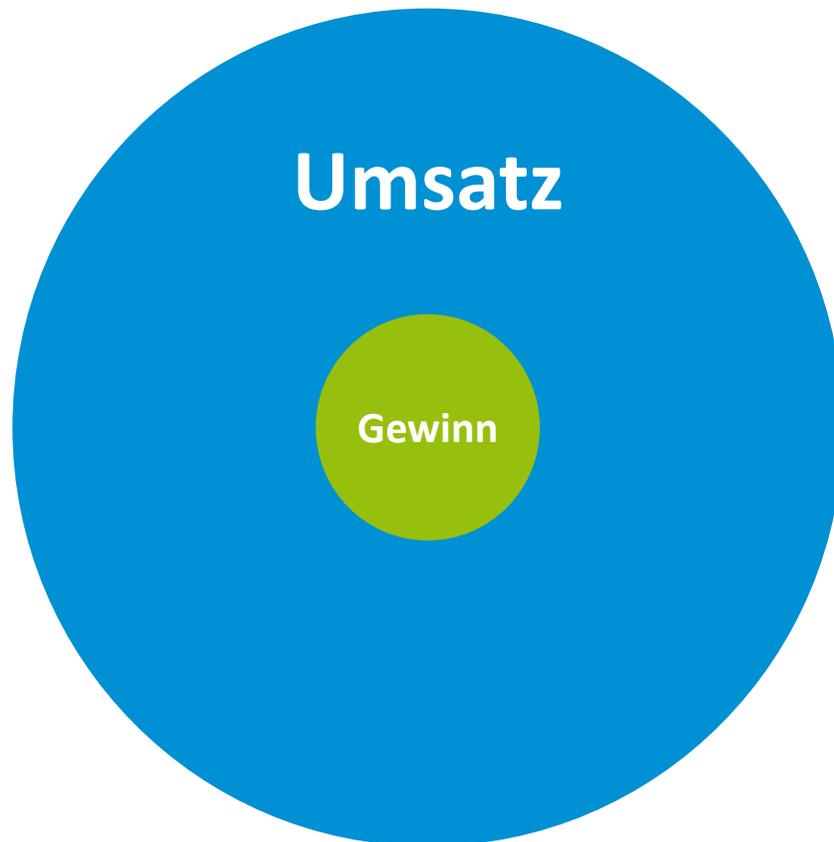


- ▲ Das Jahr 2017 war im europäischen Luftverkehr durch tiefgreifende Konsolidierungsprozesse geprägt. Wesentliche Marktakteure wie Air Berlin, Monarch Airlines oder Alitalia meldeten Insolvenz an. Die Auswirkungen dieser Konsolidierungsprozesse sind auch noch in der ersten Jahreshälfte des Jahres 2018 zu spüren.
- ▲ Betrachtet man die Marktanteile im ersten Halbjahr 2018, vereinen die fünf größten Luftfahrtunternehmen ca. 66 Prozent der Kapazität auf sich. Im Vorjahr waren es 64 Prozent. In den Airline-Gruppen (Lufthansa-Gruppe, IAG, Air France/KLM) sind auch die jeweiligen Tochtergesellschaften erfasst. Mit 139 Fluggesellschaften ist die Auswahl für die Konsumenten innerhalb der EU vergleichsweise hoch.
- ▲ Auch der US-amerikanische Markt durchlebte in den letzten Jahren eine strukturelle Konsolidierungsphase. Im Ergebnis haben sich Marktanteile verschoben: Im ersten Halbjahr vereinten die Top-5-Luftfahrtunternehmen über 85 Prozent der gesamten Kapazität im Inlandsverkehr auf sich. Dennoch herrscht im liberalisierten US-Markt weiterhin intensiver Wettbewerb. Denn wie in Europa herrscht im US-Binnenmarkt freier Marktzugang.

Profitabilität: Pro Euro Umsatz blieben deutschen Luftfahrtunternehmen im Durchschnitt 7,6 Cent als Gewinn



Operative Umsatzmarge (EBIT-Marge) deutscher Luftfahrtunternehmen* (in Prozent)

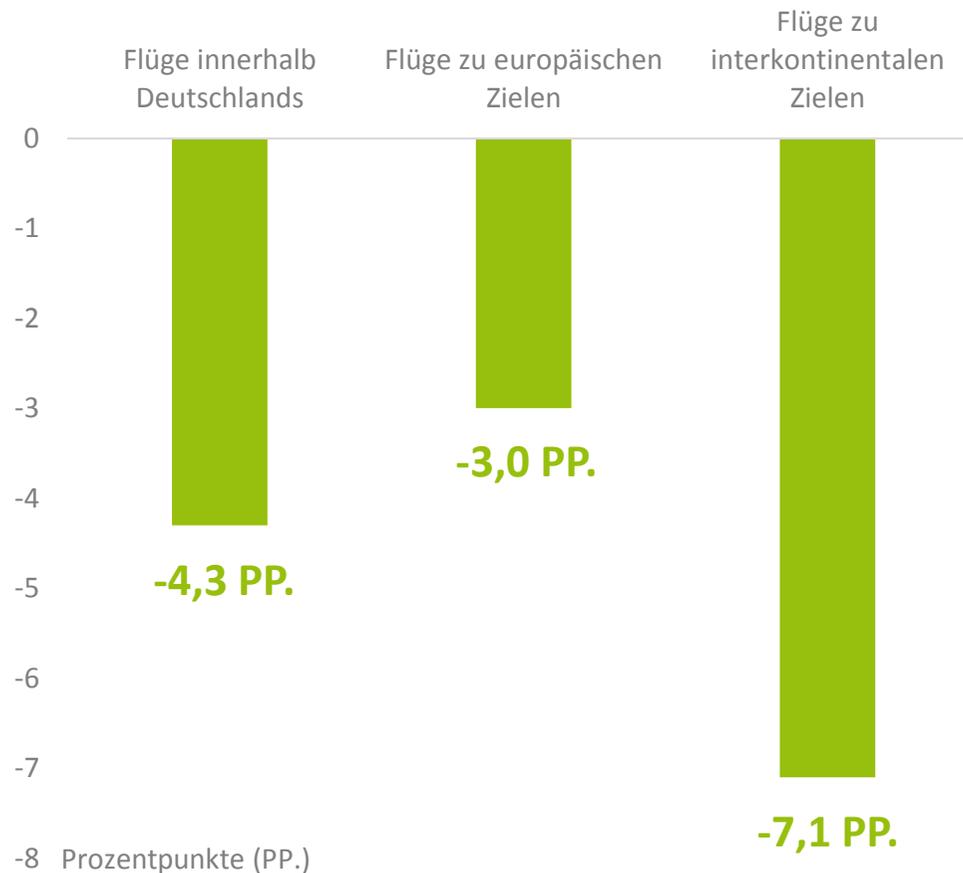


* Lufthansa-Gruppe, Air Berlin (1. Halbjahr), Condor. Aufgrund fehlender Daten konnten die Verluste der Air Berlin in den Monaten Juli bis Oktober 2017 nicht berücksichtigt werden. Die tatsächliche Marge der deutschen Luftverkehrsunternehmen fällt deshalb geringer aus, ist aber nicht genau quantifizierbar.

