

Jahrespressekonferenz

Zur Lage der deutschen Luftfahrt

Berlin, 5. Februar 2015



Redetext

Wir werden Ihnen heute Zahlen zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft im gerade abgelaufenen Jahr 2014 präsentieren und auch einen Ausblick auf das laufende Jahr 2015 geben.

Es geht um die Entwicklungen

- im Passagierverkehr
- im Frachtverkehr
- und bei den Flugbewegungen.

PASSAGIERVERKEHR:

Lage

Beginnen wir mit dem Passagierverkehr.

Der Aufwärtstrend im globalen Passagierluftverkehr hält nach Angaben des internationalen Airline-Verbands, IATA, unverändert an. Wir beziehen uns dabei auf die aktuellen IATA-Zahlen, die zeitgleich mit dieser Pressekonferenz veröffentlicht werden:

2014 wuchs der Luftverkehr weltweit um +5,9 % - gemessen in verkauften Personenkilometern.

Die größten Wachstumsraten weisen unverändert Airlines aus dem Nahen Osten mit +12,6 %, aus dem asiatisch-pazifischen Raum mit +7,1 % und aus Lateinamerika mit +6,4 % auf.

Schlusslichter sind die nord-amerikanischen Airlines, die nur um +2,7 % zulegen sowie die afrikanischen Airlines, deren Wachstum +0,3 % betrug. Die Airlines in Europa wuchsen mit +5,8 % leicht unterdurchschnittlich und liegen deutlich hinter dem Wachstum in Asien und dem Nahen Osten.

Die deutschen Fluggesellschaften allerdings - das sind die LH-Gruppe, die Airberlin-Gruppe, TUIfly und Condor - konnten selbst mit dem unterdurchschnittlichen Wachstum europäischer Wettbewerber nicht mithalten:

Zusammen betrachtet konnten die deutschen Airlines im vergangenen Jahr nur um +2,3 % wachsen (gemessen in verkauften Personenkilometern).

Da die deutschen Fluggesellschaften im vergangenen Jahr ihr Angebot um 2,4% erhöhten, ging die Auslastung (der sogenannte Sitzladefaktor) um - 0,1 Prozentpunkte von 81,8 % in 2013 auf 81,7 % in 2014 leicht zurück.

Der Durchschnitt der Auslastung lag weltweit bei 79,7 % und europaweit bei durchschnittlich 80,8 %.

Damit bewiesen die deutschen Airlines zwar besondere Managementfähigkeiten in Sachen Auslastung. Was leider nichts an der Grundproblematik des geringen Wachstums bei der deutschen Luftfahrt ändert.

Die Zahl der von deutschen Airlines bzw. deutschen Airline-Gruppen weltweit beförderten Passagiere erhöhte sich um +1,2 % von 147,7 Millionen in 2013 auf 149,5 Millionen in 2014.

Im Vergleich mit bedeutenden Wettbewerbern ist der Zuwachs von +1,2% jedoch sehr gering:

- So wuchs Turkish Airlines um 13,3%
- Emirates steigerte seine Passagierzahl – trotz Runway-Erneuerung an seinem Hub Dubai – im vergangenen Jahr nochmals um 13,1 %
- Etihad legte gleich um 23% zu.

Kommen wir nun zu den Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen.

Insgesamt begrüßten die 22 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland +3,0 % mehr Passagiere als im Vorjahr. Exakt waren es 207.934.803 Fluggäste - so viele wie noch nie. Besonders das zweite Halbjahr 2014 war für Flughäfen sehr erfolgreich - trotz der vielen Streiks.

Wachstumstreiber waren wiederum die interkontinentalen Verkehre, die nach stagnierender Entwicklung in 2014 deutlich, d.h. um +5,6 %, zunahmen.

Die Verkehre zu europäischen Zielen, die für rund zwei Drittel des Aufkommens verantwortlich zeichnen, lagen mit + 3,1% im Plus.

