



Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)283-A

vom 27.06.2024

öff. Anhörung am 03.07.2024

## Stellungnahme des Flughafenverbandes ADV

zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses  
des Deutschen Bundestages am 3. Juli 2024 zu dem  
Antrag der Fraktion der CDU/CSU

### „Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland – Für angemessene Standortkosten, effiziente Abfertigung und sichere Arbeitsplätze“ (BT-Drucksache 20/11381)

#### 1. Einführung und Zusammenfassung

Der Flughafenverband ADV bedankt sich für die Einladung, am 3. Juli 2024 im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages als Sachverständiger zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag zur „Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland – Für angemessene Standortkosten, effiziente Abfertigung und sichere Arbeitsplätze“, BT-Drs. 20/11381, angehört zu werden.

Die **Konnektivität**, die von den Flughäfen ausgeht, **gewährleistet die Anbindung Deutschlands für internationale Besucher** und **sichert den Wohlstand** unserer vernetzten Volkswirtschaft. Alle Flughafenstandorte in Deutschland trugen in der Vergangenheit zu einer **jährlichen Bruttowertschöpfung von 27 Milliarden Euro**<sup>1</sup> bei. Im Vergleich zu anderen Verkehrsinfrastrukturen sind die Flughäfen in Deutschland in ihrer großen Mehrzahl **nutzerfinanzierte Infrastrukturen**.

Die **Covid-19-Pandemie** führte für den deutschen Luftverkehr zu **existenzbedrohenden Herausforderungen**. Im Jahr 2020 wurden an den deutschen Flughäfen nur knapp 64 Mio. Passagiere (an+ab) gezählt. Dies entspricht einem Rückgang von nahezu -75 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019. Das Passagieraufkommen lag auf einem Niveau wie zuletzt 1986. Im Jahr 2023 zählten die Flughäfen insgesamt **197 Mio. Passagiere** (an+ab).<sup>2</sup> Dies entspricht einer **Recovery-Rate** gegenüber der Vor-Corona-Zeit **von 78,8 Prozent**. In unseren europäischen Nachbarländern erreicht das Luftverkehrsaufkommen bereits die Bestmarken des Vorkrisenniveaus.

Die **regulativ bedingten Standortkosten** gehören in Deutschland zu den **höchsten in Europa**. Aufgrund der hohen Standortkosten bieten Fluggesellschaften deutlich weniger Verbindungen an, was sich vor allem im schwachen Incoming-Tourismus zeigt. Die Vor-Corona-Passagierzahlen von 250 Mio. Reisenden (an+ab) werden lange nicht erreicht. Ob es den deutschen Flughäfen im Jahr 2024 angesichts der neuerlichen Belastungen gelingen wird, die von den ADV-Mitgliedsflughäfen prognostizierten **208 Mio. Reisenden** zu erreichen, ist fraglich.<sup>3</sup> Gerade an den dezentralen Flughäfen zeigen sich die Folgen der staatlichen Belastungen. Statt eines **Belastungsmoratoriums** werden dem Luftverkehr **weitere Kostensteigerungen** aufgebürdet.

Die **Wettbewerbsfähigkeit** des Standortes Deutschland zu stärken, die internationale Vernetzung für Privat- und Geschäftsreisende sowie damit verbundene Arbeitsplätze zu sichern, bleibt das Ziel der deutschen Flughäfen. Dabei stehen sie für **Innovation** und sind eine ideale Plattform, um **neue Einsatzfelder zu erproben**, etwa bei digital buchbaren Zeitslots für die Passagierkontrolle oder bei

<sup>1</sup> BDL.

<sup>2</sup> ADV-Dashboard Verkehr [<https://dashboard.adv.aero>].

<sup>3</sup> ADV-Forecast 2024, Stand Feb. 2024.



selbstgesteuerten Lade- und Abfertigungssystemen. Dem Passagier soll ein angenehmes und stressfreies Reisen bereitete werden.

Gleichzeitig werden die Flughäfen den **Transformationspfad zur CO<sub>2</sub>-Neutralität** konstant weiter beschreiten. Die Branche investiert seit Jahrzehnten Beträge in Milliardenhöhe. **Förderprogramme für Innovationen und Investitionen** in den Klimaschutz müssen dabei einfach, transparent und unbürokratisch bereitgestellt und dürfen nicht leichtfertig zur Disposition gestellt werden.

Wichtig für den Luftverkehr werden auch die **Weichenstellungen nach der Europawahl** sein. Deutsche Drehkreuze dürfen im Wettbewerb mit den Hubs am Bosphorus und Nahen Osten nicht weiter benachteiligt werden. Das würde sowohl dem europäischen Tourismus als auch der Wirtschaft massiv schaden. Bei der anstehenden EU-Gesetzgebung müssen Flughäfen auch in Zukunft auf **angemessene Flughafenentgelte** vertrauen können. Die Vergabe von knappen **Flughafen-Slots** muss effizient und marktgerecht erfolgen. Damit weniger CO<sub>2</sub> beim Fliegen verbraucht wird, müssen **mehr Sustainable Aviation Fuels (SAF)** gefördert und schließlich produziert werden.

**Vor diesem Hintergrund begrüßen wir es, dass die Fraktion der CDU/CSU im Deutschen Bundestag in ihrem Antrag Vorschläge unterbreitet, den Luftverkehrsstandort wettbewerbsfähig zu machen.**

## 2. Wettbewerbssituation der deutschen Flughäfen durch hohe regulative Kosten und fehlende Konnektivität geschwächt

Mit einer **Bruttowertschöpfung in Höhe von über 27 Milliarden Euro** waren die deutschen Flughäfen vor der Covid-19-Pandemie ein **stabiler und bedeutender Wachstumsgeber für die deutsche Volkswirtschaft**. Davon haben Bund, Länder und Kommunen sowie das gesamte deutsche Sozialversicherungssystem profitiert. Das gesamte Luftfahrtsystem steht nunmehr vor **großen Belastungen**. **Viele Flughäfen sind heute in ihrer Existenz bedroht**.

