



Luftverkehrsstandort Deutschland – Perspektiven der Gesetzgebung

IHK-Verkehrsausschuß

Jan Heile, ADV

München, 13.02.2025



Gesetzgebung und Luftverkehr: hohe Belastungen und viele Regularien bremsen das Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland

Statt...



Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

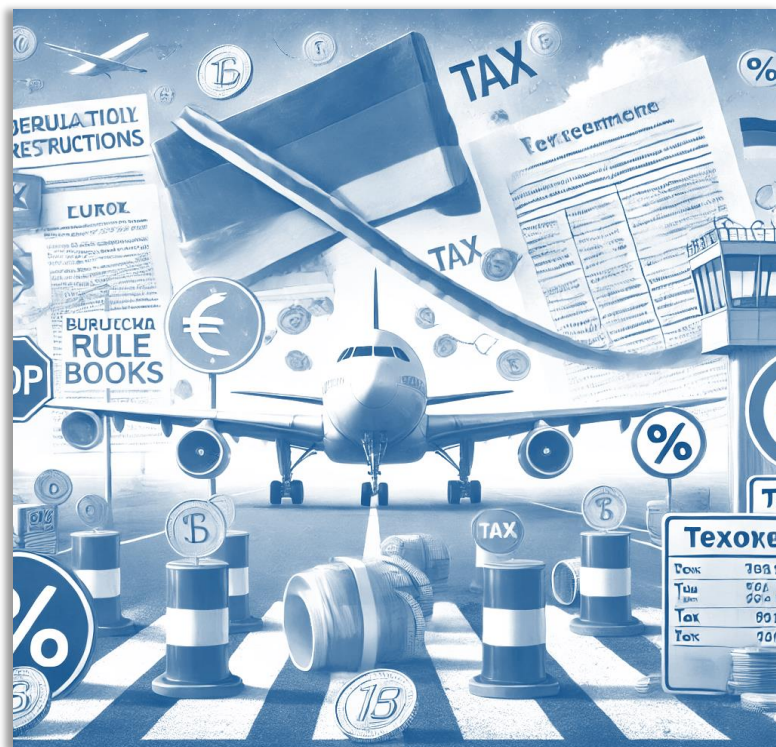


Verbesserung der Verkehrsanbindung



Förderung von Innovationen

...Belastungen, Steuern, Vorschriften



Drei Beispiele zeigen die Entkopplung von Gesetzgebung und Bedürfnissen des Luftverkehrs am Industriestandort Deutschland

Gebühren und Steuern



Hohe Standortkosten führen zur Abwanderung von Verkehr

Alleingänge im Klimaschutz



Unerfüllbare Vorschriften im Klimaschutz führen zu Mehrkosten

Luftverkehrsaufkommen



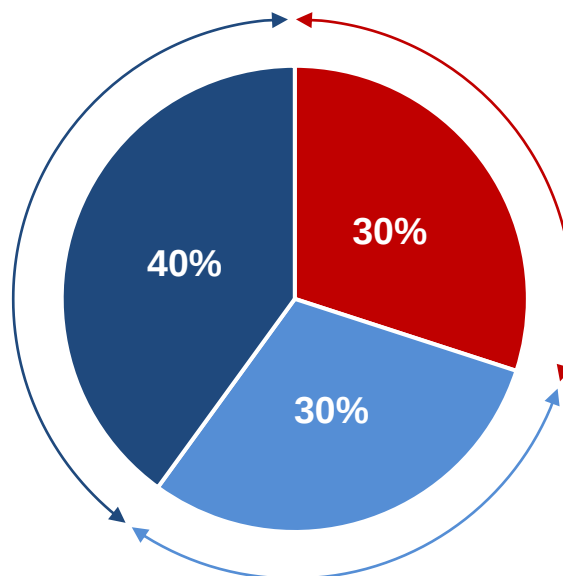
Regulative Beschränkungen mindern Angebot

Hohe regulative Belastungen benachteiligen deutsche Flughäfen im europäischen Standortwettbewerb | Airlines meiden Deutschland