Die Verkehre zu innerdeutschen Zielen nahmen - nach Jahren des Rückgangs ganz leicht um +0,8 % zu.

Aber was steht hinter dem Wachstum an deutschen Flughäfen? Bis zum heutigen Tag verzeichnen wir zwar Wachstum. Aber Untersuchungen aus den vergangenen Jahren zeigen, dass bei den Abflügen an deutschen Flughäfen die ausländischen Fluggesellschaften um mehr als 10% zugelegt haben, während die deutschen Fluggesellschaften rund 5% verloren haben.

Und was bedeutet das Wachstum in Deutschland im europäischen Vergleich?

Vorweg gesagt: Unsere Vergleichszahlen fußen auf Ergebnissen für Januar bis November 2014. Die Dezemberzahlen sind vielerorts noch nicht veröffentlicht. Insgesamt lassen die Zahlen aber schon sichere Rückschlüsse für das Gesamtjahr zu:

Die Flughäfen in unseren westeuropäischen Nachbarländern wachsen - wie schon in den Vorjahren - deutlich stärker als die Flughäfen in Deutschland:

Luxemburg mit +12,8 %, Belgien mit +9,8 % und die Niederlande mit +4,8 % liegen deutlich über der hiesigen Entwicklung.

Gleiches gilt auch für unsere Nachbarn im Norden: Die Flughäfen in Dänemark durften bis einschließlich November +5,6 % mehr Passagiere begrüßen als im Vorjahr.

Auch die Entwicklung bei unserem südlichen Nachbarn Schweiz ist erfreulicher als bei uns. Hier waren es +4,1 % mehr Fluggäste.

Nur in zwei westeuropäischen Ländern mit vergleichbarem Lebensstandard wie in Deutschland läuft es auch nicht gut:

Das ist zum einen Frankreich. Dort war es vor allem der zweiwöchige Piloten-Streik im September, der zu einem Einbruch der Passagierzahlen führte. Auf das Jahr gesehen legten die französischen Flughäfen aber immer noch um +1,8 % zu. Ohne den Streik wären es auch hier wohl mehr als drei Prozent gewesen.

Zum anderen ist es Österreich, dessen Flughäfen mit +2,6 % auch ein schwaches Wachstum aufwiesen. Wie sie wissen leidet auch der österreichische Flugverkehr unter einer Luftverkehrsabgabe.

Der streikgeplagte Luftverkehr in Frankreich und Österreich - also ebenfalls mit einer Luftverkehrsteuer belastet - stellten also noch eine Ausnahme dar. Im Übrigen gilt, dass der Luftverkehr in westeuropäischen Vergleichsländern stärker wächst als in Deutschland.

Dieses seit Jahren unterdurchschnittliche Wachstum in Deutschland ist auffällig und besorgniserregend. Insbesondere dann, wenn man berücksichtigt, dass Deutschland seit Jahren eine der Konjunkturlokomotiven in Europa ist.

PASSAGIERVERKEHR:

Prognose

Was aber können wir für das nächste Jahr erwarten? Kommen wir zur Prognose.

Wie sind die Aussichten für die deutschen Flughäfen?

Wir rechnen mit einem im europäischen Vergleich weiter unterdurchschnittlichen Wachstum und prognostizieren für das Jahr 2015 +2,8 % bei den an- und abfliegenden Passagieren.

Das Passagierwachstum zu europäischen Zielen erwarten wir 2015 mit +3,0 % im Plus; und zu Zielen in Übersee mit +3,8 %.

Dabei sind die ökonomischen Rahmenbedingungen bei uns 2015 positiv. Ein Wachstumstreiber bei den Passagierzahlen ist der Tourismus. Die Branche setzt große Hoffnungen auf 2015. Der Optimismus bezieht sich sowohl auf die anhaltende Reiselust der Deutschen - das Konsumklima ist laut jüngsten Angaben der GfK auf einem 13-Jahres-Hoch -als auch auf das stabile Wachstum bei der Zahl internationaler Gäste, die über die deutschen Flughäfen in die Bundesrepublik einreisen. Deutschland gelingt es hervorragend, sich im globalen Ranking als Top-Destination auf den vordersten Plätzen zu behaupten.

