

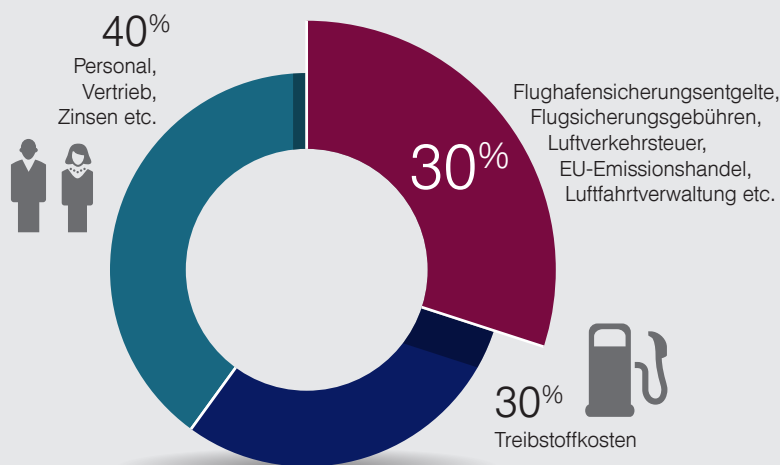


Luftverkehrskonzept: Steilvorlage für kommende Bundesregierung

Nach langjährigen Diskussionen hat Bundesverkehrsminister Dobrindt das Luftverkehrskonzept veröffentlicht. Aus Sicht der Lufthansa Group mit ihren rund 128 500 Mitarbeitern und etwa 110 Millionen Passagieren in 2016 ist es eine Blaupause für nachhaltigen Luftverkehr made in Germany – und damit eine strategische Steilvorlage für die kommende Bundesregierung.

Kostenstruktur deutscher Airlines

Ordnungs- und fiskalpolitische Kosten und Gebühren machen ein Drittel der Airline-Kosten aus.



Quelle: Luftverkehrskonzept der Bundesregierung



Politischer Rückenwind

- **Alexander Dobrindt**, Bundesverkehrsminister: „Fliegenationen sind Wohlstandsnationen. Der Luftverkehr ist Garant für Mobilität, Wachstum und Beschäftigung.“ 3.5.2017
- **Volker Kauder**, Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion: „Die Luftverkehrsteuer hat die längste Gegenwart hinter sich.“ 31.3.2017
- **Hubertus Heil**, Generalsekretär der SPD: „Der Kampf um faire Spielregeln im internationalen Luftverkehr ist zentral für die Zukunft des heimischen Luftverkehrs.“ 31.3.2017

Gutachten belegt staatlich bedingte Wettbewerbsverzerrungen

Die Grundlage bildet eine umfassende Markt- und Wettbewerbsstudie. Die von der Bundesregierung beauftragten Forschungsinstitute attestieren deutliche Wettbewerbsverzerrungen. Grund sind nationale Sonderbelastungen, die jeder Effizienzsteigerung der heimischen Unternehmen zuwiderlaufen: „Der fiskal- und ordnungspolitische Kostenanteil der Betriebskosten einer in Deutschland ansässigen Fluggesellschaft ist relativ hoch und stieg in den vergangenen Jahren stärker als die reguläre Preissteigerung in Deutschland“, so die Studie.

Das Bundesministerium hat nun daraus die richtigen Schlüsse gezogen: „Insbesondere die Luftverkehrsgesellschaften müssen gestärkt werden, die die deutsche Infrastruktur anteilmäßig am meisten bedienen. Sie sind essentiell für die Stärkung und Sicherung des Luftverkehrsstandorts Deutschland.“

Die Top-sechs-Themen aus Sicht der Lufthansa Group:

Luftverkehrsteuer

Der nationale Alleingang bei der Luftverkehrsteuer wirkt mit einem Volumen von rund einer Milliarde Euro pro Jahr seit 2012 wie ein Mühlstein auf die Wettbewerbsfähigkeit der davon mit fast zwei Dritteln besonders betroffenen deutschen Airlines. Dabei haben sich die Voraussetzungen, unter denen die Luftverkehrsteuer eingeführt wurde, erheblich geändert. Das Luftverkehrskonzept: „Deutschland steht volkswirtschaftlich gut da, unsere Luftfahrtunternehmen jedoch kämpfen um ihre Wettbewerbsfähigkeit.“ Diese treffende Situationsbeschreibung lässt sich ergänzen um einen Blick ins Ausland: Irland, die Niederlande und Österreich haben diese Wachstumsbremse längst abgeschafft oder halbiert. Deutschland muss endlich nachziehen.

Luftsicherheitskosten

Allein 2016 beliefen sich die Luftsicherheitskosten in Deutschland auf 656 Millionen Euro, zu zahlen exklusiv von den Airlines. Das Luftverkehrskonzept fällt ein vernichtendes Urteil: Bei den Luftsicherheitskontrollen handelt es sich „um Leistun-



gen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung. (...) Es ist aber nicht zu rechtfertigen, die Kosten, die durch die Gefahrenabwehr zum Wohl der gesamten Gesellschaft entstehen, nur einem Wirtschaftszweig anzulasten.“ Der deutsche Staat muss seiner Verantwortung endlich gerecht werden, siehe den Bahnverkehr: Dort finanziert er die Sicherheitskosten zu 80 Prozent.

