



## **Stellungnahme Fraport AG**

**Dr. Pierre Dominique Prümm  
Vorstand Aviation und Infrastruktur**

**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)**

### **Einleitung**

Im Namen der Fraport bedanke ich mich 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

Die Luftfahrt hat eine herausragende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Die Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft bieten Beschäftigung für hunderttausende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit unterschiedlichsten Berufsqualifikationen. Die eigentliche Bedeutung des Luftverkehrs geht aber weit über die Arbeitsplätze in der Luftfahrt hinaus: Zum einen leistet Luftverkehr einen großen Beitrag zur individuellen Mobilität der Menschen und fördert so Völkerverständigung und kulturellen Austausch. Zum anderen verbindet die Luftfahrt deutsche Unternehmen mit wichtigen Zuliefer- und Absatzmärkten in aller Welt. Dabei spielt die Luftfracht eine wichtige Rolle – gerade im Handel mit Ländern außerhalb Europas.

Die Konnektivität, die von den Flughäfen ausgeht, gewährleistet die Anbindung Deutschlands für internationale Besucher und sichert den Wohlstand unserer vernetzten Volkswirtschaft. Als primär exportorientierte Wirtschaftsnation sind wir auf exzellente Verbindungen in alle Welt



zwingend angewiesen. Alle Flughafenstandorte in Deutschland trugen in der Vergangenheit zu einer jährlichen Bruttowertschöpfung von 27 Milliarden Euro bei (Quelle BDL).

Eine starke deutsche Luftverkehrswirtschaft sichert damit nicht nur direkt Arbeitsplätze und Wohlstand im Land, sondern ist die unabdingbare Voraussetzung für eine starke Prosperität der exportorientierten deutschen Wirtschaft.

Die Fraport AG ist der Betreiber des größten deutschen Flughafenstandortes in Frankfurt. Darüber hinaus ist das Unternehmen an 30 anderen Standorten weltweit tätig. Auf die Situation der Fraport AG und ihrer Standorte möchte ich im Folgenden näher eingehen.

### **Aktuelle Verkehrsentwicklung**

Ein Blick auf die aktuelle Verkehrsentwicklung an unserem Heimatdrehkreuz Frankfurt zeigt ein sehr gemischtes Bild. Einerseits sehen wir eine fortlaufende Erholung der Passagierzahlen im Vergleich zu den Jahren der Corona-Pandemie. Diese Entwicklung erscheint zunächst positiv. Im Jahr 2023 konnten wir in Frankfurt fast 60 Millionen Passagieren begrüßen. Das entsprach, bezogen auf das vor-Corona-Jahr 2019, einer Erholungsrate von rund 84 Prozent. Damit lagen wir 2023 vor anderen großen Flughafenstandorten wie München mit 77% oder Berlin mit 65%.

Andererseits erkennen wir bei einem Blick über die Grenze, dass wir im internationalen Vergleich bei der Passagierentwicklung deutlich hinterherhinken. Alle anderen großen europäischen Flughäfen mit Drehkreuzfunktionen wie London, Paris oder Amsterdam haben sich deutlich schneller erholt als Frankfurt. Der Flughafen in Istanbul ist nach Corona auf dem Weg, sich zum größten Flughafen in Europa zu entwickeln.

Es sind zweifelsohne besorgniserregende Zahlen. Europa hat im Jahr 2023 ohne die Zahlen der deutschen Flughäfen mit 96% bereits nahezu das Vorkrisenniveau bei den Passagierzahlen wieder erreichen können. Die deutschen Flughäfen in Summe erreichten lediglich 79%. Unter den großen europäischen Staaten ist Deutschland damit Schlusslicht.

Auch der Ausblick auf den Sommer 2024 macht deutlich, dass sich die Situation nicht kurzfristig verändern wird. Bezogen auf die angebotenen Sitze bleibt Deutschland mit einer erwarteten Erholungsrate von 87% weiter deutlich hinter dem restlichen Europa mit 104% zurück.

Die sehr schwache Erholung des Luftverkehrs in Deutschland ist auch innerhalb des Fraport-Konzerns erkennbar. Betrachten wir unser Portfolio ohne den Flughafen Frankfurt, haben wir 2023 eine Erholung auf 98 Prozent des Vergleichsjahres 2019 erreicht. Damit lagen wir fast auf Vorkrisenniveau. Treiber waren insbesondere unsere 14 griechischen Flughäfen. Sie lagen beim Fluggastaufkommen zwölf Prozent über 2019. Auch Antalya als mittlerweile drittgrößter türkischer Flughafen erzielte einen neuen Passagierrekord.