Im Luftverkehr gilt grundsätzlich das **Prinzip der Nutzerfinanzierung**. Fluggesellschaften zahlen den Flughäfen für die Nutzung der Infrastruktur Flughafenentgelte. Durch Entgelte werden auch die Dienstleistungen der Flughäfen vergütet, die mit Landung, Start, Stromversorgung, dem Abstellen von Flugzeugen sowie der Abfertigung von Passagieren und Fracht im Zusammenhang stehen. Die **Festsetzung der Entgelte unterliegt in Europa strengen Vorgaben**. Die geltende Rechtslage ist eindeutig und umfassend ausgestaltet. Tatsächlich gerät das bewährte Prinzip der Nutzerfinanzierung zunehmend aus den Fugen. Für die **Flughäfen stellen die regulierten Entgelte mit ca. 50 Prozent die größte Einnahmenposition** dar. Für die **Fluggesellschaften dagegen machen sie lediglich 4 bis 8 Prozent der Gesamtkosten** aus. Aufgrund der **Marktmacht** bei den Fluggesellschaften sind **kostendeckende Entgelte am Markt für die Flughäfen nicht durchsetzbar**.

In Folge des **schwachen Verkehrswachstums** nach der Covid-19-Pandemie verzeichnet die überwiegende **Mehrheit der Flughäfen weiterhin Verluste**. Immerhin die Hälfte der Flughäfen konnten ein positives Ergebnis erzielen. Auf Grund der **stark gestiegenen regulativen Standortkosten** ist es den Flughäfen nicht gelungen, ihre Entgelteinnahmen zu steigern. Waren vor der Covid-19-Pandemie lediglich **ca. 40 Prozent der standortbezogenen Kosten** regulativ bedingt, sind es aktuell schon **ca. 60 Prozent**<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> ADV.



Auf Grund der unterschiedlichen Wirtschaftstätigkeit unterscheidet sich die Kostenstruktur von Flughäfen und Fluggesellschaften deutlich. **Flughäfen sind als Infrastrukturunternehmen vor allem fixkostengetrieben.** Hingegen Fluggesellschaften als Dienstleistungsunternehmen sind durch variable Kosten geprägt.

Auf Grund der **hohen Investitionen in die Infrastruktur** leiden Flughäfen unter **hohen Finanzierungskosten.** Entsprechend machen Zinsen und Abschreibungen einen hohen Anteil an den Gesamtkosten aus. Der Anteil der **Finanzierungskosten liegt bei über einem Drittel der Gesamtkosten.**<sup>5</sup> Daneben ist auf Grund der **Lohnsteigerungen** der Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten in den vergangenen Jahren gestiegen.

Bei **Fluggesellschaften** machen Finanzierungskosten (insbesondere Leasingkosten) einen geringeren Anteil an den Gesamtkosten aus. Hier sind die Kerosinkosten mit ca. 40 Prozent mit Abstand der größte Kostenbestandteil, darüber hinaus machen die Personalkosten einen großen Anteil aus. Personal und Finanzierungskosten liegen zusammen bei ca. 30 Prozent einer Fluggesellschaft.<sup>6</sup> Der Anteil der variablen Kosten steigt jedoch stetig durch die hohen regulativen und fiskalischen Standortkosten. Diese machen mittlerweile ebenfalls ca. 30 Prozent aus. Die in den Standortkosten enthaltenen Flughafenentgelte machen mit ca. 4 bis 8 Prozent lediglich einen geringen Anteil an den Gesamtkosten aus, sind aber wiederum für die Flughäfen mit bis zu 50 Prozent eine der Haupteinnahmepositionen. Insgesamt sind in den Standortkosten aus Sicht der Fluggesellschaften folgende Kostenpositionen enthalten: Flughafenentgelte sowie Entgelte für Bodenabfertigung und die regulativen Standortkosten wie Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren, Flugsicherungsgebühren, aber auch Emissionshandel und Entschädigung von Passagieren.

Flughäfen sind der **Indikator für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Regionen.** Sie sind unverzichtbarer Wirtschaftsmotor für prosperierende Regionen und das Wachstum der Wirtschaft. Privat- und Geschäftsreisende sowie Frachtversender profitieren grundsätzlich von einer weltweiten Anbindung an die Wirtschaftszentren und Tourismusregionen. **Jeder fünfte Passagier** an deutschen Flughäfen reist aus **geschäftlichen Gründen.** Die anderen 80 Prozent der Passagiere fliegen aus privaten Anlässen. Sei es für Städte-, Event- oder Kulturreisen, einen Freunde- bzw. Verwandtenbesuch oder die klassische Urlaubsreise. Die Flughäfen wollen den Reisenden eine internationale Anbindung garantieren und standen vor der Covid-19-Pandemie für die **Konnektivität in alle Regionen der Welt.** Von den deutschen Flughäfen **ließen sich mehr als 600 Flugziele durch Direktflüge erreichen. Mehr als 250 internationale Airlines trugen zu einer hohen Anbindungsqualität bei.**<sup>7</sup> Heute kämpfen die Flughäfen um den internationalen Anschluss und das Erreichen dieses Konnektivitätsniveaus.

