



1. Oktober 2024

Extreme Standortkosten machen Fliegen zu teuer

Hohe staatliche Kosten in Deutschland belasten den Luftverkehr und bremsen Mobilität, Warenhandel und Wirtschaft aus – Bundes- und Landespolitik müssen dringend für Entlastungen sorgen

Die staatlichen Kosten für den Luftverkehr sind in Deutschland zuletzt dramatisch gestiegen und haben mittlerweile schwindelerregende Höhen erreicht. Aus diesem Grund entwickelt sich der Luftverkehr in Deutschland im Vergleich zu den meisten europäischen Ländern deutlich schlechter. Das betont das Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) in seiner jüngsten Analyse.

Michael Hoppe, Chairman und Executive Director des Verbandes der in Deutschland tätigen Fluggesellschaften, mahnt in diesem Zusammenhang:

„Die neuen erheblichen Belastungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland sind im Wesentlichen den immensen staatlichen Gebührenerhöhungen zuzuschreiben. Insbesondere im europäischen Vergleich ist die Grenze des wirtschaftlich Zumutbaren längst überschritten. Die Folgen sind unmittelbar zu spüren: Der Luftverkehr in Deutschland dümpelt nach der Corona-Pandemie weiter unter dem Niveau von 2019; Deutschland ist hier ein Verlierer in Europa. Die so wichtige Konnektivität hierzulande leidet weiter erheblich: Heute findet man an deutschen Flughäfen deutlich weniger Ziele als noch vor fünf Jahren. Hierdurch werden die dringend notwendige Mobilität sowie Warenströme empfindlich eingeschränkt. Reisen zu Geschäftspartnern, Lieferanten und Produktionsstätten ist für Unternehmen teils sehr umständlich. Das ausgedünnte Streckennetz selbst zwischen den internationalen Metropolen belastet nicht nur die eminent wichtigen Frachtkapazitäten, sondern auch den Passagierverkehr. Straße oder Schiene sind hier nur bedingt eine Alternative.

Bundes- und Landespolitik sind daher dringend aufgerufen, nachhaltig für finanzielle Entlastungen zu sorgen – im Interesse der Wirtschaft und der Bürger. Im europäischen Ausland hat man längst erkannt, dass Luftverkehr ein bedeutsamer Wirtschaftsmotor ist, den man fördert und nicht, wie hierzulande, ausbremst. Dies würde der rückläufigen deutschen Wirtschaft wertvolle Impulse geben.“

BARIG / Board of Airline Representatives in Germany e.V.

Frankfurt Airport Center 1 (HBK 27), Hugo-Eckener-Ring, 60549 Frankfurt am Main, Germany
bariq@bariq.aero, www.bariq.aero, www.linkedin.com/company/BARIG

***BARIG (Board of Airline Representatives in Germany e.V.)** vertritt die gemeinsamen Interessen von mehr als 100 nationalen und internationalen Fluggesellschaften aus Linienflug, Ferienflug und Air Cargo. Seit seiner Gründung 1951 arbeitet der Airline-Verband für die Verbesserung der Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Deutschland und ist Ansprechpartner für Politik, Behörden, Wirtschaft und Medien.*

Pressekontakt BARIG:

Claasen Communication GmbH, Breslauer Straße 10, 64342 Seeheim-Jugenheim, Deutschland
Telefon +49 (0)6257 / 68781, bariq@claasen.de, www.claasen.de



Hintergründe zur Stellungnahme des BARIG vom 1. Oktober 2024 mit Blick auf die hohen staatlichen Kosten am Luftverkehrsstandort Deutschland

I. Standortkosten innerhalb von fünf Jahren um bis zu 97 Prozent gestiegen

Obwohl bereits sehr hoch, sind gemäß dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) die Standortkosten an deutschen Verkehrsflughäfen von 2019 bis 2024 mitunter sehr deutlich gestiegen. Am Beispiel eines Mittelstreckenflugzeugs, dem Airbus A320, haben sich die Standortkosten an einigen deutschen Flughäfen innerhalb dieser fünf Jahre sogar fast verdoppelt (+97 Prozent).