- Die Konsolidierung im deutschen Luftverkehr brachte wie in den USA auch eine vorübergehende Verbesserung der operativen Margen. Die deutschen Luftverkehrsunternehmen verzeichneten im Jahr 2017 eine durchschnittliche operative Umsatzmarge (vor Steuern und Zinsen) von 7,6 Prozent (Vorjahr: 4,9 Prozent).
- Laut IATA-Angaben benötigen Fluggesellschaften eine Netto-Marge (nach Steuern und Zinsen) von 7 bis 8 Prozent, um ihre Kapitalkosten zu decken, z.B. für treibstoff- und lärmarme Flugzeuge. Die von den deutschen Luftfahrtunternehmen erwirtschaftete operative Marge von 7,6 Prozent reicht also nicht aus, um die Kapitalkosten komplett zu decken, da noch keine Abzüge durch Steuern und Zinsen berücksichtigt wurden. Anderen europäischen Fluggesellschaften ist es dagegen gelungen, eine ausreichend hohe operative Marge zu erwirtschaften: Der Low-Cost-Anbieter Ryanair kam im Jahr 2017 auf eine operative Marge von 23,3 Prozent. Die internationale Airline-Gruppe (IAG) mit British Airways kam auf 13,1 Prozent.
- Begünstigt wurde die Entwicklung durch niedrige Öl- bzw. Treibstoffpreise. Diese steigen jedoch wieder an, was die von der IATA prognostizierten weltweiten operativen Margen für 2018 wieder sinken lässt (von 7,5 auf 6,5 Prozent). Der zunehmende Low-Cost-Wettbewerb in Europa drückt zudem stark auf die Ergebnisse.

Ticketpreise: Die Ticketpreise für Flugreisen aus Deutschland gingen im Juni 2018 gegenüber dem Vorjahr zurück

Entwicklung der durchschnittlichen Ticketpreise* bei Abflügen ab Deutschland (Juni 2017 vs. Juni 2018)

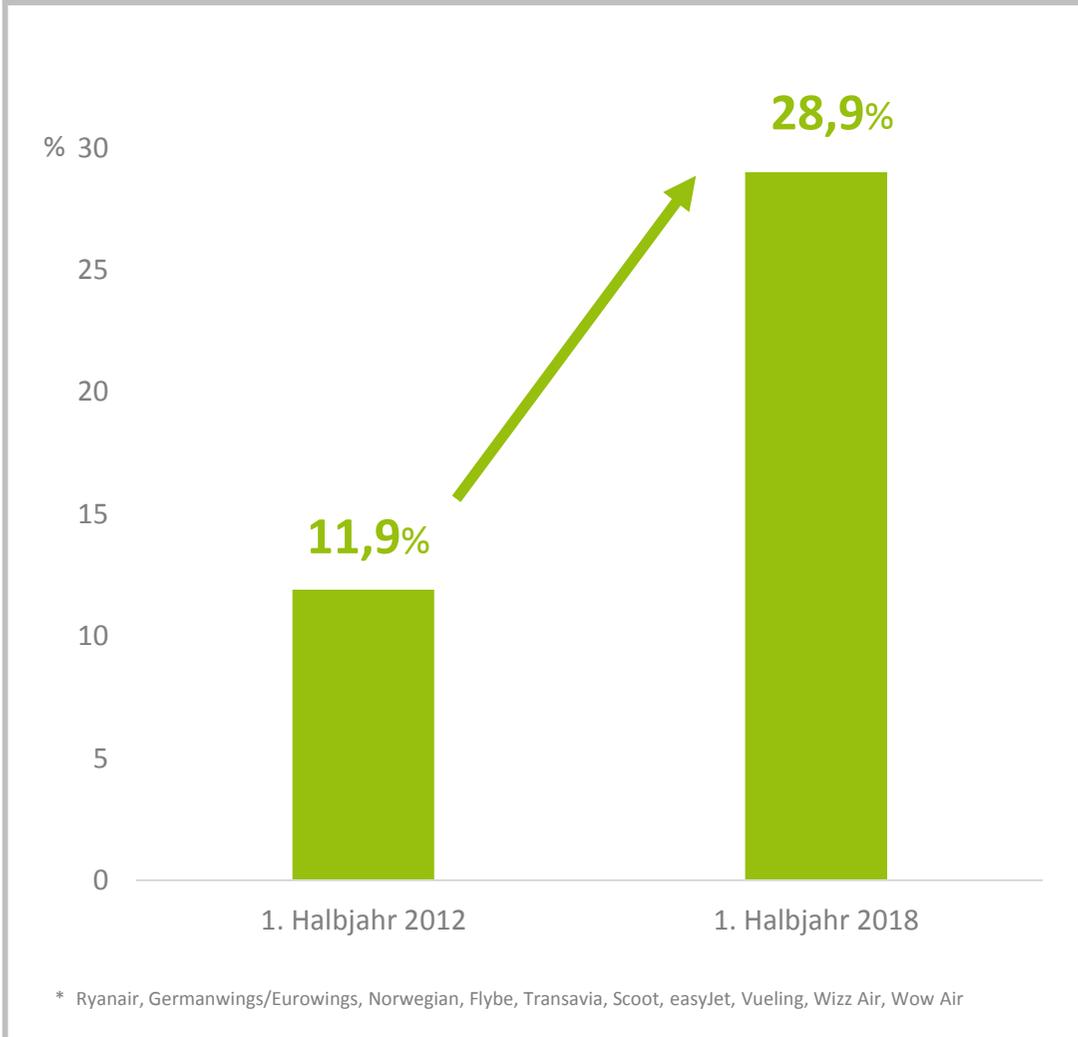


* Verbraucherpreisindex (VPI, 2010 = 100), enthält Hin- und Rückflug sowie die Beförderungsklassen Business und Economy.

- Der Verbraucherpreisindex (VPI) des Statistischen Bundesamtes misst die durchschnittliche Preisentwicklung aller Waren und Dienstleistungen, die von privaten Haushalten für Konsumzwecke gekauft werden. Es handelt sich um Endverbraucherpreise einschließlich Steuern und Abgaben.
- Die Verbraucherpreise für den Luftverkehr aus Deutschland sind im Juni 2018 niedriger als noch im Juni 2017:
 - Für Flugziele innerhalb Deutschlands sind die Verbraucherpreise im Juni 2018 im Gegensatz zum Juni 2017 um -4,4 Prozentpunkte gesunken.
 - Für Flugziele innerhalb der EU sind die Verbraucherpreise im Juni 2018 im Gegensatz zum Juni 2017 um -3,0 Prozentpunkte gesunken.
 - Für interkontinentale Flugziele sind die Verbraucherpreise im Juni 2018 im Gegensatz zum Juni 2017 um -7,1 Prozentpunkte gesunken. Steigende Low-Cost-Verkehre auf der Langstrecke (z.B. durch Norwegian, Eurowings, oder Scoot) tragen zu dieser Preisentwicklung bei.