Die **Wettbewerbssituation der deutschen Flughäfen** im internationalen Kontext wird vor allem durch den **hiesigen Kostenrahmen** und **Limitierungen in Luftverkehrsabkommen** mit starken Nachfragemärkten bestimmt. Die im europäischen Vergleich deutlich höheren staatlichen Abgaben an den deutschen Flughäfen lassen sich vor allem an der **Luftverkehrsteuer**, den **Luftsicherheitsgebühren** sowie den **Flugsicherungsgebühren** (An-/Abflug), die sich **in zwei Jahren annähernd verdoppelt** haben, festmachen.<sup>8</sup> An **konkurrierenden europäischen Flughäfen** außerhalb Deutschlands sind diese Abgaben entweder unbekannt oder **deutlich niedriger.** In der wirtschaftlichen Ergebnisrechnung für Flüge in Europa spielt die Höhe dieser Abgaben aus Sicht der

<sup>5</sup> ADV.

<sup>6</sup> ADV.

<sup>7</sup> Flugpläne der Airlines und Flughafenunternehmen, Stand Feb. 2024.

<sup>8</sup> BMF, BMI, DFS.



Fluggesellschaften eine **erhebliche Rolle und bestimmt die Entscheidung, wo europäische Fluggesellschaften ihr Fluggerät zum Einsatz bringen**. Europäische Flughafenstandorte, die 2023 bereits das Vorkrisenniveau von 2019 erreicht oder übertroffen haben, zeichnen sich im Vergleich zu deutschen Standorten größtenteils durch ein niedrigeres Niveau der staatlichen Abgaben aus.

**Den deutschen Flughäfen fehlen nach wie vor viele europäische Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und damit direkte internationale Konnektivität.** Im interkontinentalen Maßstab ist es wichtig, dort direkte Konnektivität aufzubauen, wo deutsche Airlines nicht hinfliegen. Hierfür müssen in den **Luftverkehrsabkommen faire Rahmenbedingungen** geschaffen werden. Airlines aus Drittstaaten muss die Möglichkeit eingeräumt werden, direkte Flugverbindungen in ihre Heimatländer anzubieten. Die existierenden umfassenden europäischen Luftverkehrsabkommen der EU mit Drittstaaten (z. B. ASEAN-Staaten, Ukraine, Katar u. a.) bieten eine gute Basis für Wettbewerbsgleichheit. Daran sollte sich auch in den bilateralen Abkommen orientiert werden.

Die Flughäfen können ihrer Katalysatorfunktion für die deutsche Wirtschaft, Touristik und Gesellschaft nur dann gerecht werden, wenn ihnen durch die Verkehrspolitik ein **marktgerechter und fairer Wettbewerbsrahmen** eingeräumt wird. Das heißt: **Regulative Kosten begrenzen und Luftverkehrsmärkte liberalisieren.**

### 3. Zum Antrag der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Einzelnen:

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. **„sich für eine Reduzierung der Standortkosten am Luftverkehrsstandort Deutschland einzusetzen, da die hohen Standortkosten einen erheblichen Nachteil im Wettbewerb bedeuten und das Fliegen verteuern;“**

**Anmerkungen:**

Die **Wettbewerbssituation der deutschen Flughäfen** und Fluggesellschaften im internationalen Kontext wird vor allem durch den **hiesigen Kostenrahmen** und **Limitierungen in Luftverkehrsabkommen** mit starken Nachfragemärkten bestimmt. Die im europäischen Vergleich **deutlich höheren staatlichen Abgaben** an den deutschen Flughäfen lassen sich vor allem an der **Luftverkehrsteuer** und den **Luftsicherheitsgebühren** festmachen. An **konkurrierenden europäischen Flughäfen** außerhalb Deutschlands sind diese Abgaben entweder unbekannt oder fallen **deutlich niedriger aus**. In der wirtschaftlichen Ergebnisrechnung für Flüge in Europa spielt die Höhe **der Standortkosten** aus Sicht der Fluggesellschaften eine **erhebliche Rolle und bestimmt die Entscheidung, wo europäische Fluggesellschaften ihr Fluggerät zum Einsatz bringen**. Europäische Flughafenstandorte, die 2023 bereits das Vorkrisenniveau von 2019 erreicht oder übertroffen haben, zeichnen sich im Vergleich zu deutschen Standorten größtenteils durch ein niedrigeres Niveau der staatlichen Abgaben aus.

**Gezielte Korrekturen sind erforderlich sowie Entlastungen bei den staatlichen Abgaben und ein konsequenter Abbau bürokratischer Lasten überfällig. Andernfalls verliert Deutschland weitere Konnektivität im Luftverkehr und Wachstumspotenziale der exportorientierten Industrie. Wer weiter an der „Kostenschraube“ dreht, gefährdet langfristig die strategische Autonomie des Landes.**



- a. „die jüngste Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurückzunehmen und die den Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer entsprechenden Haushaltsmittel in Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Luftverkehrsbereich zu investieren, bspw. zu Produktion und Einsatz von CO<sub>2</sub>-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen und zur Flottenmodernisierung;“

**Anmerkungen:**

Mit der erneuten Erhöhung der Luftverkehrsteuer zum 1. Mai 2024 um rund 25 Prozent drohen weitere Einschnitte bei der Erholung des Luftverkehrs in Deutschland, welche die Anbindung wichtiger Wirtschaftsstandorte gefährden sowie die Investitionskraft der Fluggesellschaften für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs mindern. Um so wichtiger ist es, die **Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für die Förderung zur Produktion und zum Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen zu verwenden**. Dass aber im Zuge der Haushaltsplanung die Mittel für die Förderung und den Markthochlauf von wesentlich teureren nachhaltigen Flugkraftstoffen („Sustainable Aviation Fuels“, SAF) drastisch reduziert wurden, ist ein alarmierendes Signal. Die Streichung der vorgesehenen Verpflichtungsermächtigungen in Milliardenhöhe bei gleichzeitig weiterer Erhöhung der Luftverkehrsteuer ist das Gegenteil der Absichtserklärung des Koalitionsvertrages und konterkariert sämtliche Anstrengungen zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs.