Laufende Kosten

- Personalkosten
- Abschreibungen
- Leasingraten
- Wartung/Reparaturen

entsprechen **40%**
der Gesamtkosten



30%
der Kosten entfallen auf
die Beschaffung von
Kerosin

Überproportional hohe
regulativ bedingte

Standortkosten in Deutschland

verteuern für eine Airline die
Aufnahme von neuen Flügen

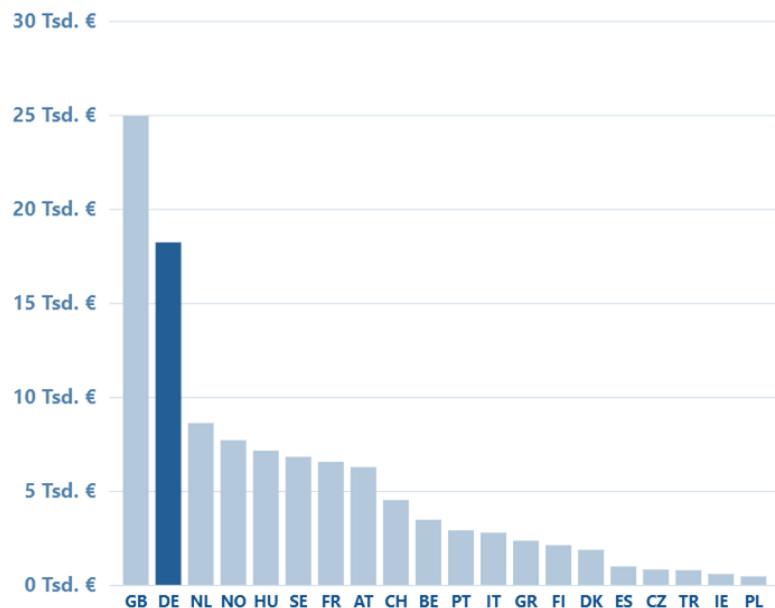
- **Luftsicherheitsgebühren**
- **Flugsicherungsgebühren**
- **Luftverkehrsteuer**
- Flughafen-/BVD-Entgelte

Standortkosten | Wettbewerbsnachteile für deutsche Flughäfen durch hohe regulative Belastungen

Diese staatlichen Gebühren sind in Deutschland doppelt so hoch, wie in Rest-Europa

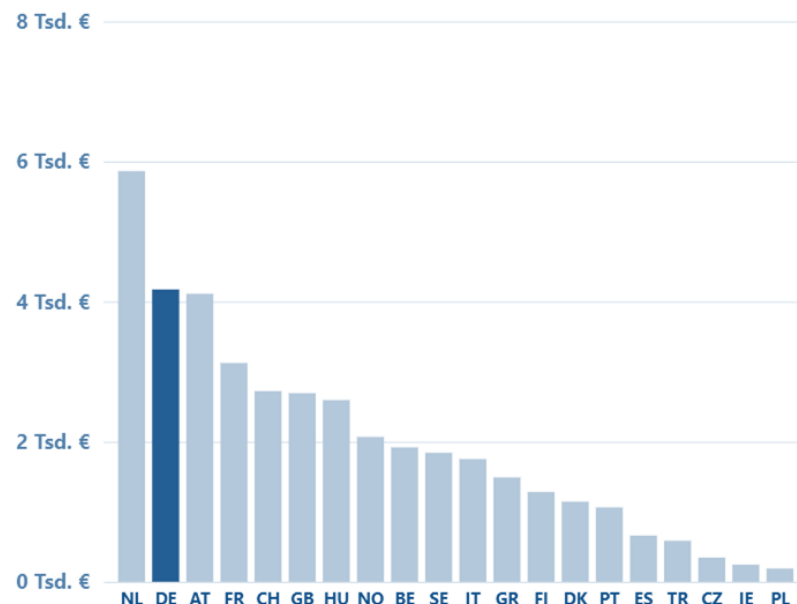
DE – New York (B787)

Ø Staatliche Steuern und Gebühren



DE – Palma (A320)