Ein weiterer Wachstumstreiber bei den Passagierzahlen sind die Geschäftsreisenden. Der jüngste ifo-Geschäftsklimaindex belegt die nun wieder optimistischen Erwartungen der deutschen Unternehmen für die nächsten Monate. Diese guten Aussichten sollten sich auch in einem wachsenden Geschäftsreiseverkehr niederschlagen. Auch die Bundesregierung hat ihre Wachstumsprognose nach oben korrigiert.

Ein höheres Wachstum kann durch externe Risikofaktoren gefährdet werden. Dazu zählen vor allem die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Konfliktes zwischen Russland und der Ukraine - bereits jetzt beobachten wir erste Streckenstreichungen ex-Deutschland nach Russland -, die Konflikte im Nahen Osten sowie die politische Instabilität in einigen der nordafrikanischen Tourismusregionen. Des Weiteren können auch 2015 Streiks nicht ausgeschlossen werden. Das Tarifeinheitsgesetz greift nicht im Luftverkehr.

Halten wir als **Zwischenergebnis** fest:

Die Aussichten für 2015 sind im Grundsatz positiv, aber entscheidend ist der Vergleich mit den Wettbewerbern. Und hier sah es zuletzt nicht gut aus:

- Die deutschen Airlines wachsen deutlich langsamer als ihre Konkurrenten in Europa und in anderen Weltregionen.
- Und auch die deutschen Flughäfen bleiben trotz Passagierwachstums hinter ihren Möglichkeiten zurück, wie ein Wachstumsvergleich mit europäischen Nachbarstaaten sichtbar macht.

Es wird deutlich, dass der Wettbewerb durch Luftverkehrssteuer, strengste Betriebszeiten und weitere Regulierungsaufgaben zu Ungunsten Deutschlands verzerrt ist. Dazu gehören auch die im europäischen Vergleich hohen Sicherheitsgebühren. Die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Luftfahrt wird so administrativ und regulativ erheblich behindert.

FRACHTVERKEHR:

Lage

Kommen wir nun zum Frachtverkehr:

Die Frachtverkehre - gemessen in Frachttonnenkilometern - wuchsen weltweit um +4,5 %.

Erneut sind es Airlines aus dem Nahen Osten und aus Asien, die mit +11,0% bzw. +5,4 % das größte Wachstum aufwiesen.

Europäische Frachtcarrier mit +2,0 % folgen erst mit großem Abstand nach afrikanischen und amerikanischen Anbietern auf dem vorletzten Platz. Schlusslichter sind die lateinamerikanischen Wettbewerber.

Auf den deutschen Flughäfen hat sich die Entwicklung im Luftfrachtaufkommen nach einer langen Phase hoher Volatilität im letzten Jahr stabilisieren können: Mit 4.445.145 Mio t (an+ab) abgefertigter Luftfracht beträgt das Wachstum an deutschen Flughäfen gegenüber dem Vorjahr +2,8 %.

Getrieben wird das Frachtwachstum auf deutschen Flughäfen insbesondere durch die Ausladungen, d.h. Importwaren, die im Jahresvergleich um +4,5 % zunahmen. Die Einladungen, d.h. Exportwaren, nahmen hingegen nur um +1,9 % zu.

Absolut betrachtet überwogen aber die Einladungen mit 2,3 Millionen Tonnen noch immer die Ausladungen mit 2,1 Millionen Tonnen. Dies spiegelt auch die Struktur des deutschen Außenhandels wieder, bei dem die Exporte absolut betrachtet ebenso leicht über den Importen liegen.