**Forderungen des Flughafenverbandes ADV:**

- Langfristig ist die Luftverkehrsteuer abzuschaffen, damit die Airlines mehr Mittel für innovative und klimafreundliche Technologien zur Verfügung haben.
- Um das Ziel des klimaneutralen Fliegens erreichen zu können, bedarf es der Wiedereinführung eines Förderbudgets für den Markthochlauf von SAF.

- b. „die Einführung einer Kerosinsteuer weiterhin abzulehnen, um einen nationalen Alleingang und eine weitere finanzielle Belastung der deutschen Luftverkehrswirtschaft zu vermeiden;“

**Anmerkungen:**

Die Einführung einer europäischen oder nationalen Kerosinbesteuerung würde eine **massive Doppelbelastung** des Luftverkehrs darstellen und damit **erhebliche wettbewerbsverzerrende Carbon Leakage-Effekte** zur Folge haben. Sowohl nationale, unionsrechtliche und völkerrechtliche Gesetze bzw. Abkommen sehen – aus nachvollziehbaren Gründen – eine Steuerbefreiung für Treibstoffe in der Luftfahrt vor. Von einer Privilegierung des Luftverkehrs kann nicht gesprochen werden, weil der Luftverkehr in Deutschland bereits mit **zusätzlichen Abgaben** belastet ist. Anders als die Deutsche Bahn finanziert der Luftverkehr seine Infrastruktur, die Flugsicherung, die Sicherheitskontrollen und den Lärmschutz selbst. Im Luftverkehr hat man sich weltweit darauf verständigt, die notwendige Infrastruktur und Organisation über **kostendeckende Nutzungsentgelte** zu finanzieren.

**Forderungen des Flughafenverbandes ADV:**

- Die Einführung einer nationalen oder europäischen Kerosinsteuer ist weiter abzulehnen, um eine zusätzliche einseitige finanzielle Belastung der Luftverkehrswirtschaft zu vermeiden.



- Die EU ist aufgefordert, bei den Entscheidungen zur Europäischen Energiebesteuerungsrichtlinie (ETD) keine Kerosinbesteuerung aufzunehmen und im Luftverkehr die Bepreisungsinstrumente des Emissionshandels zu nutzen.

d. „administrative Kosten wie beispielsweise die Luftsicherheitsgebühren und die Gebühren für die Flugsicherung zu evaluieren und gegebenenfalls zu reduzieren oder anzupassen;“

**Anmerkungen:**

Die **Kosten für die Luftsicherheit** steigen stetig. Im Vorkrisenjahr 2019 betragen sie an allen Flughäfen in Deutschland über 800 Mio. Euro – eine Verdoppelung gegenüber 2010. Die Zahl der Passagiere ist im gleichen Zeitraum lediglich um ca. ein Drittel gewachsen. **Ständig steigende Sicherheitsanforderungen**, eine **überdurchschnittliche Lohnentwicklung** sowie **neue Vertragsmodelle** mit den von der Bundespolizei beauftragten privaten Sicherheitsdienstleistern sind **wesentliche Kostentreiber**. Die Luftsicherheitskontrollen von Passagieren und ihrem Gepäck sind eine **hoheitliche Aufgabe** im Sinne der **gesamtgemeinschaftlichen Verantwortung für Terrorismusbekämpfung und Gefahrenabwehr**.

**Forderungen des Flughafenverbandes ADV:**

- Die Luftverkehrswirtschaft ist dauerhaft von den Kosten hoheitlicher Aufgaben zu befreien, wie es in einer Vielzahl von Ländern weltweit praktiziert wird.
- Die Übernahme der Luftsicherheitskosten soll als Gefahrenabwehr durch die öffentliche Hand erfolgen.
- Die Dienstleisterverträge sollen effizienter gestaltet werden, damit zukünftige Kostensteigerungen durch Effizienzsteigerungen überkompensiert werden.
- Weitere Erhöhungen der Luftsicherheitsgebühren sind strikt abzulehnen.

Die **Flugsicherungsgebühren** sind durch europäische Regulierungsvorgaben bestimmt.

**Forderungen des Flughafenverbandes ADV:**

- Die pandemiebedingten Defizite der DFS sind auszugleichen, damit die Flugsicherungsgebühren zumindest stabil gehalten werden können.
- Der Staat sollte die Finanzierung der Kerndienste von Allgemeinem Interesse (KAI) übernehmen.
- Die einheitliche Gebührenhöhe ist über alle Flughäfen beizubehalten. Eine Differenzierung löst keine Kostenprobleme, sondern verschiebt diese lediglich einseitig zu einzelnen Flughäfen. Ortsbezogene Flugsicherungsgebühren stellen das Monopol der DFS insgesamt in Frage.