### **Frankfurt als Hub im internationalen Wettbewerb um Umsteigerverkehre**

Bei der Betrachtung der Verkehrszahlen, ist es wichtig, sich die besondere Wettbewerbssituation des Frankfurter Flughafens vor Augen zu führen. Mehr als 50% unserer Passagiere nutzen den Flughafen als Umsteigeflughafen, müssen also überhaupt nicht in Frankfurt ein- oder aussteigen, um ihr finales Ziel zu erreichen. Nur durch diese Umsteiger können wir aktuell in Frankfurt mit unseren Airlines Direktverbindungen zu 282 Destinationen in 90 Länder anbieten. Ohne Umsteiger wäre es nur ein kleiner Bruchteil dieses Angebotsportfolios. Die Flüge würden sich ohne Umsteiger schlichtweg nicht lohnen, weil das Aufkommen an Originärpassagieren zu gering ist. Deutschlands Tor zur Welt wäre deutlich kleiner, mit allen negativen Konsequenzen für Arbeitsplätze und wirtschaftliche Prosperität.

Diese so wichtigen Umsteigerpassagieren haben heute eine Vielzahl von Möglichkeiten, ihre Flugreise zu buchen. Sie müssen kein deutsches Drehkreuz nutzen, ja nicht einmal ein europäisches Drehkreuz nutzen. Die Analyse der Passagierströme zeigt, dass immer mehr Passagiere bei Reisen von Europa nach Asien einen Flug mit einer Non-EU-Airline über ein Non-EU-Drehkreuz wählen. Vor allem die Drehkreuze in der Türkei und am persischen Golf profitieren davon. Wir sehen aktuell an den Verbindungen nach Südostasien, wie schnell wir hier in Europa ins Hintertreffen geraten können: Flüge nach Indien laufen mittlerweile kaum noch über europäische Hubs.

Vor diesem Hintergrund besorgt uns die schwache Verkehrsentwicklung in Deutschland besonders. Jeder fehlende Fluggast in Frankfurt schwächt die Drehkreuzfunktion des

Flughafens. Für unsere Airlines am Standort bedeutet dies, dass es schwieriger wird, interkontinentale Verbindungen anzubieten. Die Zahlen des Weltluftverkehrs zeigen: Die Passagiere sind nicht verschwunden. Sie fliegen aktuell eben zunehmend nicht mehr bei uns.

## **Nationale Alleingänge führen zu hohen Standortkosten und lösen Abwärtsspirale aus**

Was sind die Ursachen für die beschriebene Entwicklung? Vorneweg: Deutschland war noch nie Standort mit besonders niedrigen Standortkosten. Wir kennen die Rahmenbedingungen und wissen auf der anderen Seite auch die Vorteile des Standortes zu schätzen. Wir brauchen in Zeiten des Arbeits- und Fachkräftemangels auch zwingend gute Arbeitsbedingungen mit tarifgebundenen Arbeitsplätzen, um gute Produkte produzieren zu können. Unsere Unternehmensgeschichte zeigt, wie gut wir mit diesen Herausforderungen bisher umgegangen sind. In der Vergangenheit ist es uns mit unseren Airline-Partnern gelungen, qualitativ hochwertige Produkte zu produzieren, die im Wettbewerb bestehen konnten.

Was neu ist und womit wir nicht zurechtkommen, sind nationale Alleingänge, die die sowieso schon hohen Standortkosten weiter erhöhen und die unsere Branche einseitig belasten. Diese regulativen Belastungen durch nationale Entscheidungen der Politik sind nicht fair und belasten uns im internationalen Standortwettbewerb. Es gibt die Luftverkehrssteuer, die nicht wie versprochen abgesenkt worden ist, sondern stattdessen um 20% erhöht wurde. Es gibt die Flugsicherungsgebühren, die nach Corona ein Rekordhoch erreicht haben und es gibt die höchsten Luftsicherheitsgebühren in Europa. Hinzu kommen eine nicht wettbewerbsneutrale Regulierung für SAF-Quoten in Europa. Diese wird noch zusätzlich ergänzt um deutsche SAF-Quoten für den Standort.

Die Dimensionen dieser zusätzlichen Belastungen, die einseitig nur die deutsche Luftverkehrswirtschaft zu tragen hat, sind in den Stellungnahmen des BDL und der ADV eindrucksvoll beschrieben. Sie können durch die Unternehmen der Branche nicht mehr kompensiert werden und führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Dies zeigt folgender Vergleich eindrucksvoll: Allein durch die Erhöhung der Luftverkehrssteuer ergibt sich eine jährliche Belastung für die Branche von etwa 2 Mrd. Euro. Zum Vergleich: Airlines mussten für die Nutzung des Frankfurter Flughafens im Jahr 2023 etwa 800 Mio. Euro Flughafenentgelte entrichten. Das heißt: Durch die Luftverkehrssteuer entstehen der Branche zusätzliche Belastungen ohne Gegenleistungen, die dem Wert aller

Flughafenleistungen für zweieinhalb mal 60 Mio. Passagieren entsprechen! Diese Mehrbelastungen sind in dem beschriebenen harten Wettbewerb schlichtweg nicht zu kompensieren.