Ø Staatliche Steuern und Gebühren



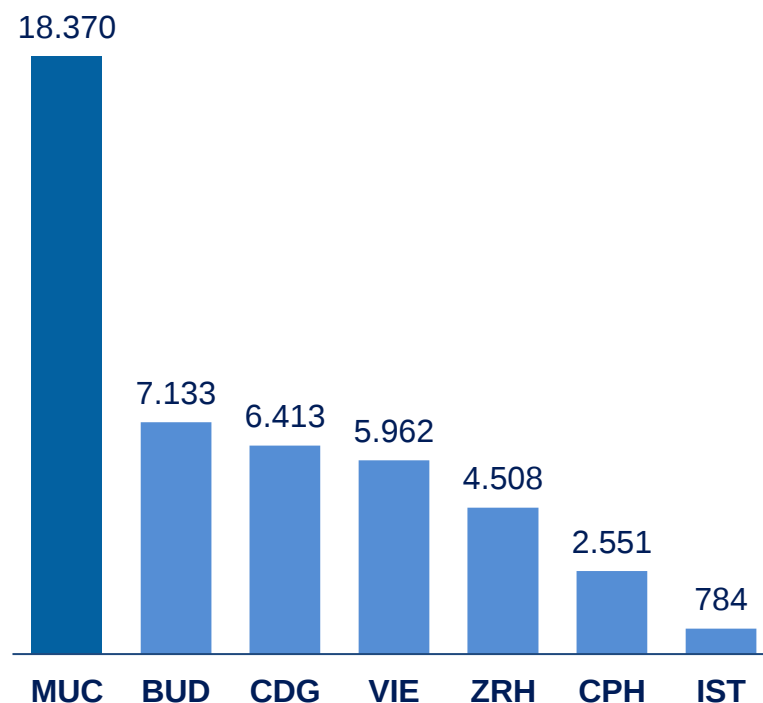
Standortkosten | Wettbewerbsnachteile für deutsche Flughäfen durch hohe regulative Belastungen

Beispiel München: Deutliche Wettbewerbsnachteile durch hohe staatliche Belastungen

Viele Wege von/über Europa nach New York

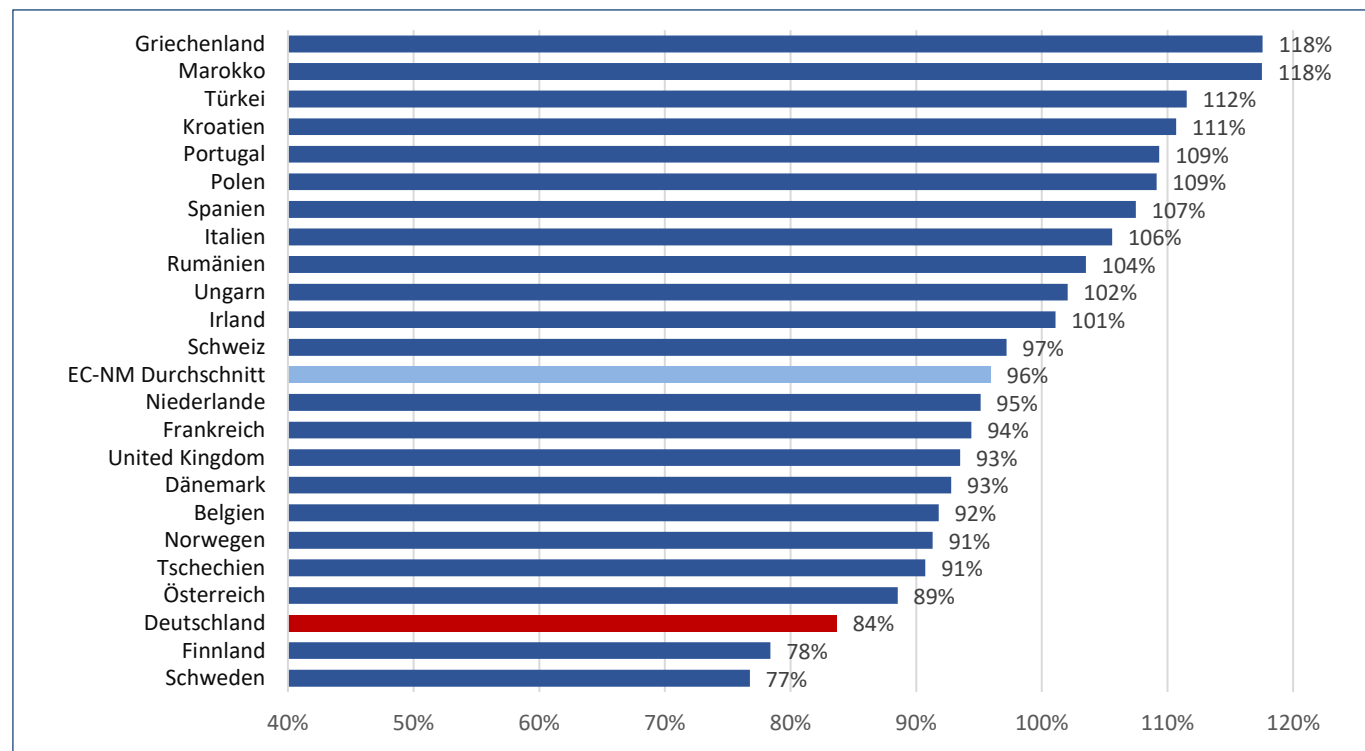


Staatliche Abgaben in € für Flug nach NY¹



Die Konsequenz: Recovery-Rate in DE mit am schlechtesten!