**2. „die Effizienz der Luftsicherheitskontrollen unter Beibehaltung der größtmöglichen Sicherheit zu steigern, um Abläufe zu optimieren und die Wartezeit für Fluggäste zu verkürzen;“**

- a. **„die Neuausrichtung der Luftsicherheitskontrollen nach dem „Frankfurter Modell“ zu unterstützen, bei dem der Flughafenbetreiber die Organisation, Steuerung und Durchführung der Kontrollen verantwortet, während die gesetzliche Rechts- und Fachaufsicht in der Verantwortung der Bundespolizei liegt;“**
- b. **„die von den Luftfahrtunternehmen zu tragenden Kosten für die Luftsicherheit zu evaluieren und ggf. zu reduzieren oder anzupassen;“**

**Anmerkungen:**

Die Passagier- und Handgepäckkontrollen werden an vielen großen Flughäfen in der **Verantwortung der Bundespolizei von privaten Sicherheitsdienstleistern** durchgeführt. Die großen deutschen Flughäfen stehen bereit, von der Bundespolizei die Verantwortung für die Auswahl und operative Steuerung von privaten Dienstleistern zu übernehmen. Die Flughäfen möchten sich in die Pflicht nehmen lassen und damit einen entscheidenden Beitrag für eine sichere, prozesseffiziente und passagierfreundliche Kontrolle leisten. Unter **Beibehaltung der hohen Sicherheitsstandards** müssen **Zuständigkeiten zwischen Sicherheitsbehörden und Flughafenbetreibern neu abgegrenzt** werden.

**Forderungen des Flughafenverbandes ADV:**

- Sicherheit muss an oberster Stelle stehen. Gleichzeitig sind die Sicherheitskontrollen effektiv, wirtschaftlich effizient und passagierfreundlich zu gestalten.
- Die Übernahme von der Auswahl und Steuerung des Kontrolldienstleisters durch den Flughafen muss möglich sein. Dazu muss es standortspezifische Lösungen geben.
- Die Kontrollinfrastruktur ist in enger Abstimmung zwischen Flughäfen und den zuständigen Behörden auszurichten. Die Bedürfnisse der Passagiere müssen deutlich stärker berücksichtigt werden.
- Die Auswahl von privaten Dienstleistern muss nach qualitativen und wirtschaftlichen Aspekten erfolgen. Verträge müssen mehr Anreize zu hochwertiger und servicefreundlicher Arbeit setzen.
- Die Haftung für die hoheitliche Aufgabe der Luftsicherheit muss beim Staat verbleiben.

**5. „Flughäfen als Rückgrat der deutschen Luftverkehrsinfrastruktur im weltweiten Wettbewerb zu unterstützen, indem die Kapazitäten weiterentwickelt und optimiert sowie bedarfsgerechte und wettbewerbsfähige Betriebszeiten gewährleistet werden.“**

**Anmerkungen:**

Im Vergleich der Verkehrsträger zeigt sich, dass die **Betriebszeiten im deutschen Luftverkehr besonders restriktiv** sind. Es ist wichtig, für die Zukunft **bedarfsgerechte Betriebszeiten an den Flughäfen zu sichern**. Weitere **verschärfte Einschränkungen im Nachtflugbetrieb** an den Flughäfen **gefährden den Logistik- und Wirtschaftsstandort** Deutschland. Ohne ein Minimum an Flughäfen mit international wettbewerbsfähigen Betriebszeiten **droht Deutschland eine zeitweise Abkopplung von globalen Wirtschaftskreisläufen**. Negative Auswirkungen auf heimische Unternehmen und Arbeitsplätze wären damit unvermeidlich. **Weitere**



**Betriebsbeschränkungen würden die internationale Vernetzung der deutschen Flughäfen beeinträchtigen und die milliardenschweren Investitionen in die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur entwerten.**

**Forderungen des Flughafenverbandes ADV:**

- Wettbewerbsfähige Betriebszeiten der Flughäfen sichern sowie nachtoffene Fracht- und Express hubs erhalten, um eine leistungsfähige Flughafeninfrastruktur effizient und wirtschaftlich zu nutzen.
- Bedarf an Nachtflügen festschreiben unter Berücksichtigung eines Betriebszeitenkonzeptes für maßgebliche Flughafenstandorte. Flächendeckendes Nachtflugverbot ablehnen.
- Rechts- und Planungssicherheit für bestehende Betriebsgenehmigungen der Flughäfen gewährleisten sowie Festhalten an höchstrichterlichen Entscheidungen.
- Flexible, bedarfsgerechte und verhältnismäßige Nachtflugregelungen für Ausnahmesituationen und im Falle von Verspätungen zulassen.



## Anhang:

Standortkosten | Wettbewerbsnachteile für deutsche Flughäfen durch hohe regulative Belastungen

### Markterholung in Deutschland bleibt auch 2023 deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau aus 2019 | Recovery Rate 2023 bei <80%, Passagierzahl auf Niveau von 2011

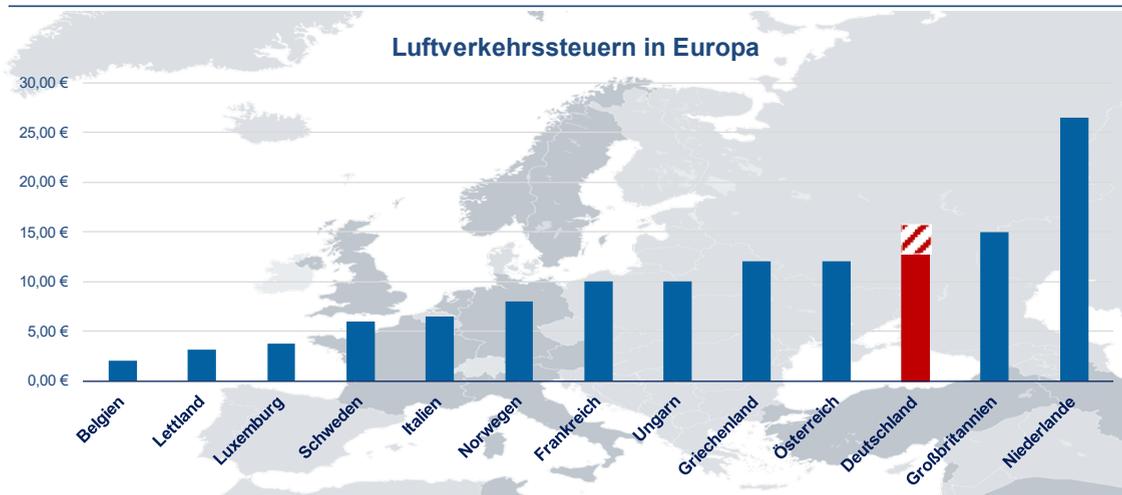
Passagierzahl ab deutschen Flughäfen\* im Verhältnis zu 2019