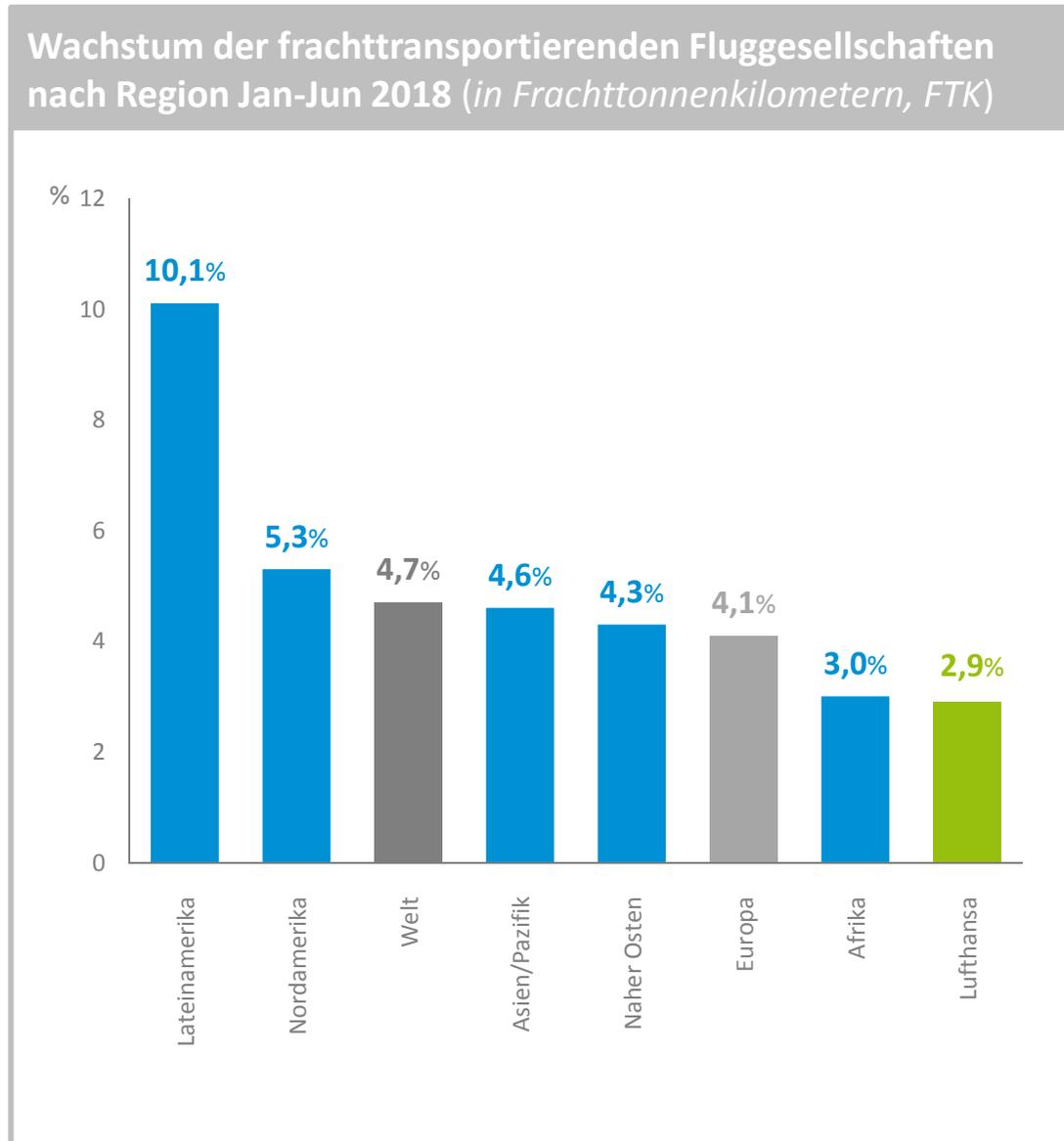
Low-Cost-Verkehr: Kontinuierlich wachsender Low-Cost-Verkehr an deutschen Flughäfen intensiviert weiter den Wettbewerb

Anteil der Low-Cost-Flüge* am gesamten Flugaufkommen innerhalb/aus/nach Deutschland



- ▶ Besonders das Low-Cost-Segment wächst weiterhin stark. Das vergrößert die Vielfalt für die Kunden, intensiviert den Wettbewerb und senkt die Preise. Im ersten Halbjahr 2018 sind knapp 29 Prozent aller Flüge von deutschen Flughäfen Low-Cost-Flüge, während es im ersten Halbjahr 2012 noch knapp 12 Prozent waren. Im ersten Halbjahr 2017 lag der Low-Cost-Anteil bei 23,4 Prozent. Innerhalb von einem Jahr ist der Anteil also um mehr als +5 Prozentpunkte gewachsen.
- ▶ Betrachtet man die Entwicklung in Berlin (Tegel und Schönefeld), wird die Entwicklung sehr deutlich: Im ersten Halbjahr 2012 lag der Low-Cost-Anteil am Flughafen Tegel noch bei 20,4 Prozent, während er im ersten Halbjahr 2018 bereits bei 56,9 Prozent liegt.