II. Wesentliche staatliche Kostentreiber:

Luftverkehrssteuer, Gebühren für Luftsicherheit und Flugsicherung sowie zukünftige SAF-Quoten

BARIG betont, dass die extrem hohen Standortkosten für den Luftverkehr in Deutschland in erster Linie durch regulatorische Erhöhungen, teils sogar im dreistelligen Bereich, begründet sind. Wesentliche – neben anderen – staatliche Kostentreiber sind:

- die im Frühjahr 2024 abermals erhöhte **Luftverkehrssteuer (+24%)**
- die zum 1. Januar 2025 wieder steigenden Gebühren für die **Luftsicherheit (bis zu +50%)**
- die massiven Gebührensteigerungen der **Deutschen Flugsicherung** (zum Beispiel **+118% seit 2019**)
- die an vielen **Flughäfen** massiv erhöhten **Gebühren**, die innerhalb von zwei Jahren (2023 bis 2025) im zweistelligen Prozentbereich steigen (**ca. 20%**)
- die durch die Fit-for-55 verordnete **EU-Beimischungsquote** von nachhaltigem Flugkraftstoff (SAF), der gegenüber herkömmlichem Kerosin **viermal (biogen) bis zehnmal (synthetisch, E-Kerosin) teurer** ist
- die nochmals erhöhte, jedoch unsinnige **deutsche E-Kerosin-Quote** der Bundesregierung

III. Europäischer Vergleich: Standort Deutschland bis zu 18-mal teurer

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat die staatlichen Standortkosten – also die Kosten für Flugsicherung, Luftsicherheit und Luftverkehrssteuer bzw. vergleichbare Abgaben/Steuern – an wichtigen europäischen Luftverkehrsstandorten für den Monat Mai 2024 am Beispiel eines Mittelstreckenflugzeugs, dem Airbus A320, verglichen. Die Kostenunterschiede sind mitunter dramatisch:





IV. Negativfolgen der zu hohen Standortkosten

Die hohen Standortkosten bremsen die Erholung des Luftverkehrs aus. Während in fast allen Ländern Europas das Fliegen bereits wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht und zum Teil sogar übertroffen hat, dümpelt Deutschland an dieser Stelle hinterher und kommt – wie der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) in seiner kürzlich veröffentlichten Analyse des ersten Halbjahres 2024 feststellt – gerade einmal auf 83 Prozent Kapazitätsangebot gegenüber 2019.



V. Was bedeutet das konkret für Deutschland?

Die Verteuerung aufgrund der insgesamt enorm gestiegenen Standortkosten

- macht den Luftverkehrsstandort Deutschland deutlich unattraktiver.
- führt dazu, dass weitere Verkehre ins europäische Ausland verlagert werden.
- schränkt die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrsstandorts ein.
- beschränkt die Mobilität für Geschäfts- und Privatreisende massiv.
- schwächt nachhaltig die Konnektivität der deutschen Flughäfen.
- belastet eine wirtschaftliche Erholung Deutschlands.
- bremst den Luftfracht- und Warenverkehr. Und: Dort wo europäische Flugverbindungen fehlen, müssen Güter – soweit denn überhaupt möglich – auf der Straße oder Schiene befördert werden.

VI. Fazit: Politik muss schnell und konsequent handeln

BARIG wie auch der BDL und andere Luftverkehrsverbände fordern von der Politik, schnell und mit Weitblick zu agieren. Die Wettbewerbsfähigkeit muss gewährleistet sein. Weichen müssen gestellt werden, damit die Standortkosten für den Luftverkehr in Deutschland spürbar sinken und die Rahmenbedingungen sich deutlich verbessern. Die Branche und ihre Verbände stehen für entsprechende Gespräche und Beratungen zur Verfügung.

Weitere aktuelle BARIG-Themen und News zur Luftfahrt gibt es unter www.barig.aero/news.

BARIG / Board of Airline Representatives in Germany e.V.

Frankfurt Airport Center 1 (HBK 27), Hugo-Eckener-Ring, 60549 Frankfurt am Main, Germany
barig@barig.aero, www.barig.aero, www.linkedin.com/company/BARIG

BARIG (Board of Airline Representatives in Germany e.V.) vertritt die gemeinsamen Interessen von mehr als 100 nationalen und internationalen Fluggesellschaften aus Linienflug, Ferienflug und Air Cargo. Seit seiner Gründung 1951 arbeitet der Airline-Verband für die Verbesserung der Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Deutschland und ist Ansprechpartner für Politik, Behörden, Wirtschaft und Medien.

Pressekontakt BARIG:

Claasen Communication GmbH, Breslauer Straße 10, 64342 Seeheim-Jugenheim, Deutschland
Telefon +49 (0)6257 / 68781, barig@claasen.de, www.claasen.de