

Wir beflügeln Deutschland.

BDF-Airmail Mai 2017

2017: Kosten steigen, Marktanteile sinken

Wie bereits in den Vorjahren konnten die deutschen Fluggesellschaften auch in 2016 nicht mit dem Wachstum ihrer ausländischen Wettbewerber am Luftverkehrsstandort Deutschland mithalten. Während die ausländischen Airlines ihr Sitzplatzangebot für Flüge in, von und nach Deutschland um +10,1% steigerten, konnten die deutschen Fluggesellschaften ihr Angebot nur um +1,3% ausbauen. Die Folge: Die ausländischen Airlines steigerten ihren Marktanteil am Luftverkehr in Deutschland weiter und erreichten erstmals einen Anteil am Gesamtmarkt von über 40% - entsprechend sank der Marktanteil der deutschen Fluggesellschaften in Deutschland in 2016 zum ersten Mal unter die 60%-Marke.

Dieser Trend setzt sich im ersten Quartal 2017 unverändert fort. Der Marktanteil der ausländischen Airlines stieg in den ersten drei Monaten auf 43,5%; der Marktanteil der deutschen Airlines sank weiter auf 56,5%. Seit 2012 verloren die deutschen Fluggesellschaften damit insgesamt 6,7 Prozentpunkte, was einem Verlust von rund 15 Mio. Passagieren oder der Kapazität einer ganzen deutschen Fluggesellschaft mit etwa 80 Flugzeugen und 6.400 Beschäftigten entspricht.

Eine der Hauptursachen hierfür ist der stetige Anstieg der fiskal- und ordnungspolitischen Belastungen aus Luftverkehrsteuer, Gebühren und Entgelten in Deutschland. Diese Belastungen machen mittlerweile 30% der Gesamtkosten einer deutschen Fluggesellschaft aus und verzerren den Wettbewerb zwischen deutschen und ausländischen Airlines. Warum benachteiligt dies besonders deutsche Fluggesellschaften? Für ausländische Airlines machen Starts und Landungen in Deutschland nur einen kleinen Teil ihres Gesamtumsatzes aus. Den größten Teil erwirtschaften sie mit Abflügen von ihren ausländischen Heimatflughäfen, an denen es bspw. keine Luftverkehrsteuer gibt und Luftsicherheitskosten teilweise vom Staat getragen werden. Diese geringere Belastung gibt ausländischen Wettbewerbern Spielräume in ihrer Preiskalkulation, die sie im harten Verdrängungswettbewerb in Deutschland nutzen.

Um also weitere Marktanteilsverluste für die deutschen Airlines zu verhindern, müssen die fiskal- und ordnungspolitische Belastungen in Deutschland sinken.

Position des BDF

Mit der Entlastung der Flugsicherung von flugsicherungs-fremden Kosten hat die Bundesregierung einen wichtigen ersten Schritt zur Stabilisierung der hohen Abgabenlast in Deutschland getan. Andere Kosten steigen aber weiter an, insbesondere die Luftsicherheitskosten für die Passagier- und Gepäckkontrollen. In vielen anderen Ländern wird ein Großteil der Kosten für diese hoheitliche Aufgabe seit langem vom Staat getragen – diesen Weg muss auch Deutschland gehen.

Wussten Sie schon...?

...dass rund 30% der Gesamtkosten deutscher Fluggesellschaften aus ordnungs- und fiskalpolitischen Belastungen wie Steuern, Gebühren und Entgelten bestehen.

...dass diese Kosten mittlerweile rund 5,9 Mrd. Euro jährlich am Luftverkehrsstandort Deutschland betragen.

...dass die Kosten aus Gebühren und Entgelten in den letzten Jahren deutlich gestiegen sind und mit über 20% mittlerweile die zweitgrößte Einzelposition nach den Treibstoffkosten ausmachen.

...dass der Marktanteil ausländischer Airlines in Deutschland bereits deutlich über 40% beträgt und weiter ansteigt.



Wir beflügen Deutschland.

Infrastrukturkosten steigen weiter

Der BDF-Infrastrukturkostenindex ermittelt die Belastungen für einen innereuropäischen Flug aus Deutschland mit Luftsicherheitsgebühren für Passagier- und Gepäckkontrollen, Flugsicherungsgebühren für den An- und Abflug sowie Flughafenentgelten. Trotz der von der Bundesregierung beschlossenen Entlastungen für die Flugsicherung in Deutschland, zeigt der BDF-Index, dass die Infrastrukturkosten aus Gebühren und Entgelten auch 2017 weiter steigen, und sich die Schere zwischen steigenden Infrastrukturkosten und sinkenden Ticketerlösen bei den Fluggesellschaften immer weiter öffnet.

Wesentlicher Treiber im BDF-Index sind die auch 2017 wieder stark steigenden Luftsicherheitsgebühren, die mit rund 700 Mio. Euro im laufenden Jahr zu Buche schlagen werden – ein Anstieg um 7% gegenüber dem Vorjahr. In vielen Wettbewerbsländern innerhalb und außerhalb der EU sind diese Kosten um ein Vielfaches niedriger, weil ein Großteil der Kosten für diese hoheitliche Aufgabe vom Staat getragen wird (bspw. in Italien, Spanien, der Türkei und den USA). Um die wettbewerbsverzerrenden Belastungen durch die Luftsicherheitskosten zu verhindern, müssten diese Kosten auch in Deutschland zukünftig – zumindest anteilig – vom Staat getragen werden.

Ihr Ansprechpartner bei Fragen zur wirtschaftlichen Entwicklung der deutschen Fluggesellschaften:

Sören Hajek
Infrastruktur & Wirtschaft

BDF
Bundesverband der Deutschen
Fluggesellschaften e.V.

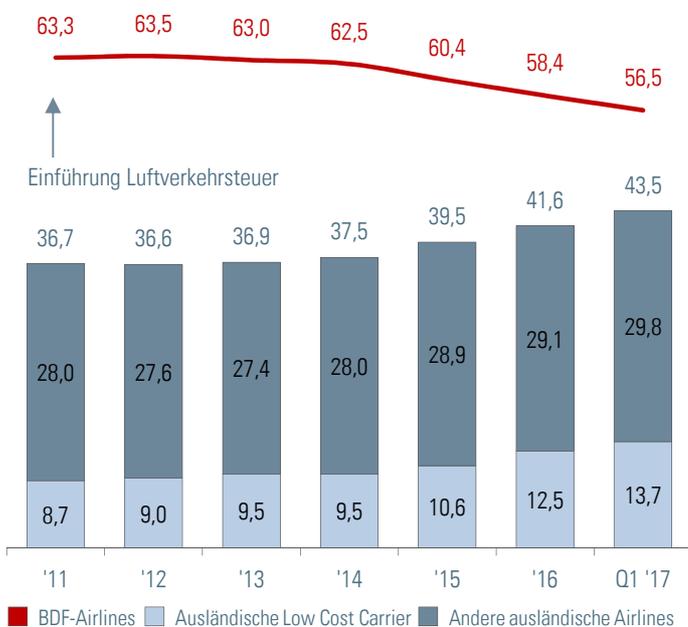
Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79
10117 Berlin

Fon: +49 (0) 30 700 11 85-24
Fax: +49 (0) 30 700 11 85-20

E-Mail: s.hajek@bdf.aero

Steigende Kosten bewirken sinkende Marktanteile

Entwicklung der Marktanteile in Deutschland
(in Prozent)



Gesamtkosten der Luftsicherheitsgebühren in Deutschland
(in Mio. EUR)