Verkehrserholung 2024 – 2019 in Europa



**Deutschlands
Recovery-Rate
liegt um 12
Prozentpunkte
unter dem
europäischen
Durchschnitt!**

Mit dramatischen Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort

Pax-Struktur

4 von 5 Passagieren fliegen innerhalb Europas

Incoming-Anteil fällt auf nur noch 23% ggü. 34% vor der Pandemie

Anteil des Businessverkehrs sinkt um rd. 15% auf nur noch 20%

Wer fliegt in Deutschland?



50% Touristik
30% VFR
20% Business

Pax-Aufkommen (an+ab) in Mio.

Passagier-Aufkommen noch unter dem Niveau von 2013



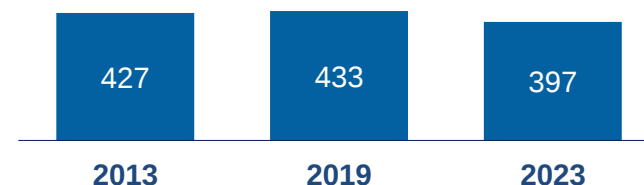
Strecken

200 Strecken weniger im Angebot von Deutschland!



Direkt erreichbare Ziele

30 Ziele im Direktflug von Deutschland nicht mehr erreichbar



Emissionshandel: Luftverkehr seit 2012 im ETS – für Luftverkehr zusätzliche Kostenbelastung; keine CO2-freien Alternativen

ETS – Funktionsweise & Konsequenz



- Luftverkehr seit 2012 Teil des ETS
- Für CO2-Emissionen müssen Zertifikate ersteigert werden
- Ab 2026 keine kostenfreie Zuteilung für airlines mehr
- Preis pro Tonne CO2: derzeit ca. 70€
- Keine Möglichkeit des Ausweichens auf CO2-freie Energieträger



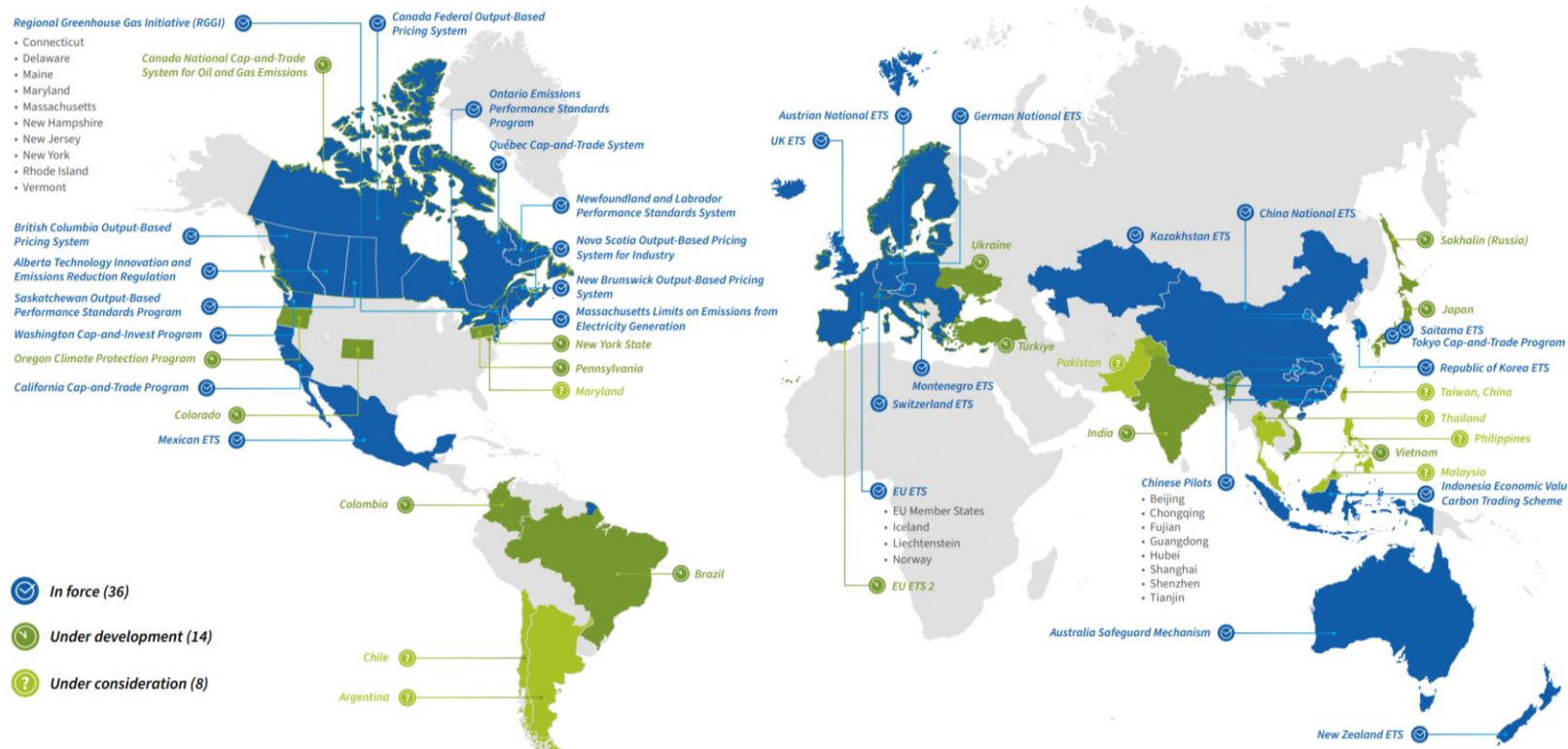
Mehrbelastung Kurzstrecke:
ca. 7 Euro pro Ticket



