

Hohe Standortkosten

DEUTSCHLAND VERLIERT

Fliegen in und ab Deutschland wird immer teurer. Während die meisten anderen EU-Länder die Krise überwunden haben, stockt hierzulande die Erholung. Für einen starken Luftverkehrsstandort braucht es einen politischen Richtungswechsel.

Der Luftverkehr wächst, allerdings außerhalb Deutschlands. Während die meisten europäischen Länder 2023 bereits wieder das Vorkrisenniveau erreicht haben, liegt das Sitzplatzangebot hierzulande bei nur rund 80 Prozent verglichen mit vor Corona. Manche Flughäfen wie Berlin, Stuttgart oder Düsseldorf liegen sogar noch darunter. Für die betroffenen Wirtschaftsregionen sind die Konnektivitätsverluste erheblich.

Besonders schwach ist der innerdeutsche Verkehr. Nach Prognosen des Bundesverbands der Luftverkehrswirtschaft (BDL) liegt die Erholungsrate gegenüber 2019 im Sommer 2024 bei etwa 50 Prozent, ohne die Drehkreuz-Verkehre beträgt sie sogar nur 25 Prozent. Gravierende Einschnitte gibt es auch auf Verbindungen mit europäischen Metropolregionen. Touristikziele ausgeklammert, ist das Punkt-zu-Punkt-Streckennetz mit Startpunkt in Deutschland spürbar ausgedünnt.

Staatliche Abgaben steigen stetig

Wesentlicher Grund für diese Entwicklung: Fliegen in und ab Deutschland ist zu teuer. Die eh schon hohen Belastungen sind zuletzt nochmals deutlich gestiegen. Markanteste Beispiele sind die Luftverkehrsteuer, die 2020 um bis zu 77 Prozent stieg, und die seit 2021 mehr als verdoppelten Flugsicherungsgebühren. Billigfluggesellschaften haben auf die Kostenexplosion reagiert und ihr hiesiges Angebot deutlich reduziert – sie expandieren andernorts.

Entlastungen sind nicht in Sicht. Im Gegenteil, die Kostennachteile drohen sich strukturell zu verfestigen. Zum 1. Mai 2024 steigt die Luftverkehrsteuer um weitere 20 Prozent. Die Flugsicherungsgebühren erhöhen sich 2025 um bis zu 50 Prozent. Die Summe der Kosten ist in vielen Teilen des Bundesgebiets längst zum Hemmschuh für die internationale Anbindung geworden. Verschärfend hinzu kommen die einseitigen, wettbewerbsverzerrenden Belastungen der EU-Klimaschutzpolitik.

Teurer Luftverkehrsstandort

Hebt ein innereuropäischer Flug mit dem Mittelstreckenjet A320 neo ab Stuttgart, Frankfurt oder Düsseldorf ab, werden rund 4.000 Euro an staatlichen Abgaben* (ohne Flughafenentgelte) fällig. Das ist deutlich mehr als in anderen EU-Ländern. Startet der gleiche Flug in Madrid oder Barcelona, entstehen Kosten von nur rund 600 Euro. Übrigens: Lufthansa erwirtschaftet pro Passagier durchschnittlich etwa 15 Euro.



* Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsabgaben, Flugsicherung

Quellen: BDL, DLR

Für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands ist die Entwicklung gefährlich. Intermodalangebote können fehlende Mittelstrecken nicht kompensieren. Und auf der Langstrecke droht der Verlust wichtiger Marktanteile für die heimische Luftfahrtindustrie. Denn von einem verteuerten innerdeutschen Zubringerverkehr profitiert nicht etwa die Umwelt – auch wenn dieser Irrglaube weit verbreitet ist. Gewinner sind vielmehr internationale Netzwerk-Airlines, die Umsteigepassagiere aus Deutschland an ihre ausländischen Drehkreuze lotsen. Gerade die Airlines vom Golf und Bosphorus werden in dieser Strategie von ihren Heimatstaaten kompromisslos unterstützt.

All das muss die Politik in den Blick nehmen. Gezielte Korrekturen sind erforderlich, Entlastungen überfällig. Andernfalls verliert Deutschland wertvolle Marktanteile im Luftverkehr und Wachstumspotenziale der exportorientierten Industrie. Wer weiter an der Kostenschraube dreht, gefährdet langfristig auch die strategische Autonomie des Landes. Denn eines zeigen die Verkehrszahlen deutlich: Der internationale Luftverkehr wächst weiter – ob mit oder ohne Deutschland.