



Wahljahr 2017:

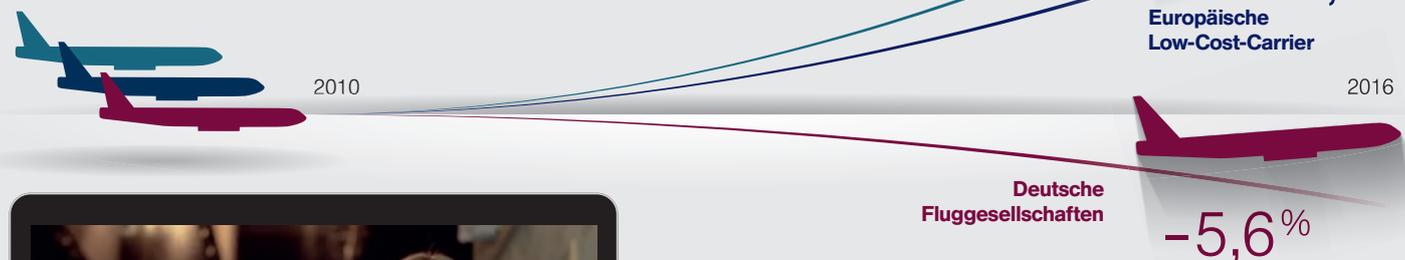
Agenda auf Luftverkehrswachstum ausrichten

Das Wahljahr 2017 wird deutlich mitgeprägt durch Schlagworte wie Brexit, Protektionismus, Nationalismus. Die Produkte der Lufthansa Group – im Sommer alleine pro Woche über 23 000 Flüge in 103 Länder – fördern hingegen Offenheit, Freiheit und Internationalität. Zudem sichert Lufthansa innerhalb der sozialen Marktwirtschaft gute Jobs und bietet Menschen Perspektiven. Damit nicht nur die komplexe Luftverkehrsindustrie ihre besondere Rolle weiterhin ausfüllen kann, ist eine wachstumsfördernde Politik in den kommenden Jahren unerlässlich.

Fehlentwicklung:

Starts pro Woche auf deutschen Flughäfen 2010–2016

Während deutsche Fluggesellschaften ihre wöchentlichen Starts deutlich reduziert haben, sind ausländische Konkurrenten gewachsen.



Quelle: BDL, 2017



- [➔ Film ansehen](#)
- [➔ BDL-Report: Luftfahrt und Wirtschaft 2016](#)

Nicht nur ein Problem für die Airlines

Diese Entwicklung verfestigt sich seit Jahren. Aus politischer Sicht kritisch, da Luftverkehrsverbindungen den persönlichen Austausch fördern und Brücken bauen. Bedenklich auch aus volkswirtschaftlicher Sicht: Ein stagnierender Luftverkehr verringert die Standortqualität. Deutsche Kernindustrien wie der Maschinenbau oder die Pharma-/Chemieindustrie sind zwingend auf exzellente Flugverbindungen angewiesen. Auch das Gutachten der Bundesregierung für ein Luftverkehrskonzept betont, dass eine „bessere Anbindung an das weltweite Luftverkehrsnetz zu mehr Produktivität und Wachstum“ führt. Zugleich problematisiert es die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs, die durch „nationale Regelungen, Vorschriften und Gesetze geringer als bei internationalen Marktteilnehmern“ ausfalle.

Jahrelang prägten immer neue Sonderbelastungen das Bild. Noch zu langsam beginnt die Politik, diese Fehlentwicklung zu korrigieren.

Deutscher Luftverkehr unter Druck

Die deutschen Fluggesellschaften befinden sich nach wie vor in einer schwierigen Situation. 2016 beförderten sie 150,5 Millionen Passagiere. Gegenüber dem Vorjahr entspricht das erneut einem winzigen Passagierplus von 0,1 Prozent. Europäische Wettbewerber wie Air France-KLM (+4,0 %), Easyjet (+6,6 %) oder Ryanair (+15,3 %) schnitten deutlich besser ab. Schwächeln deutsche Fluggesellschaften, wachsen auch heimische Airports nur unterdurchschnittlich. Andere Airlines können die Verbindungsvielfalt nicht ersetzen. Bestes Beispiel: Zwischen 2010 und 2016 mussten deutsche Airlines die Anzahl der international angesteuerten Ziele um 16 Destinationen kürzen. Ausländische Konkurrenten konnten – trotz äußerst liberaler Marktzugänge – den Wegfall kaum zu zwei Dritteln kompensieren.