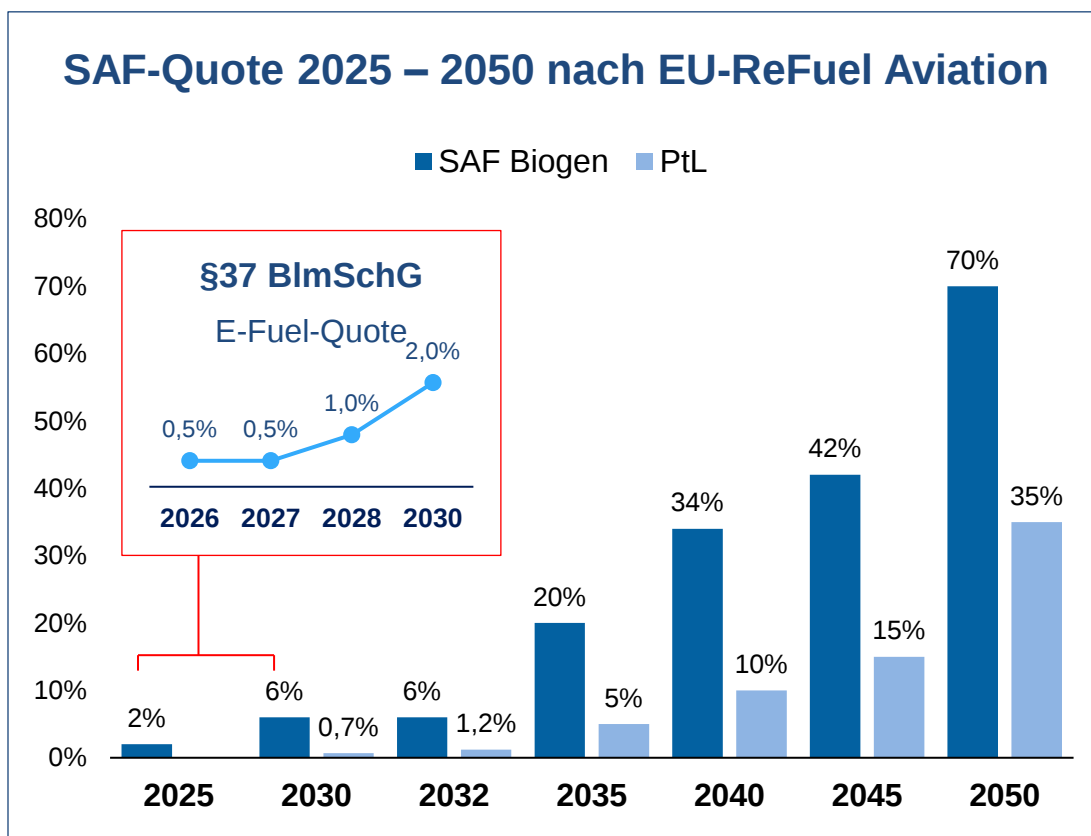
Mehrbelastung Langstrecke:
ca. 70 Euro pro Ticket