Wir spüren bereits heute die Auswirkungen dieser rein nationalen Belastungen auf die Nachfrage und sehen uns am Beginn einer möglichen Abwärtsspirale. Im Vergleich zu anderen Verkehrsinfrastrukturen sind die Flughäfen in Deutschland in ihrer großen Mehrzahl nutzerfinanzierte Infrastrukturen. Aufgrund der unterschiedlichen Geschäftsmodelle unterscheiden sich die Kostenstrukturen von Flughäfen und Fluggesellschaften deutlich. Flughäfen sind als Infrastrukturunternehmen vor allem fixkostengetrieben. Sie leiden daher wirtschaftlich immer dann, wenn die Auslastung der Infrastruktur zurückgeht. Kurzfristige Kostenanpassungen sind nur sehr eingeschränkt möglich, da die Infrastruktur mit all den dazugehörigen Kosten grundsätzlich unveränderbar ist. Damit droht folgende fatale Entwicklung: Mit einer geringeren Auslastung ist unsere Infrastruktur weniger nachgefragt, wodurch wir wiederum höhere Preise bei den einzelnen Airlines verlangen müssen, was nochmal zu weniger Auslastung führen dürfte, usw. usw.

Die Auswirkungen dieser Entwicklung sind offensichtlich: Der Luftverkehrsstandort Deutschland wird geschwächt, die Konnektivität des Landes wird reduziert und die Attraktivität von Arbeitsplätzen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Branche sinkt. Dem Klima hilft diese Entwicklung hingegen nicht. Die Menschen fliegen dennoch. Unsere Wettbewerber außerhalb von Deutschland und insbesondere außerhalb von Europa werden profitieren und alle gut gemeinten Klimaschutzbemühungen werden so ad absurdum geführt.

### **Wir brauchen eine Initiative für mehr Wachstum am Luftverkehrsstandort Deutschland**

Die geschilderten Trends sind keine Warnsignale mehr! Wir sehen die Folgen einer verfehlten nationalen Standortpolitik bereits heute. Wir brauchen daher dringend eine Initiative für mehr Wachstum am Luftverkehrsstandort Deutschland. Die nachfolgenden Empfehlungen sollen dazu beitragen:

- Alle einseitigen nationalen Belastungen für den deutschen Luftverkehr, wie insbesondere die Luftverkehrssteuer müssen zurückgeführt werden. Sie verzerren den Wettbewerb, von ihnen profitieren nur die Wettbewerber im Ausland.

- Um das Ziel des klimaneutralen Fliegens erreichen zu können, bedarf es einer wettbewerbsneutralen Regulierung auf europäischer Ebene. Wir brauchen zusätzlich Unterstützung beim Markthochlauf der Produktion von alternativen Kraftstoffen. Im aktuellen Koalitionsvertrag waren ursprünglich auch einmal Mittel hierfür vorgesehen.
- Die Einführung einer nationalen oder europäischen Kerosinsteuer ist weiter abzulehnen, um eine zusätzliche einseitige finanzielle Belastung zu vermeiden.
- Dem Arbeitskräftemangel muss gezielt entgegengetreten werden. Die Neuregelungen durch das Fachkräftegesetz reichen mit Blick auf die Bedürfnisse der Flughäfen nicht aus. Zahlreiche Prozesse an Flughäfen werden auch in Zukunft von Menschen ausgeführt werden müssen, die nicht Fachkräfteniveau erreichen, im deutschen und sogar europäischen Arbeitsmarkt aber nicht zur Verfügung stehen.
- Aktuell leidet der Luftverkehrsstandort Deutschland auch unter der schwachen Entwicklung der deutschen Wirtschaft. Wir unterstützen daher grundsätzlich alle politischen Initiativen zur Steigerung der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Initiativen zum Abbau von Bürokratie und zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der deutschen Wirtschaft helfen mittelbar auch der Luftverkehrswirtschaft.

Im Weiteren verweisen wir auf die Stellungnahmen und Forderungen des Flughafenverbands ADV, sowie des Luftfahrtverbandes BDL, die wir vollumfänglich mittragen.

**Fraport AG**

**Dr. Pierre Dominique Prümm**

**Vorstand Aviation und Infrastruktur**