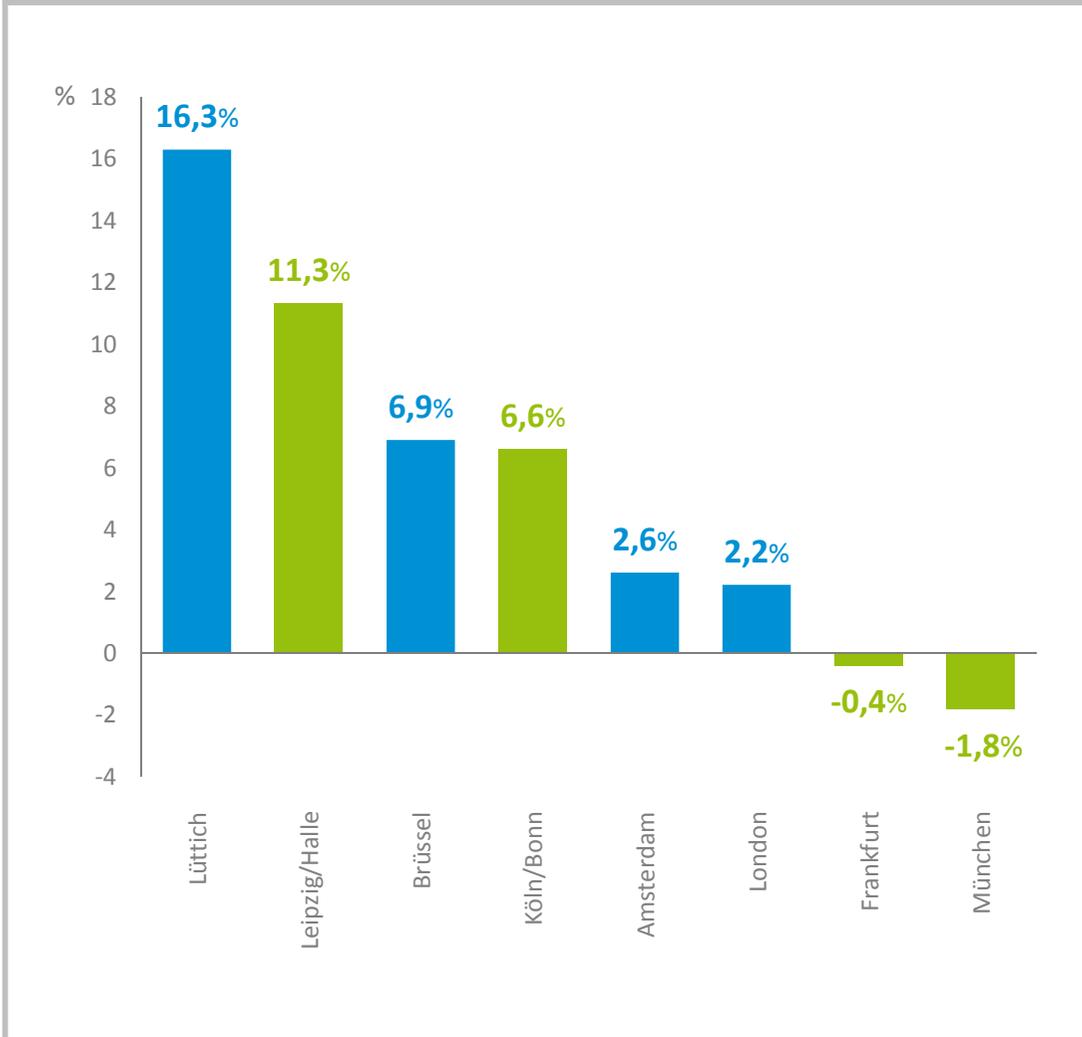
Luftfracht: Luftfracht entwickelt sich stabil, verliert jedoch an Wachstumsdynamik



- Der weltweite Luftfrachtverkehr nahm im ersten Halbjahr 2018 um +4,7 Prozent zu (1. Halbjahr 2017: +10,4 Prozent). Die globale Wachstumsprognose der IATA für die Luftfracht liegt für 2018 bei ca. +4 Prozent (2017 lag das Wachstum bei +9,0 Prozent). Die Nachfrage nach Luftfracht wächst also kontinuierlich, lässt aber in ihrer Wachstumsdynamik nach. Das liegt u.a. an Unsicherheiten bei den Exporteuren angesichts protektionistischer Tendenzen und etwaiger Handelskriege sowie steigender Ölpreise. Da dadurch die Kapazität schneller wuchs als die Nachfrage, verschlechterte sich der globale Frachtladefaktor leicht von 44,8 auf 44,7 Prozent.
- Die Airlines in Europa wachsen im Hinblick auf die Luftfracht mit +4,1 Prozent (1. Halbjahr 2017: +13,6 Prozent) unterdurchschnittlich. Stark wuchs hingegen Südamerika, was vor allem an der wirtschaftlichen Erholung Brasiliens liegt.
- LH Cargo steigerte die verkauften Kapazitäten um 2,9 Prozent und erreicht mit einem Ladefaktor von 67,4 Prozent einen überdurchschnittlichen Wert. Vor allem der wachsende Online-Handel, die Nachfrage nach temperaturgeführten Transporten (z. B. nach bestimmten Pharmazeutika) und die wachsende Nachfrage nach zeitkritischer Expressfracht sorgen für ein stabiles, wenn auch kleineres Wachstum als im Vorjahr.

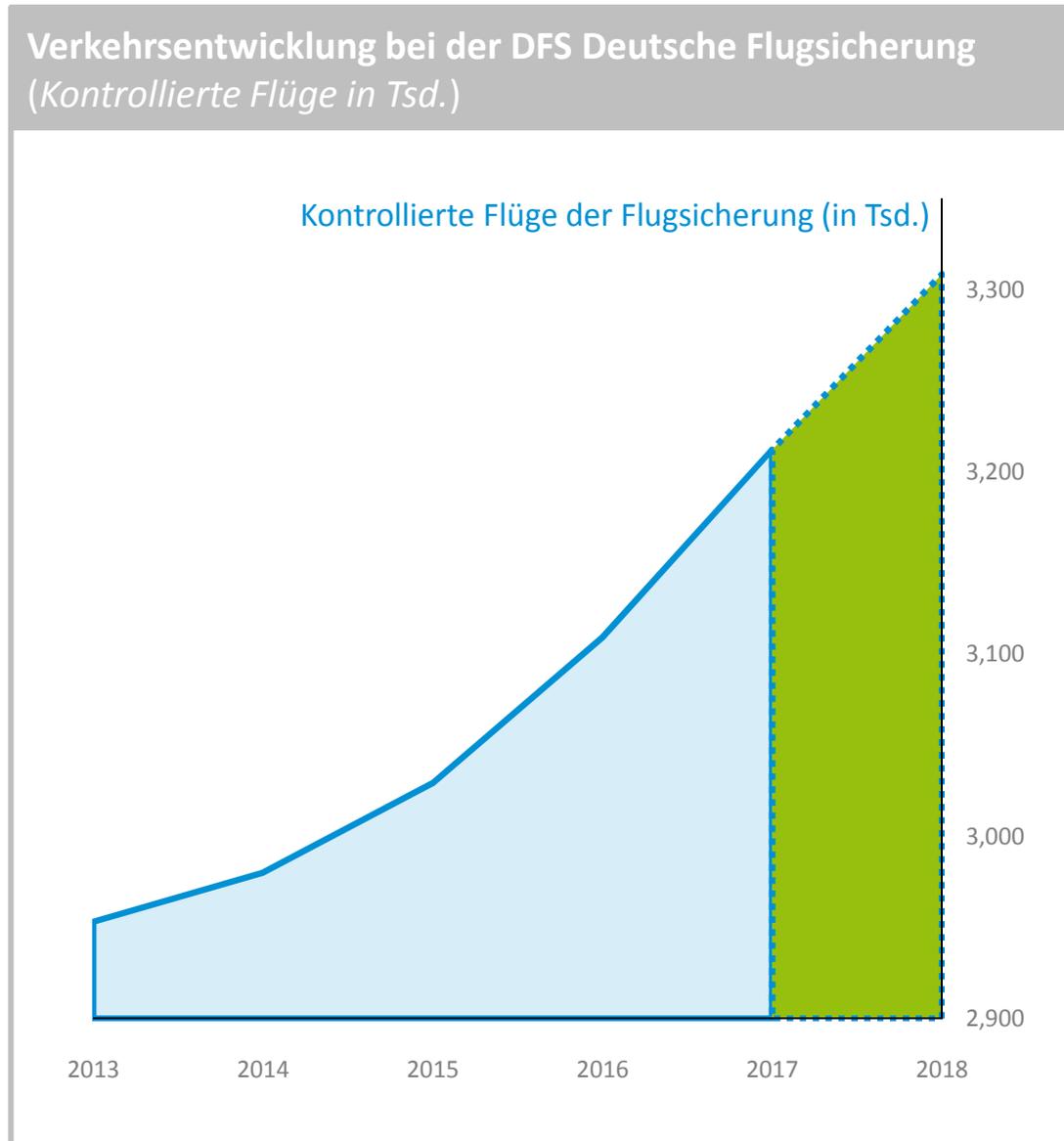
Luftfracht: Luftfracht wächst vor allem an Standorten, wo es keine Kapazitätsbeschränkungen durch Nachtflugverbote gibt