Was weiterhin auf der Agenda steht

Dieser Weg muss für die Legislaturperiode 2017 – 2021 weiter verfolgt werden. Konkret:

- **Belastungen senken:** Der nationale Alleingang bei der Luftverkehrsteuer kostet über 1 Milliarde Euro pro Jahr – zu zahlen vornehmlich von deutschen Airlines. Das Ende dieser Sonderbelastung ist überfällig, wie ein Blick über die Grenzen zeigt: Österreich hat die eigene Luftverkehrsteuer zum 1. Januar 2018 um die Hälfte reduziert. Irland hat seine bereits abgeschafft. Ebenso die Niederlande, dort wächst der Luftverkehr 2,5-mal stärker als in Deutschland.
- **Sicherheit fair finanzieren:** Seit Jahren steigen die Luftsicherheitskosten, die hierzulande Airlines und Kunden nahezu komplett selber tragen müssen. Allein 2016 betragen die entsprechenden Gebühren 656 Millionen Euro. Das wirkt wie eine zweite Luftverkehrsteuer und ist systemwidrig: Der Schutz vor allgemeinen Sicherheitsrisiken ist Aufgabe des Staates – in wichtigen Wettbewerbsländern in der EU und den USA übernimmt dieser den überwiegenden Teil der Kosten. Das ist auch in Deutschland längst überfällig. Die Nutzerbeteiligung sollte zum Beispiel wie bei der Bahn auf höchstens 20 Prozent begrenzt werden.
- **Faire Handelspolitik verfolgen:** Einige Staaten setzen vermehrt auf Subventionen und Protektionismus. Umso wichtiger ist, den gegenseitigen Nutzen fairer und reziproker Marktöffnung herauszuarbeiten – und unfairen Wettbewerb konsequent zu ahnden. Das gilt insbesondere für

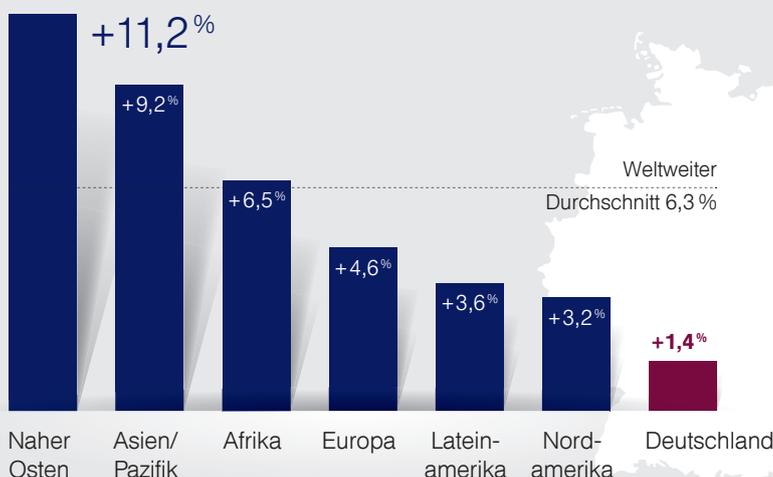
den Luftverkehr, der bei Streitigkeiten keine Klärung seitens der WTO erzielen kann, da der Luftverkehr nicht Teil der Welthandelsorganisation ist. Die EU-Kommission muss im Rahmen der aktuell laufenden Verhandlungen zu neuen Luftverkehrsabkommen mit den Golf-Staaten eine verlässliche Wettbewerbsaufsicht und Sanktionsmechanismen vereinbaren.

- **Klimaschutz flankieren:** Der internationale Luftverkehr ist der erste und bislang einzige Industriesektor, für den ein weltweites CO₂-Emissionsziel gilt. Grundlage bildet das CO₂-Kompensationsystem namens CORSIA, das 2016 von der UN-Luftfahrtorganisation ICAO beschlossen wurde. Lufthansa unterstützt den Ansatz gemeinsam mit der globalen Luftverkehrswirtschaft. Nun gilt es, CORSIA mit Leben zu füllen und den Alleingang der EU beim Luftverkehrsemissionshandel 2021 zu beenden. Denn diese EU-Insellösung hemmt die Gesamtwirkung eines globalen Systems. Der Klimaschutzbeitrag von CORSIA soll bereits ab 2022 höher als der des EU-Emissionshandels sein.

Deutschland braucht dringend eine international wachstumsfördernde und standortkostensenkende Luftverkehrspolitik. Wesentliche Eckpunkte, auch zu den Themen Betriebszeiten und Flughafenusbau, sind in dem Gutachten der Bundesregierung bereits ausformuliert. Die Empfehlungen sollten nach der Bundestagswahl nicht erneut diskutiert, sondern umgesetzt werden.

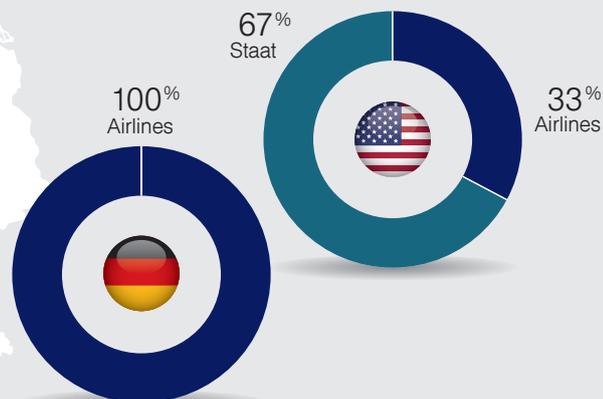
Wachstum von Fluggesellschaften nach Regionen 2016

In verkauften Personenkilometern (RPK)



Staat muss sich an Sicherheitskosten beteiligen

Gefahrenabwehr und Terrorbekämpfung sind gesamtgesellschaftliche Aufgaben. Entsprechend muss sich der Staat an dessen Finanzierung beteiligen.



Quelle: IATA, BDL