ETS sind NICHT weltweit verbreitet: Wettbewerbsnachteil Deutschland vs. Mittlerer Osten und Amerika

ETS – weltweite Anwendung



Ab Januar 2025 gilt die ReFuel Aviation | 2% SAF-Anteil dann EU-weit Pflicht | Deutscher Sonderweg bei eFuel-Anteil



Herausforderungen für die Industrie

1. SAF ist fünf- bis zehnmal teurer als Kerosin
→ Wettbewerbsverzerrungen müssen vermieden werden.
2. Es wird voraussichtlich nicht genug PtL-Treibstoff geben
→ Anlagenbau muss gefördert werden.
3. Pönale für nicht vorhandenes PtL zusätzliche Kostenbelastung

Wettbewerbsverzerrungen und Carbon Leakage durch eine einseitige europäische Quotenregelung sind unbedingt zu vermeiden

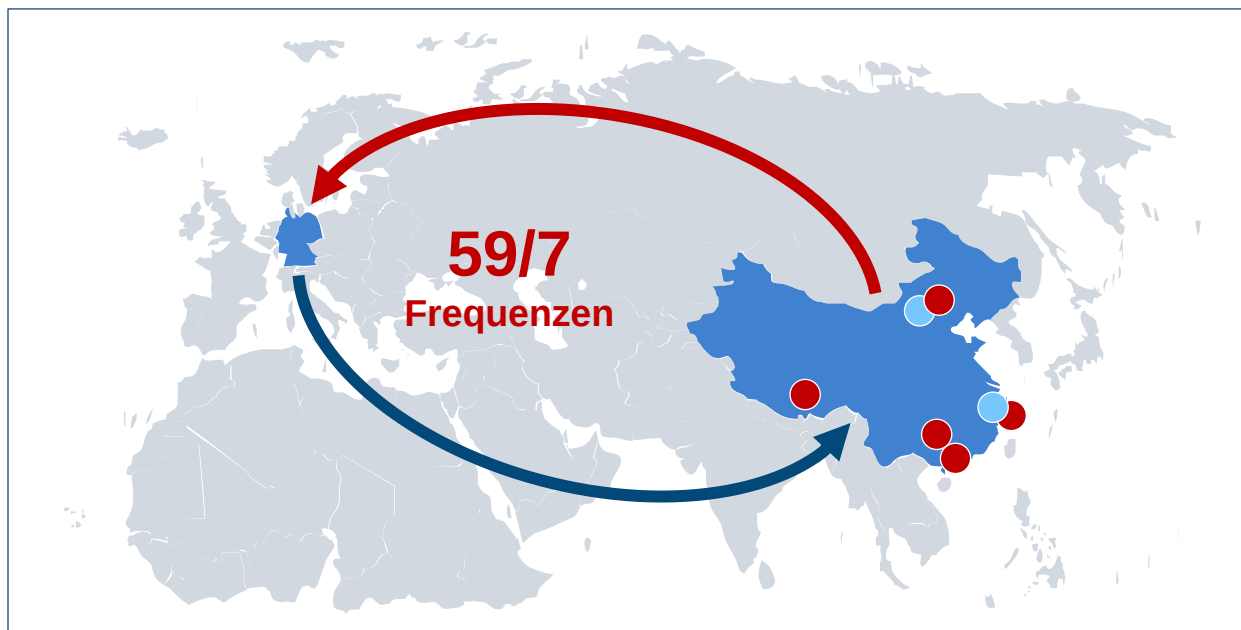
Wettbewerbsverzerrung und Carbon Leakage



1. EU-Airlines müssen an EU-Airports teures SAF tanken.
2. Nicht-EU-Airlines sparen SAF-Kosten, wenn sie über ihre Drehkreuze fliegen – die Ticketpreise sind günstiger.
3. Verkehr würde verlagert, CO₂-Ausstoß nicht verhindert.