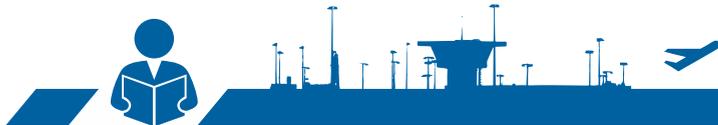


Luftverkehrsteuer

### Luftverkehrsteuer stiegen in Deutschland im Mai 2024 um 25%

Deutschland demnächst mit zweithöchstem Steuersatz (Eingangssteuersatz). Zum Vergleich: lediglich 13 Staaten in Europa erheben überhaupt eine Luftverkehrssteuer

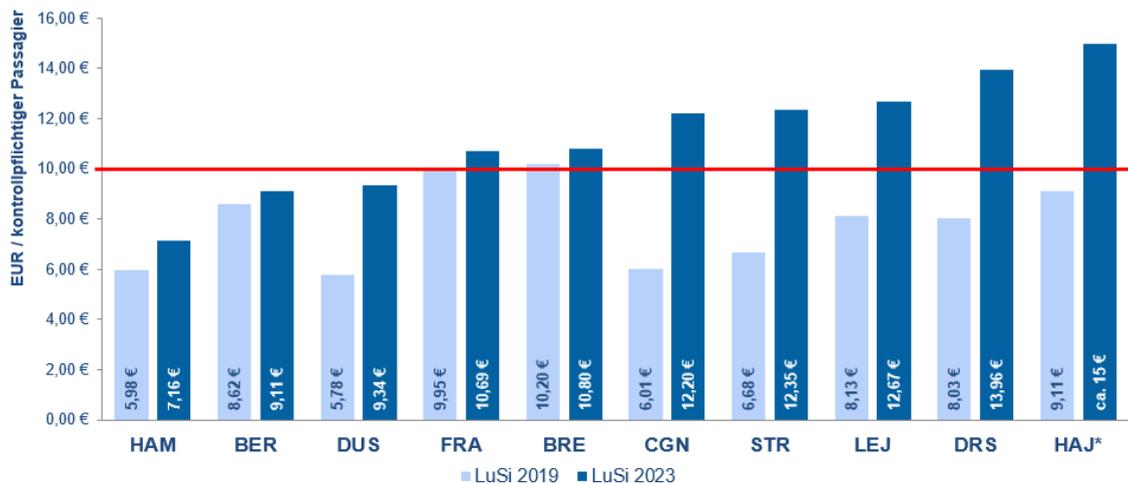




Wettbewerbsnachteile für deutsche Flughäfen durch hohe regulative Standortkosten

## Luftsicherheitsgebühren haben sich in Deutschland zwischen 2020 und 2023 massiv erhöht

An fast allen BMI-Flughäfen übersteigen die kalkulatorischen Gebühren die Deckelung



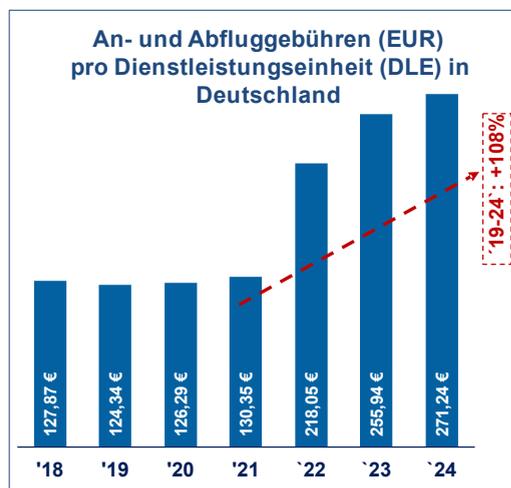
Quelle: BMI.

Wettbewerbsnachteile für deutsche Flughäfen durch hohe regulative Standortkosten

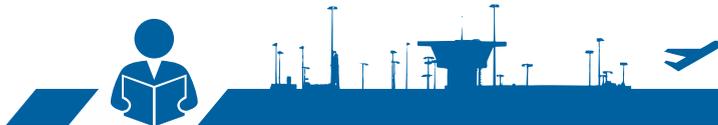
## Flugsicherungsgebühren | Deutschland mit höchstem Gebührenanstieg in Europa und den dritthöchsten Gebührensätzen

An- und Abfluggebühren in Deutschland erreichen nach Corona ein Rekordhoch

Gebührenzone	Gebühr 2024	Steigerung
Rumänien	345,24 €	-7,21%
Österreich	282,56 €	10,29%
Frankreich Zone 2	277,01 €	11,74%
<b>Deutschland</b>	<b>271,24 €</b>	<b>5,98%</b>
Niederlande	224,66 €	0,84%
Griechenland	220,92 €	36,26%
Finnland	220,05 €	30,37%
Belgien	219,37 €	8,52%
Italien Zone 2	216,28 €	0,99%
Frankreich Zone 1	200,48 €	-2,42%
Italien Zone 1	193,05 €	5,17%
Dänemark	179,50 €	6,75%
Portugal	173,41 €	-4,06%
Schweden	167,01 €	-1,01%