Flughafentgelte

Airlines entrichten in Deutschland pro Jahr über 2,7 Milliarden Euro für Flughafentgelte. Das Luftverkehrskonzept thematisiert das Verhältnis zwischen Fluggesellschaften und Flughäfen. So könne „nicht ausgeschlossen werden, dass manche Flughäfen bei bestimmten Diensten gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften eine Monopolstellung einnehmen“. Dabei wird an die Bundesländer als Genehmigungsbehörden appelliert, ihrer Verantwortung für angemessene Entgelthöhen gerecht zu werden und Luftverkehrsgesellschaften in den Prozess stärker einzubinden. Aus Sicht der Lufthansa kann nicht akzeptiert werden, dass sich die Flughäfen aus der Selbstfinanzierung des Luftverkehrs immer mehr zurückziehen und sämtliche Kosten allein den Airlines aufbürden. So sind die Flughafentgelte in den letzten Jahren trotz steigender Passagierzahlen und sinkender Kapitalkosten signifikant gestiegen. Zusätzliche Kapazität sollte nur geschaffen werden, wenn der Bedarf auch tatsächlich absehbar und sowohl aktuell als auch nachhaltig finanzierbar ist.

EU-Emissionshandel

Laut Beschluss der UN-Luftfahrtorganisation ICAO soll das Wachstum des internationalen Luftverkehrs ab 2020 weitestgehend ohne zusätzliche Klimabelastungen erfolgen. Grundlage ist das CO₂-Kompensationssystem CORSIA. Die Lufthansa Group unterstützt diesen Ansatz seit Jahren. Offen ist derzeit

noch, wie es mit dem EU-Emissionshandel für den Luftverkehr weitergehen wird. Zu Recht pocht das Luftverkehrskonzept darauf, „Doppelregulierung von CO₂-Emissionen des internationalen Luftverkehrs“ zu vermeiden.

Betriebszeiten der Flughäfen

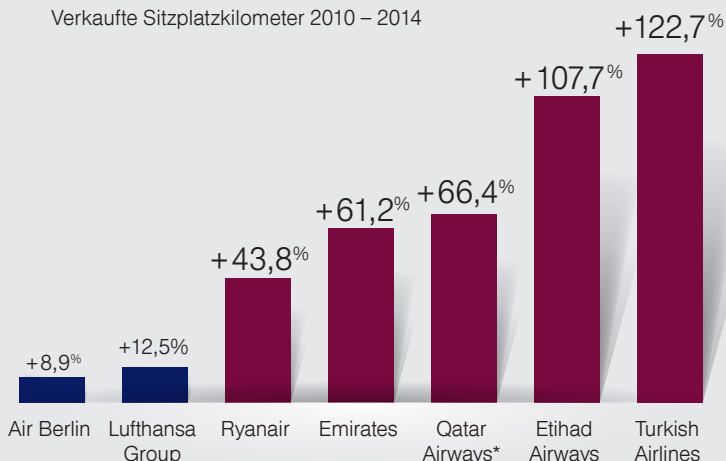
Das Luftverkehrskonzept geht umfassend auf das Thema Betriebszeiten ein. Für Airports mit bundesweiter Bedeutung gilt: „Weitere Einschränkungen der im europäischen und weltweiten Vergleich an deutschen Flughafenstandorten bereits sehr eingeschränkten Betriebszeiten (einschließlich Nachtflugverbote) würden zu wesentlichen Wettbewerbsnachteilen für die gesamte Luftverkehrswirtschaft und den Wirtschaftsstandort Deutschland führen.“ Zudem sind „bei bereits bestehenden Nachtflugbeschränkungen die strikten Regelungen insoweit zu flexibilisieren, als Ablaufverspätungen, die außerhalb des Einflussbereichs der Flughafenutzer liegen, nicht zu deren Lasten gehen“. Das Lufthansa Drehkreuz Frankfurt ist seit 2011 von 23 bis 5 Uhr im Gegensatz zu Drehkreuzen vieler Wettbewerber in Europa und im Mittleren Osten komplett geschlossen.

Liberalisierung

Deutschland bietet ausländischen Airlines heute schon einen äußerst liberalen Marktzugang. „Eine weitere Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes sollte aufgrund der in den vergangenen Jahren gemachten Erfahrungen grundsätzlich Hand in Hand mit der Gewährleistung fairer und vergleichbarer Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen erfolgen. Nur so kann sichergestellt werden, dass ein chancengleicher Wettbewerb existiert. Des Weiteren darf Liberalisierung nicht zur Folge haben, dass Sicherheits-, Sozial- und Umweltstandards aufgegeben oder gemindert werden.“ Die Lufthansa Group teilt seit jeher diese Auffassung.

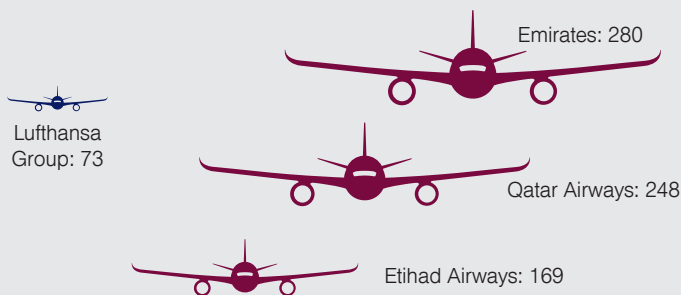
Deutsche Fluggesellschaften wachsen unterdurchschnittlich

Verkaufte Sitzplatzkilometer 2010 – 2014



Golfairlines bauen Langstreckenflotten weiter massiv aus

Festbestellte Großraumflugzeuge, Stand 2014



Quelle: DIW Econ, Gutachten zur Grundlagenermittlung für das Luftverkehrskonzept
* Qatar veröffentlicht keine Zahlen zur Verkehrsleistung; Grundlage: Angebotsentwicklung (SKO), Quelle: OAG