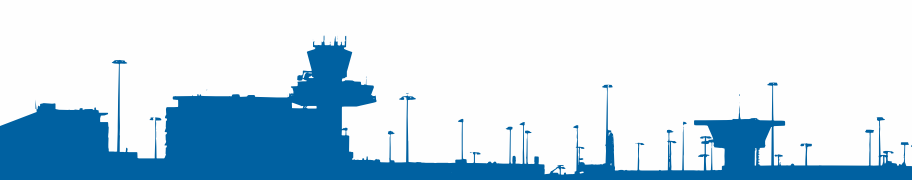
Die Verkehrsrechte zwischen zwei Staaten werden behördlich verhandelt und festgelegt

Beispiel: Verkehrsrechte Deutschland – China



- Unter Abwägung aller Stakeholder-Interessen legt das BMDV Verkehrsrechte fest
- Übersteigt die Nachfrage die vorhandenen Verkehrsrechte, wandern Passagiere ab
- Deutschland wird dann über Umsteigeverkehre angebunden

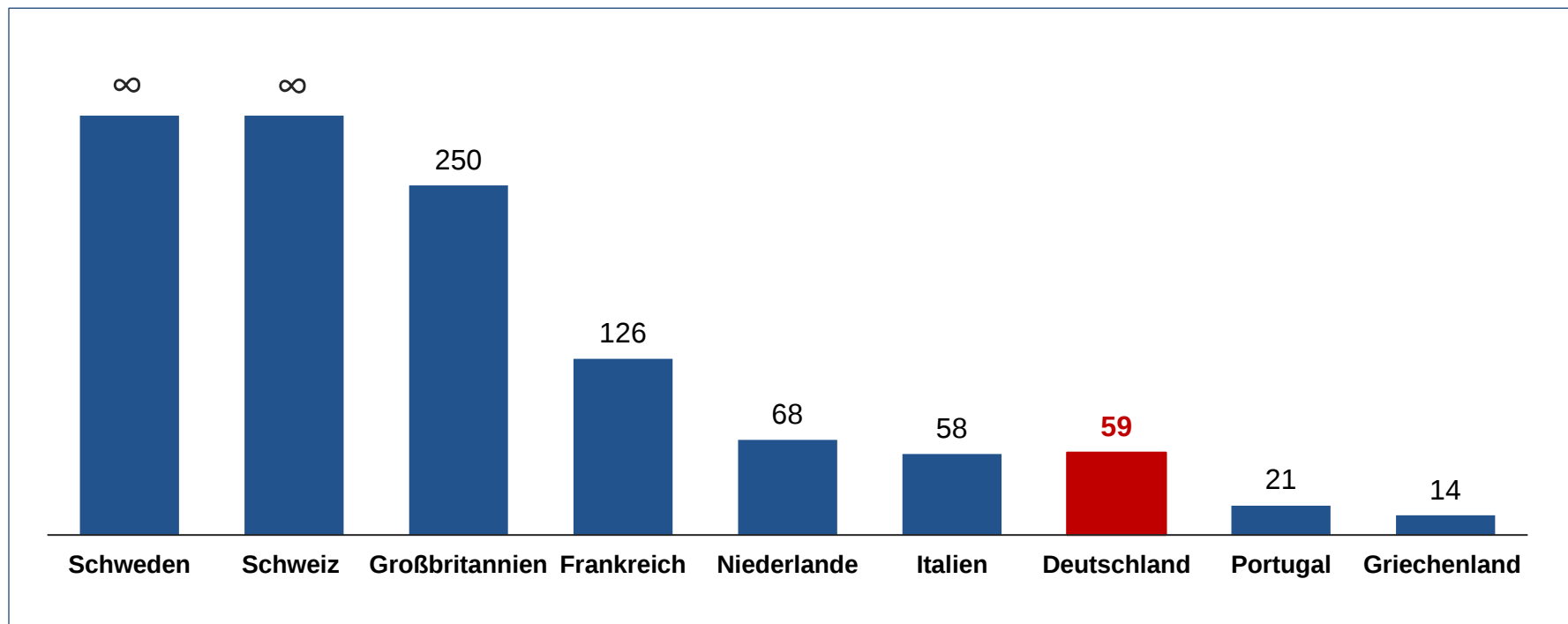
➔ NUR Direktverbindungen zwischen DEU-CHI sichern Marktanteile für deutsche Airports.