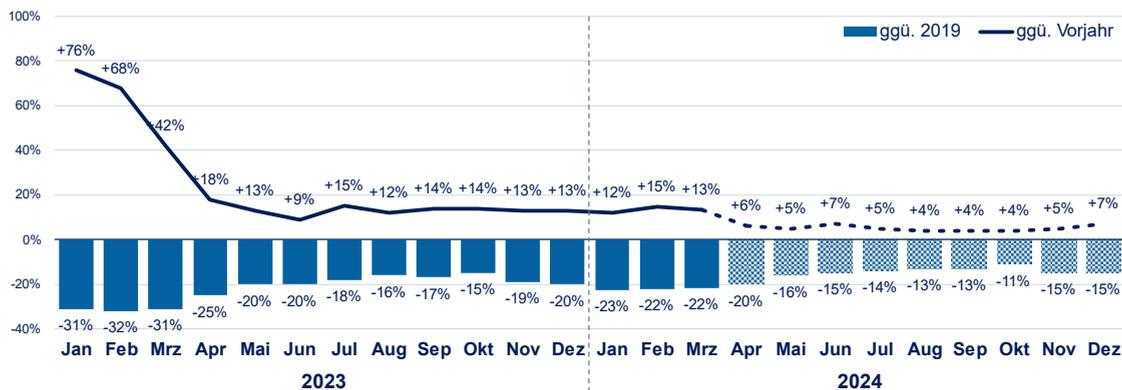
Quelle: ADV, BDF, BAF, Gebühr für 2024 nur vorläufig



Verschiebungen im Airlinemarkt an den deutschen Flughäfen

## Laufende Prognose für das Jahr 2024 | Gedämpftes Wachstum und nur leicht bessere Recovery-Rate

Jahresergebnis 2024: 208 Millionen Passagiere. Das sind +6,7% gegenüber 2023!



➔ Basiseffekte im Q1/2024 sorgen für zweistellige Wachstumsraten. Mit dem Sommerflugplan verbessert sich die Recovery-Rate schrittweise und steigert sich ggü. 2023 um knapp +5 %P.

Quelle: ADV-Forecast

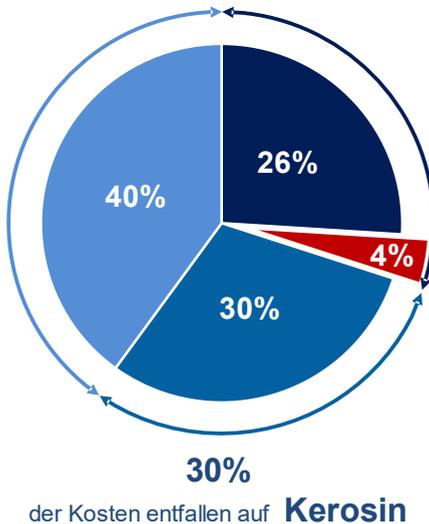
ADV-Forecast 2024 | Warum Deutschland dem Trend hinterherläuft

## Benachteiligung im Standortwettbewerb durch hohe regulative Kosten | Kostenstruktur einer Airline

**Airline Kosten** wie:

- Personalkosten
- Abschreibungen
- Leasingraten
- Wartung/Reparaturen

entsprechen **40%** der Gesamtkosten



**Standortkosten für eine Airline ausschlaggebend, an welchem Airport in Europa Flugzeuge stationiert werden**

Ein großer Anteil der **Standortkosten** liegen außerhalb des Verantwortungsbereichs der Flughäfen:

- Luftsicherheitsgebühren
- Flugsicherungsgebühren
- Luftverkehrssteuer

Lediglich **4-6%** der Standortkosten entfallen auf die Entgelte des Flughafens

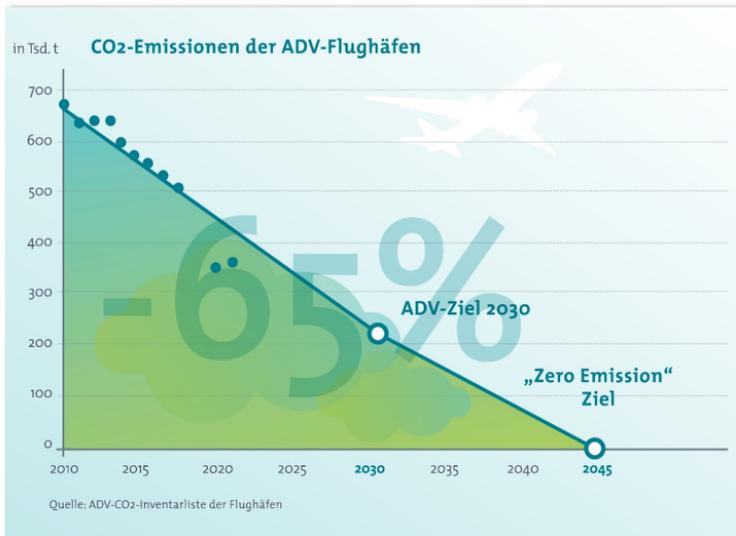
Der überwiegende Teil sind regulative Belastungen

Quelle: ADV Analyse Geschäftsberichten Kostenstrukturen der großen Airlinegruppen in Europa



Fortschrittsbericht Klimaschutz | Flughäfen auf Kurs

## Die deutschen Flughäfen liegen bei ihren aktuellen CO<sub>2</sub> Reduzierungszielen auf Kurs



Von 2010 bis 2022 haben die ADV-Flughäfen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um ca. 40% verringert.