Wachstum ausgewählter Frachtflughäfen in Europa Jan-Jun 2018 (in Tonnen an/ab)



- Spitzenreiter beim Wachstum der Luftfracht in Europa ist der Flughafen Lüttich mit +16,3%. Dieses überdurchschnittliche Wachstum wird sehr wahrscheinlich anhalten, da der Flughafen massiv investiert und sich im Moment erfolgreich für den wachsenden Online-Handel positioniert. So hatte *Alibaba* angekündigt, den Flughafen über seine Logistiktochter *Cainiao* zum Europa-Drehkreuz zu machen. Da es keine Betriebsbeschränkungen gibt, kann dieses Wachstum auch abgebildet werden.
- Auch deutsche Standorte von sog. Integratoren (Tür-zu-Tür-Dienste für leichte Sendungen wie Pakete) profitierten weiter vom starken Online-Handel. In Deutschland waren das vor allem die Flughäfen Leipzig/Halle (DHL Express) mit 11,3 Prozent und Köln/Bonn (UPS, FedEx, DHL) mit 6,6 Prozent.
- Der Standort München, wo größtenteils Beiladefracht (sog. „Belly-Fracht“) in den Unterdecks der Passagiermaschinen umgeschlagen wird, verzeichnet Rückgänge im Frachtvolumen (-1,8 Prozent), ebenso der Flughafen Frankfurt (-0,4 Prozent).
- Andere große europäische Drehkreuze London oder Amsterdam verzeichnen ein moderates Wachstum von +2,2 bzw. +2,6 Prozent, da u.a. Kapazitätsengpässe das Wachstum beschränken.

Flugbewegungen: Das Wachstum der durch die DFS kontrollierten Flugbewegungen nähert sich auch 2018 einem neuen Rekord



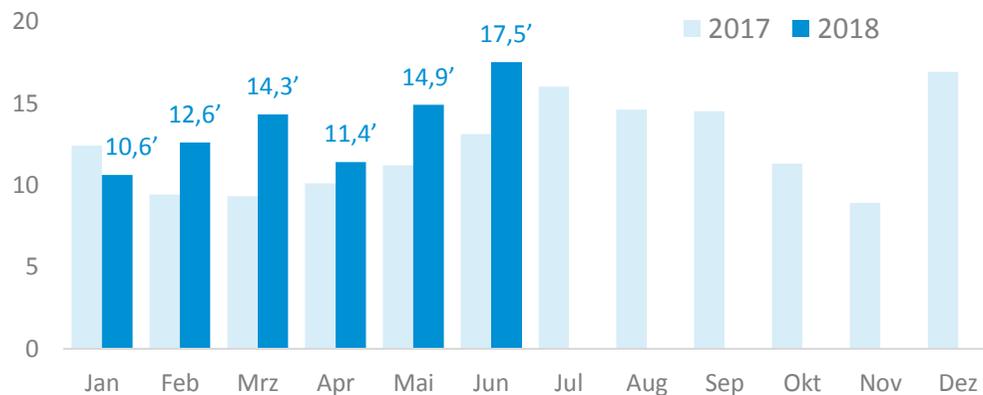
- Im Jahr 2017 wurden über 3,2 Millionen Flüge im deutschen Luftraum gezählt (+3,3 Prozent), so viele wie nie zuvor. Damit wurde erneut in einem der komplexesten und kompliziertesten Lufträume weltweit das konstant hohe Sicherheitsniveau gehalten.
- Zwischen 2013 und 2017 hat sich die Zahl der durch die DFS Deutsche Flugsicherung kontrollierten Flüge um insgesamt 9,7 Prozent erhöht.
- Im ersten Halbjahr 2018 gab es bereits 1,59 Millionen Flugbewegungen, dies sind über 3 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2017 (1,54 Millionen Flugbewegungen), welches zu seiner Zeit ebenfalls ein Rekordergebnis darstellte.

Kapazitätsengpässe: Kapazitätsengpässe führten im ersten Halbjahr 2018 zu einer Häufung von Verspätungen und Flugstreichungen in ganz Europa

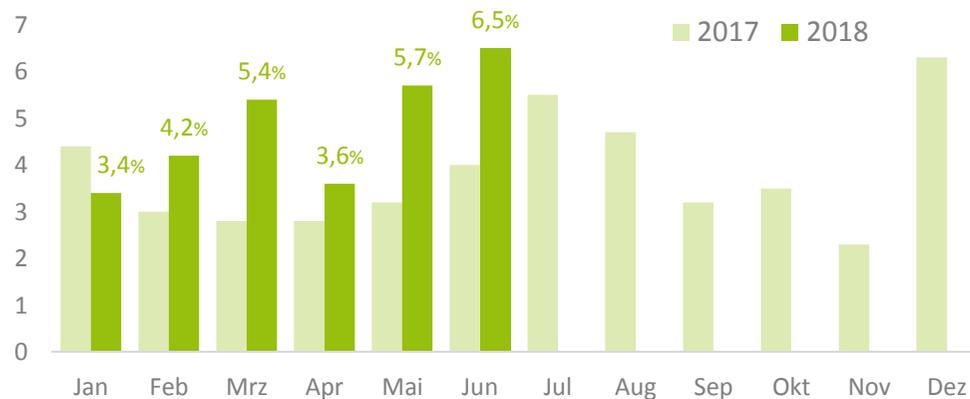


Verspätungen im europäischen Luftverkehr (Vergleich von 2017 und 2018)

Durchschnittliche Verspätung eines Fluges (in Minuten):