Luftverkehrsverhandlungen | Verkehrsrechte

Deutsche Wirtschaftsstandorte benachteiligt durch restriktive Verkehrsrechtevergabe in den letzten Jahren

Vereinbarte Frequenzen pro Woche mit China

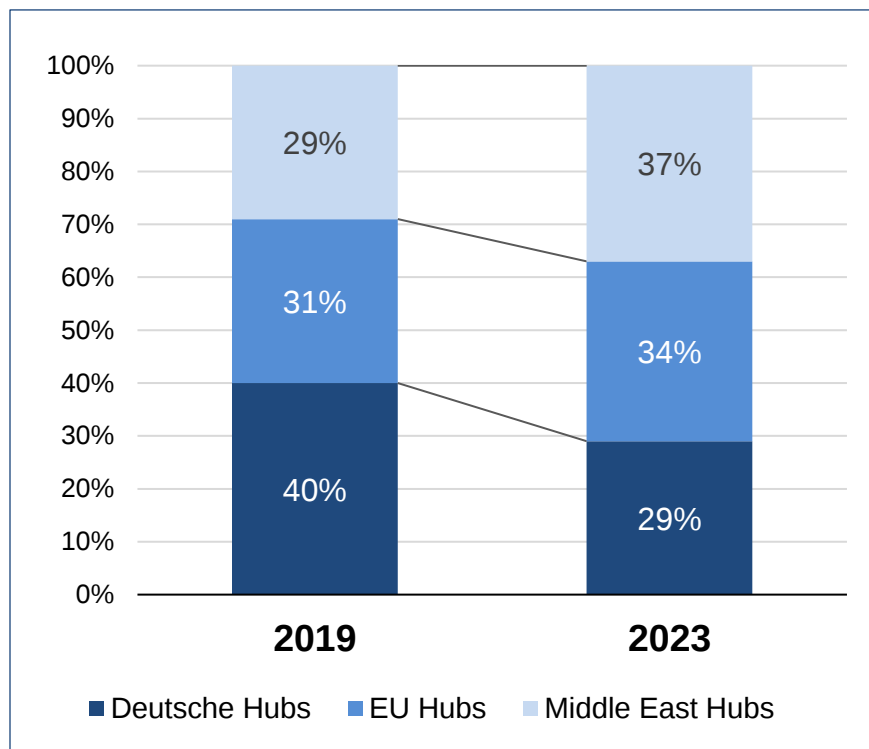


Quelle: ACI: EU China Connectivity Fiche

*UK: 100/7 für London, 150/7 für andere Routen im Passagier- und kombinierten Verkehr, sonst unlimitiert

China – immer mehr Passagiere erreichen Deutschland über Umsteigeverbindungen

Entwicklung Marktanteile Umsteigeverkehr China – Deutschland



Lufthansa-Hubs auch im Transferverkehr mit hohem Marktanteil 2019

- 1,9 Mio. Gesamteinsteiger in DEU nach China
- 460.000 Einsteiger via Hubs nach China (Anteil von 24%)

Marktnachfrage nach Corona noch auf geringem Niveau, ABER

- Hubverkehr gewinnt Anteil am Gesamtmarkt (28%)
- LH-Hubs verlieren in Summe Marktanteile (-6PP)

Fazit

Fazit:

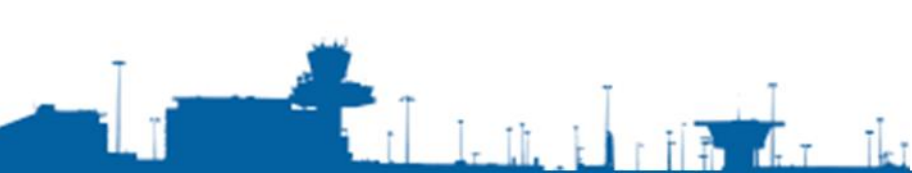
Wir wünschen uns für einen prosperierenden Wirtschaftsstandort

Eine Reduzierung der Abgaben – vor allem die Abschaffung der Luftverkehrssteuer

Eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der Klimaschutzvorgaben

Sinnvolle, technisch machbare Regularien

Abbau von Bürokratie und Beschränkungen zur Freisetzung von Marktpotentialen



FLUGHAFENVERBAND



Flughafenverband ADV

Unsere Flughäfen:
Regionale Stärke, Globaler Anschluss