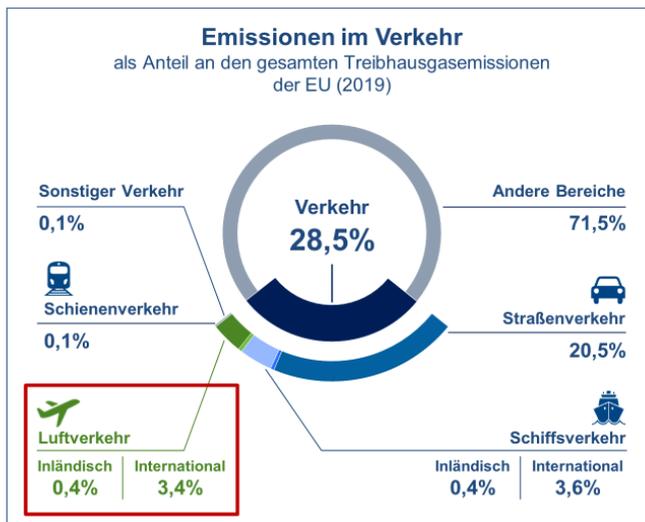
Bis 2030 streben die ADV-Flughäfen eine gemeinsame CO<sub>2</sub>-Reduzierung von 65% an.

Bis 2045 wollen die Flughäfen das „Klimaneutralität“ Ziel erreichen.

Quelle: ADV, Unternehmensangaben der Flughafengesellschaften.

Überblick Luftverkehr und CO<sub>2</sub> Ausstoß

## Treibhausgas-Ausstoß durch Luftverkehr im Vergleich gering, dennoch abzustellen



**Klimarelevante Luftverkehrsemission in der Übersicht**

	3.150g	<b>Kohlendioxid</b> CO <sub>2</sub>	Wirken als Treibhausgas	
	6-16g	<b>Stickoxid</b> NO <sub>x</sub>	Führt zur Bildung von Ozon, O <sub>3</sub> Führt zum Abbau von Methan, CH <sub>4</sub>	 
	1.240g	<b>Wasserdampf</b> H <sub>2</sub> O	Wirkt als Treibhausgas	
	0,418g	<b>Schwefeldioxid</b> SO <sub>2</sub>	Führen in Verbindung mit Wasserdampf und unabhängig von klimatischen und geografischen Bedingungen zur Bildung von Kondensstreifen und damit ggf. zur Zirrusbewölkung	
	0,1g - 0,7g	<b>Kohlenwasserstoff</b> HC		
	0,038g	<b>Ruß</b> C		

Quelle: Europäische Umweltagentur (2022)



Klimaneutrale Luftfahrt

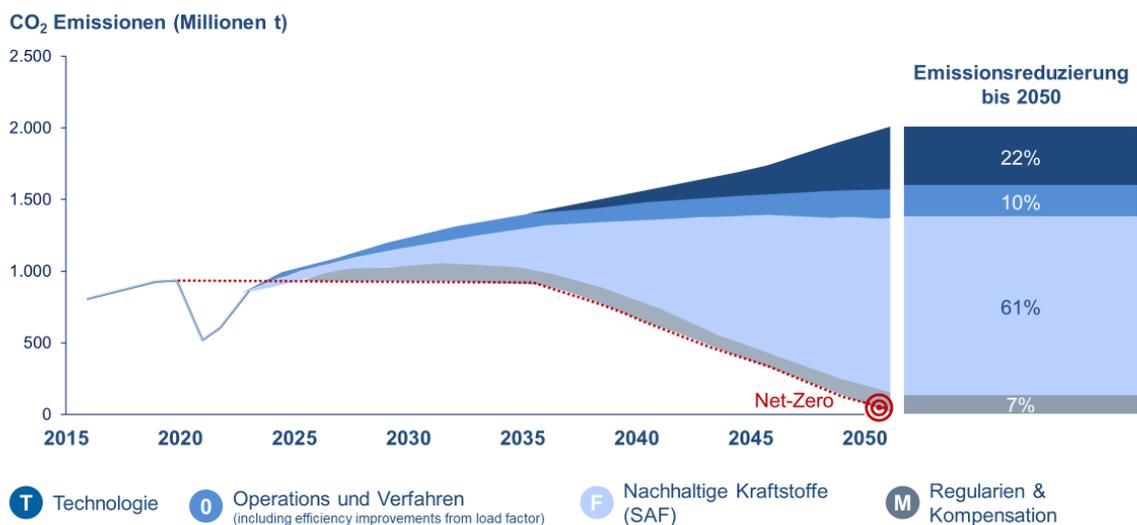
## Zur Erreichung „Klimaneutralität im Luftverkehr“ stehen grundsätzlich vier Hebel zur Verfügung



Quelle: ADV.

Klimaneutrale Luftfahrt

## Ein Blick auf die Potentiale dieser Hebel zeigt: SAF ist DER Schlüssel zum klimaneutralen Fliegen



Quelle: Waypoint2050

Berlin, 27. Juni 2024

**HERAUSGEBER**

Flughafenverband ADV · Haus der Luftfahrt · Friedrichstr. 79 · 10117 Berlin · Tel. 030 310118-0 · www.adv.aero

**INHALTLICH VERANTWORTLICHER**

Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer

**ANSPRECHPARTNER**

Jens Gerlich (gerlich@adv.aero)