

Luftverkehr in Deutschland

HOHE STANDORTKOSTEN HEMMEN ERHOLUNG

Das Flugangebot in Europa ist nahezu wieder auf Vorkrisenniveau. Einige Länder verzeichnen bereits neue Rekorde. In Deutschland wiederum erholt sich der Luftverkehr nur langsam. Woran liegt das?

In diesen Tagen wird vermehrt darüber spekuliert, welchen Einfluss Lufthansa auf das noch unterentwickelte Flugangebot im deutschen Luftverkehrsmarkt habe.

Zu den Fakten: Die hohe Nachfrage nach Flugreisen trifft in Europa und Deutschland vielerorts auf eine Infrastruktur, deren Kapazität aus ganz unterschiedlichen Gründen begrenzt ist. Nach dem vergangenen Sommer hat die Branche wichtige Schlüsse gezogen, um die Resilienz zu stärken. Bei Lufthansa läuft die Personaloffensive auf Hochtouren. Viele Flughäfen suchen ebenfalls Mitarbeitende.

Priorität: stabiler Flugplan

Noch gibt es aber Engpässe bei den Dienstleistern, im Luftraum oder bei der Ersatzteilerversorgung. Angesichts dieser Situation bietet Lufthansa so viele Verbindungen an, wie auch zuverlässig geflogen werden können. Ein stabiler Flugplan hat für uns höchste Priorität. Der Drehkreuz-Verkehr ist besonders sensibel. Das Zubringer-Netz muss fein abgestimmt sein und zuverlässig geflogen werden. Trotz der vorsichtigen Planung müssen wir unseren Passagieren wegen Unzulänglichkeiten, zum Beispiel im Gepäcktransport, immer noch teilweise Qualitätseinbußen zumuten.

Hinzu kommt: Im Inlandsverkehr bietet die Bahn auf vielen Strecken eine gute Alternative. Lufthansa hat die Kooperation mit der Deutschen Bahn gestärkt und ausgebaut. Für jeden Zubringerflug nach Frankfurt gibt es mittlerweile eine intermodale Option: Lufthansa Express Rail. Insgesamt 550.000 Passagiere haben im vergangenen Jahr das Kombiticket genutzt. Das Angebot umfasst 26 Destinationen.

Low Cost Airlines ziehen sich zurück

Auffällig ist der Rückgang im innerdeutschen Punkt-zu-Punkt-Verkehr – jenseits der Drehkreuze Frankfurt und München. Das hat einen Grund: Die Low Cost Airlines kehren Deutschland den Rücken. Dieser Trend begann vor der Corona-Pandemie – und setzt sich nun weiter fort. So hat Ryanair bereits im August 2019 entschieden, innerdeutsche Flüge gänzlich aus dem Programm zu nehmen. Die in Deutschland stationierte Flotte hat das irische Unternehmen nahezu halbiert.

Auch easyJet hat die Präsenz hierzulande enorm reduziert. Insbesondere die Basis am Berliner Flughafen wurde deutlich verkleinert. Eurowings hat diese Lücke teilweise aufgefangen. Wohlgermerkt nach dem Rückzug von easyJet.

Sitzplatzangebot nach Zielregion

2. Jahreshälfte 2023

Langstrecke

20,1 Mio. Sitzplätze = **91%**

Kurz- und Mittelstrecke

96,3 Mio. Sitzplätze = **88%**

Innerdeutsch

9,9 Mio. Sitzplätze = **57%**

Gesamt

85%

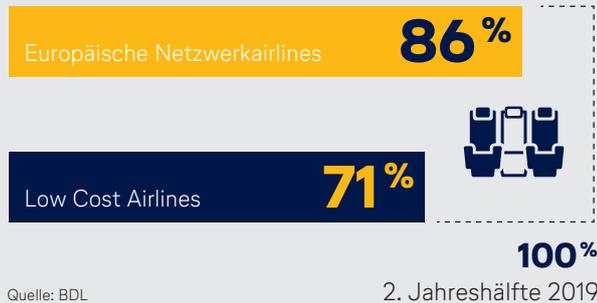


100%

2. Jahreshälfte 2019

Entwicklung Sitzplatzangebot ab Deutschland

2. Jahreshälfte 2023 gegenüber Vergleichszeitraum 2019



Die Entscheidung der Low Cost Carrier ist freiwillig und die Begründung jeweils gleichlautend: Die Standortkosten in Deutschland sind zu hoch. Die eigenen Flugzeuge können andernorts in Europa profitabler eingesetzt werden. Die Billigairlines forcieren ihre aggressiven Wachstumsstrategien vor allem im südlichen und südöstlichen Europa. Ihre Verbundenheit mit einem Standort ist gering. Wo keine Subventionen fließen, ziehen sie sich zurück. Interessant zudem: In den Märkten, die von Billiganbietern dominiert werden, unterscheidet sich die Preisentwicklung kaum vom internationalen Luftverkehr. In Italien hat beispielsweise Ryanair als Marktführer vor zwei weiteren Low Cost Anbietern eine dominante Stellung. Gleichwohl ist der Preisanstieg im italienischen Markt noch deutlich höher als in Deutschland.

Rekordniveau bei Standortkosten

Unstrittig ist: Deutschland zählt vor allem aufgrund der hohen Steuern und Gebühren zu den teuersten Luftverkehrsstandorten europaweit. Die Luftverkehrsteuer wurde erst kurz vor Corona erhöht. Die Luftsicherheitsgebühren sind hoch. Die Flugsicherungsgebühren haben Anfang 2023 ein Rekordniveau erreicht. Innerhalb von nur zwei Jahren hat sich die An- und Abfluggebühr in Deutschland annähernd verdoppelt.

Im innerdeutschen Verkehr fallen diese hohen Abgaben besonders stark ins Gewicht. Und die politisch induzierten Kosten steigen weiter. Dafür sorgen nicht zuletzt die jüngsten EU-Beschlüsse in der Klimaschutzpolitik. Klar ist: Um die internationale Konnektivität Deutschlands zu optimieren, bedarf es einer integrierten Verkehrs- und Klimaschutzpolitik. Dass Deutschland im europäischen Vergleich zurückfällt, ist auch das Ergebnis immer neuer Zielkonflikte. Die Erwartungen für möglichst viele Flugverbindungen sind nicht realistisch, wenn politisch der Umstieg auf die Bahn gewollt wird.

Zug zum Flug

Aus 26 Städten bietet Lufthansa ICE-Zubringerverbindungen zum Frankfurter Flughafen an – mit einem Ticket und Umsteigegarantie.



Lufthansa Express Rail buchen

1. Wählen Sie einen unserer vielen Lufthansa Express Rail Bahnhöfe in der Flugsuche als Abflughafen aus.
2. Bestimmen Sie anschließend in der Flugübersicht Ihre Lufthansa Express Rail Verbindung.
3. Buchen Sie bequem und checken Sie ab 23 Stunden bis 15 Minuten vor Abflug gleichzeitig für Zug und Flug ein.
4. Reisen Sie nahtlos zu Ihrem Abflug am Frankfurt Airport an – entspannt und mit Umsteigegarantie.

„Insgesamt hat Deutschland an Attraktivität verloren. (...) Es fehlen die Anreize, um unsere Präsenz in Deutschland auszubauen. (...) Neue Flugzeuge werden wir aber bevorzugt in anderen Märkten stationieren, in denen für Fluggesellschaften Anreize bestehen, Kapazitäten zu stationieren, beispielsweise in Polen oder Italien.“

Annika Ledeboer

Ryanair, Country Managerin Deutschland