Anteil der Flüge mit mehr als einer Stunde Verspätung bei der Ankunft (in %):



Im ersten Halbjahr 2018 kam es in Deutschland wie in ganz Europa vermehrt zu Verspätungen und Flugstreichungen. Nach Angaben von Eurocontrol wurden noch im Januar weniger Verspätungen als im Vorjahr gemeldet, von Februar bis Juni jedoch durchgehend mehr Verspätungen:

- Im Juni 2018 betrug die durchschnittliche Verspätungszeit eines Fluges in Europa 17,5 Minuten (Juni 2017: 13,1 Minuten)
- Im Juni 2018 waren 6,5 Prozent aller Flüge in Europa um mehr als eine Stunde verspätet (Juni 2017: 4,0 Prozent)

Für diese Häufung von Unregelmäßigkeiten gibt es mehrere Gründe, die sich gegenseitig verstärken:

- Fehlende Kapazitäten durch die noch nicht vollendete Air Berlin-Integration
- Streiks bei verschiedenen Akteuren
- Extreme Wetterereignisse wie z. B. Gewitter
- Kapazitätsengpässe im europäischen Luftraum
- Unflexible Betriebszeiten an deutschen Flughäfen
- Lange Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen

(für Informationen dazu, was Unternehmen, Politik und Behörden tun können, um Kapazitätsengpässe im europäischen Luftverkehr zu beheben → vgl. Chart 18f)

Zusammenfassung Passagierverkehr:

Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Jun. 2018 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	ASK	RPK	Auslastung (in %)
Welt	+6,1	+7,0	81,3
Europa	+5,0	+6,3	83,3
Deutsche Fluggesellschaften*	-4,4	-3,6	81,0
Naher Osten	+4,4	+4,7	73,7
Nordamerika	+4,6	+5,1	83,5
Asien/Pazifik	+8,8	+9,7	81,5
Lateinamerika	+6,2	+6,7	81,4
Afrika	+1,1	+2,7	69,7

Passagiere von dt. Unternehmens- Gruppen*	1. Halbjahr 2017	1. Halbjahr 2018	Veränderung
Gesamt	76.808.783	73.345.426	-4,5%



Passagiere an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2017	1. Halbjahr 2018	Veränderung
Gesamt (an + ab)	109.847.878	112.370.794	+2,3%
Deutschland	23.793.745	22.620.079	-4,9%
Europa	66.606.973	69.828.208	+4,8%
Übersee	19.334.867	19.811.211	+2,5%

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2017	1. Halbjahr 2018	Veränderung
Gesamt	1.020.097	1.032.676	+1,2%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	1. Halbjahr 2017	1. Halbjahr 2018	Veränderung
Gesamt	1.538.083	1.589.717	+3,4%

* Inkl. der kompletten Lufthansa-Gruppe (Lufthansa Passage + Regionaltöchter, Swiss + Edelweiss, Austrian Airlines, Eurowings, Brussels Airlines)

Zusammenfassung Frachtverkehr:

Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Jun. 2018 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	AFTK	FTK	FLF (in %)
Welt	+5,1	+4,7	44,7
Europa	+5,0	+4,1	46,2
Lufthansa Cargo	+6,0	+2,9	67,4
Naher Osten	+1,5	+7,6	44,7
Nordamerika	+4,5	+5,3	36,3
Asien/Pazifik	+6,8	+4,6	53,7
Lateinamerika	0,0	+10,1	36,0
Afrika	+0,6	+3,0	26,5



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	1. Halbjahr 2017	1. Halbjahr 2018	Veränderung
Gesamt (an+ab)	2.367.201	2.457.637	+3,8%
Ausladungen	1.124.945	1.173.049	+4,3%
Einladungen	1.242.258	1.284.583	+3,4%

Luftfahrt bewegt.  BDL

Zu den Rahmenbedingungen

Was tut die deutsche Luftverkehrswirtschaft für die Behebung von Kapazitätsengpässen?

Fluggesellschaften, Flughäfen und die Deutsche Flugsicherung haben ihre Anstrengungen verstärkt, um den Flugbetrieb in der gegenwärtigen Lage zu stabilisieren. Für dieses zusätzliche Engagement mobilisieren die Unternehmen derzeit erhebliche zusätzliche Mittel und zusätzliches Personal.

Einsatz von mehr Personal:

Wo erforderlich und möglich, setzen Fluggesellschaften, Flughäfen und Deutsche Flugsicherung zusätzliches Personal ein, um die Lage zu entspannen und die Betreuung der Fluggäste sicherzustellen.

Priorität für verspätete Flüge:

Alle Systempartner versuchen, zeitkritische und verspätete Flüge, wo möglich, mit Priorität abzufertigen und Flugpläne und Bodenprozesse zu optimieren. Dazu gehört auch, dass bereits im Vorfeld Zeitpuffer für unvorhergesehene Ereignisse in einen Flugplan integriert werden.

Nutzen von Reserven:

Wo dies möglich ist, greifen die Fluggesellschaften auf Reservemaschinen und Stand-by-Crews zu, um Verspätungen auszugleichen, oder setzen längere Standzeiten mit ausreichenden Zeitpuffern an.

Optimierte Luftraumnutzung:

Die Deutsche Flugsicherung arbeitet gemeinsam mit ihren europäischen Partnern daran, Verkehrsknotenpunkte zu entzerren und den besonders stark frequentierten oberen Luftraum zu entlasten – vor allem dadurch, dass Flüge in niedrigere Flugflächen verlagert werden.

Zusätzliche Kontrollflächen:

Wo möglich, versuchen die Flughäfen mit zusätzlichen Sicherheitskontrollflächen und mit zusätzlichem Personal die Abfertigungssituation zu verbessern. Da die Kontrollen vom Staat organisiert werden, können die Unternehmen aber nur bedingt für Entlastung sorgen.

Was können Politik und Verwaltung für die Behebung von Kapazitätsengpässen tun?

Damit Wachstum möglich bleibt und Kapazitätsengpässe beseitigt werden können, erfordert die anhaltend hohe Nachfrage massive Anstrengungen auf allen Seiten. Auf einigen relevanten Feldern sind den Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft die Hände gebunden. Insbesondere im Hinblick auf die langfristige Kapazitätsentwicklung müssen auch andere verantwortliche Stellen etwas bewegen:

Mehr Kapazität im Luftraum:

Die Kapazität des europäischen Luftraums muss erhöht werden. Hierzu bedarf es einer verstärkten Initiative der EU und ihrer Mitgliedstaaten zur Überwindung der zersplitterten Organisation der Flugsicherung in Europa und der nicht einheitlichen zivil-militärischen Integration.

Effizientere Sicherheitskontrollen:

Die Effizienz bei der Abwicklung der Luftsicherheitskontrollen muss verbessert werden. Hierzu muss zügig die Absichtserklärung der Koalition, die Prozesse effizienter zu gestalten und einen Teil der steigenden Kosten zu übernehmen, umgesetzt werden.

Schnellere Grenzkontrollen:

Die Wartezeiten an den Grenzkontrollen müssen abgebaut werden, dazu bedarf es der Bereitstellung zusätzlichen Personals der Bundespolizei.

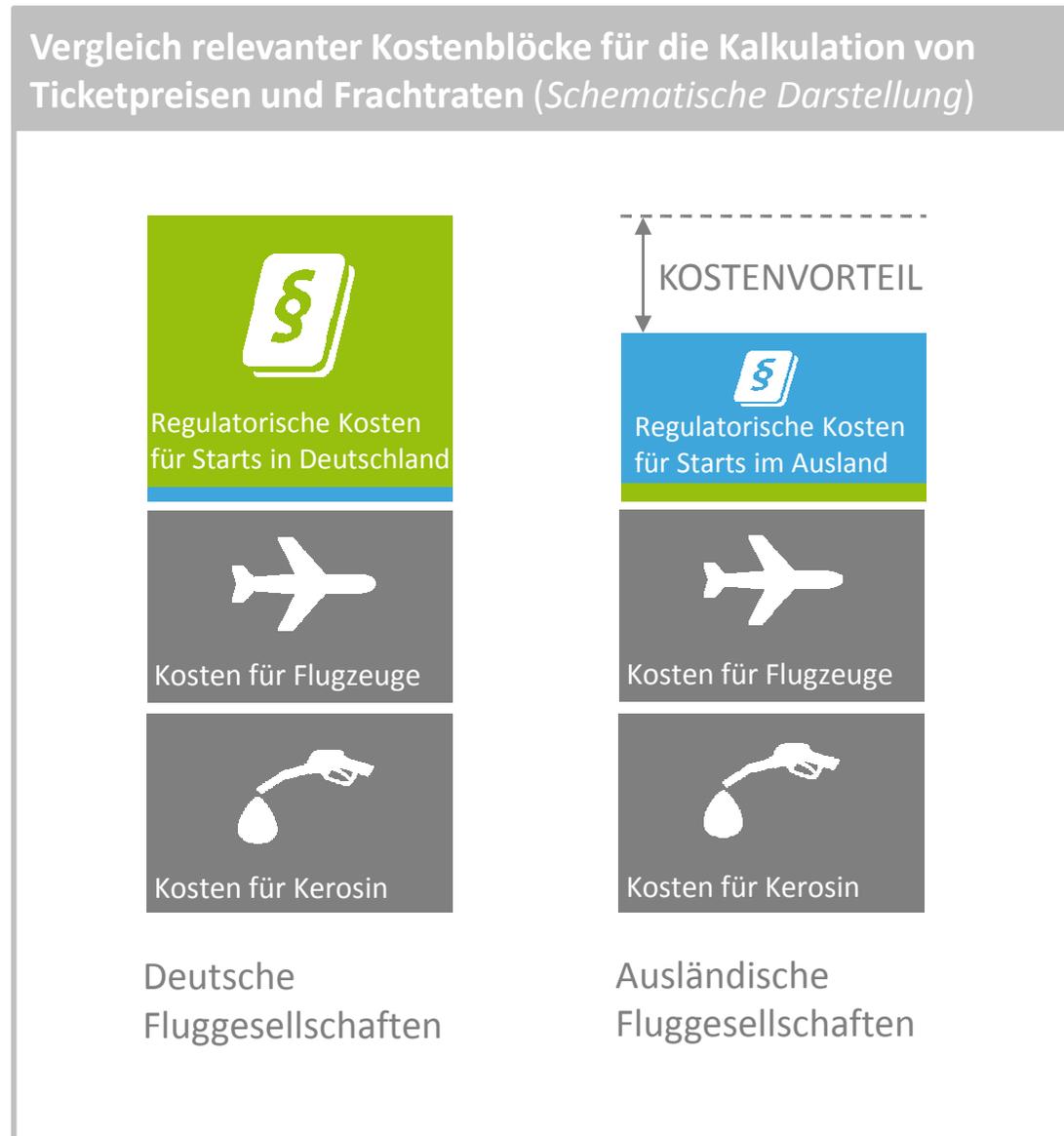
Effizientere Zollverwaltung:

Die Schnittstellen zu den behördlichen Funktionen, wie etwa bei der Zollverwaltung, müssen effizienter organisiert werden. Hierzu bedarf es verstärkter Investitionen des Bundes in die Digitalisierung von Abwicklungsprozessen.

Bedarfsgerechte Infrastruktur:

Es muss sichergestellt werden, dass die Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht ausgebaut werden kann und dass die rechtlich genehmigte Flexibilität bei den Betriebszeiten für die Abwicklung verspäteter Flüge nutzbar bleibt.

Zusatzbelastungen: Von der Politik beeinflussbare regulatorische Kosten sind mitentscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit



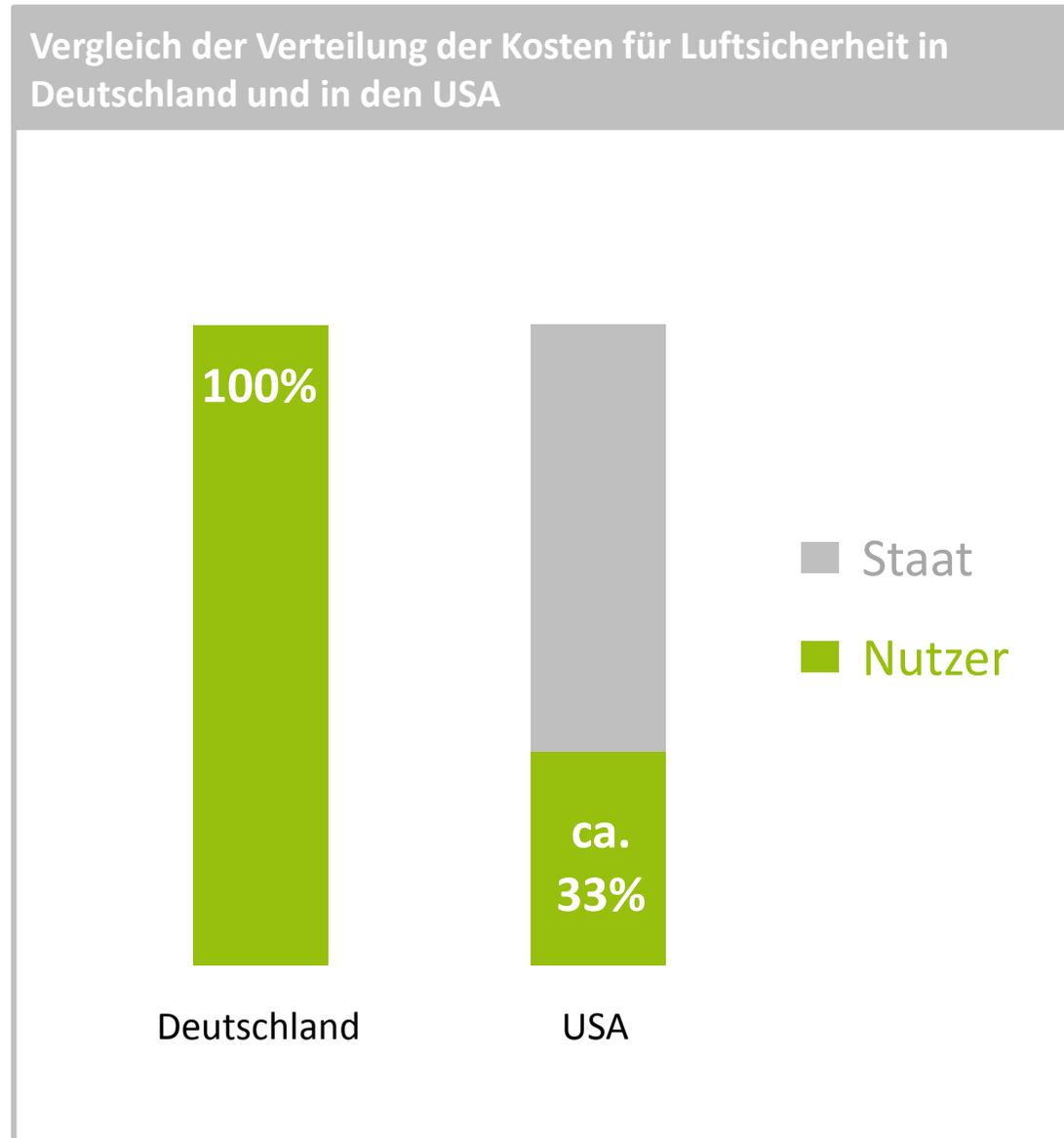
- Hohe regulatorische Kosten im deutschen Alleingang verringern die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen:
 - Da die regulatorischen Kosten in Deutschland höher sind als im Ausland, etwa weil sie dort nicht erhoben werden (Luftverkehrsteuer) oder geringer sind (Luftsicherheitskosten), leiden deutsche Unternehmen darunter überproportional. Denn diese Kosten müssen betriebswirtschaftlich berücksichtigt werden.
 - Ausländische Fluggesellschaften unterliegen deutschen Regelungen ebenfalls, wenn sie in Deutschland starten. Doch dies betrifft nur einen kleinen Teil ihres Gesamtgeschäfts. Da aber die deutschen und ausländischen Fluggesellschaften auf den internationalen Luftverkehrsmärkten im Wettbewerb stehen, haben die ausländischen Unternehmen mit ihrer vergleichsweise geringen Gesamtkostenbelastung einen erheblichen Wettbewerbsvorteil.
- Die im Koalitionsvertrag formulierten Ziele, darunter die Entlastung von nationalen Sonderlasten zur Schaffung fairer Rahmenbedingungen, sollten deshalb zügig umgesetzt werden.

Zusatzbelastung Luftverkehrssteuer: Der nationale Alleingang trifft überproportional die deutschen Unternehmen



- Die Anfang 2011 im nationalen Alleingang eingeführte Luftverkehrssteuer ist die größte fiskalische Zusatzbelastung in Deutschland.
- Diese Zusatzbelastung trifft die deutschen Fluggesellschaften überproportional, da sie mit dem Großteil ihres Geschäfts dieser Regelung unterliegen: Allein vier deutsche Luftverkehrsunternehmen trugen 2017 mit über 590 Millionen Euro über die Hälfte der gesamten Steuer; wohingegen sich die restliche Steuerschuld auf über 100 insbesondere ausländische Fluggesellschaften verteilt.
- Aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs gelingt es den Unternehmen nur zu einem begrenzten Anteil, die Steuer über höhere Ticketpreise an die Passagiere weiterzureichen. Die Steuer muss somit zum Großteil von den Fluggesellschaften aus ihrem operativen Ergebnis selbst beglichen werden.
- Seit ihrer Einführung sind dem Bundeshaushalt knapp 7,1 Milliarden Euro aus der LuftVSt zugeflossen. Allein vier deutsche Luftverkehrsunternehmen haben 3,8 Milliarden Euro hiervon zahlen müssen. Damit werden wichtige Finanzmittel entzogen, die dringend benötigt werden, um noch stärker in leisere und energieeffizientere Fluggeräte zu investieren.

Zusatzbelastung Luftsicherheitsgebühren: Deutscher Sonderweg bei der Finanzierung der Luftsicherheit belastet überproportional



- ▲ Aufwendungen für die Luftsicherheit (Security), u.a. für Passagier- und Gepäckkontrollen, dienen insbesondere der Abwehr terroristischer Angriffe. Hierbei handelt es sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe in staatlicher Verantwortung. In vielen Staaten übernimmt der Staat demzufolge zu großen Teilen die Kosten hierfür – nicht so in Deutschland: Hier müssen die Luftverkehrsunternehmen diese Kosten tragen.
- ▲ In 2017 haben Fluggesellschaften in Deutschland insgesamt 693 Millionen Euro an Luftsicherheitsgebühren gezahlt, Tendenz steigend. Den Hauptteil hiervon tragen deutsche Airlines. Ausländische Fluggesellschaften sind hiervon nur zu einem geringeren Ausmaß betroffen, da ein wesentlich kleinerer Teil ihres Geschäfts diesen Regelungen unterliegt. In ihren Heimatländern, z.B. in den USA, zahlt hingegen der Staat diese Kosten zu großen Teilen. Auch in Spanien oder Italien sind die Luftsicherheitsgebühren für die Nutzer durch die staatliche Beteiligung auf einem weitaus niedrigerem Niveau gedeckelt. Deutsche Fluggesellschaften sind daher im internationalen Wettbewerb benachteiligt.

Abkürzung / Begriff	Bedeutung
AFTK	Available Freight Tonne Kilometers / angebotene Frachttonnenkilometer
ASK	Available Seat Kilometers / angebotene Personenkilometer
EBIT	Operative Umsatzmarge
FLF	Freight Load Factor / Frachtauslastung
FTK	Freight Tonne Kilometers / verkaufte Frachttonnenkilometer
IFR	Instrument Flight Rules / Instrumentenflug (inkl. Überflüge)
RPK	Revenue Passenger Kilometers / verkaufte Personenkilometer
SLF	Seat Load Factor / Sitzauslastung
VPI	Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamts

Luftfahrt bewegt.  BDL

Kontakt

Martin Kuras, Leiter Wirtschaft und Statistik
Tel: 030- 520077- 130, martin.kuras@bdl.aero

Ivo Rzegotta, Leiter Strategie und Kommunikation
Tel: 030- 520077- 165, ivo.rzegotta@bdl.aero

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

www.bdl.aero