Mit einem Umschlag von 4,4 Millionen Tonnen bleibt Deutschland weiterhin noch Frachtstandort Nummer 1 in Europa! Gleich drei der größten Frachtflughäfen in Europa liegen in Deutschland:

Der Flughafen Frankfurt wird mit über 2,1 Millionen Tonnen (+1,8 % gegenüber dem Vorjahr) mit großer Wahrscheinlichkeit Europas größter Frachtflughafen bleiben. Die Jahresendwerte für Paris Charles de Gaulle, dem größten Konkurrenten um diese Auszeichnung, liegen zwar noch nicht vor; doch bis einschließlich Oktober lag das Frachtvolumen hier nur +0,8 % über dem Vorjahr.

Zudem wuchsen mit Leipzig (+3,2 %) und Köln/Bonn (+3,1 %) zwei Frachtflughäfen weiter, die als wichtige Europa-Hubs für sogenannte international agierende Integratoren wie DHL fungieren. Integratoren, das sind Unternehmen, die ihren Kunden einen Tür-zu-Tür-Service aus einer Hand bieten, also die komplette Logistikkette von der Abholung

beim Versenden bis hin zur Auslieferung an den Empfänger. Diese Integratoren profitieren vom nach wie vor stark steigenden Expressgeschäft und Online-Handel.

Leipzig mit über 900.000 Tonnen und Köln/Bonn mit knapp 750.000 in 2014 sind bedeutende Umschlagplätze für Expressfracht in Europa. Die jüngsten Investitionen der Integratoren in dreistelliger Millionenhöhe an diesen Standorten weisen zudem daraufhin, dass diese Bedeutung weiter zunehmen wird.

Last but not least geht auch das Fracht-Wachstum an Deutschlands zweitgrößtem Flughafen weiter: In 2014 wies der Flughafen München mit +7,5 % gegenüber dem Vorjahr sogar das dynamischste Frachtwachstum von Deutschlands Frachtflughäfen aus. Die hier umgeschlagene Gesamttonnage liegt nun bei 310.000 Tonnen.

Dennoch: Auch bei der Fracht offenbart der europäische Vergleich, dass diese hohen Wachstumszahlen im Ausland eher die Regel sind:

Amsterdam: +6,7 % mehr Fracht gegenüber dem Vorjahr
Brüssel: +5,6 %
Lüttich: +5,3 %
Luxemburg: +5,9 % (bis einschließlich November).

Die geografisch den Frachtflughäfen Frankfurt und Köln/Bonn nahe gelegenen Konkurrenzflughäfen haben 2014 also deutlich stärker zulegen können.

Fazit:

Die Zahlen belegen deutlich: Auch wenn wir in Deutschland bei der Fracht nach wie vor sehr gut aufgestellt sind, dürfen die Anstrengungen nicht nachlassen, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Standorte erhalten zu können.

FRACHTVERKEHR:

Prognose

Wir rechnen auch in diesem Jahr mit einem Luftfrachtwachstum von +2,7 Prozent.

Die Wirtschaftsforschungsinstitute sind zuletzt wieder optimistischer geworden hinsichtlich ihres Ausblicks auf 2015. Demnach sollen - getrieben von einem wieder stärker anziehenden Welthandel - auch Ex- und Importe weiterhin wachsen. Hieran wird auch die Luftfracht partizipieren, insbesondere bei Zielen nach Übersee.

FLUGBEWEGUNGEN:

Lage

In den Vorjahren war die Zahl der Flugbewegungen zurückgegangen, weil die Airlines neue größere Flugzeuge einsetzen konnten. Die Zahl der Passagiere wuchs dabei bei weniger Flügen.

Im Jahr 2014 wurde dieser Rückgang der Flugbewegungen gestoppt.

Die gewerblichen Flugbewegungen stagnierten bei 2.006.790 Starts und Landungen im Jahr 2014.

Übrigens: diese Statistik unterscheidet dabei nicht zwischen deutschen und ausländischen Carriern.

Prognose

Was erwarten wir von 2015?

Der Aufbau neuer Verbindungen und die Verdichtung der bestehenden Streckennetze der Airlines - insbesondere ausländischer Airlines - wird die Zahl der Starts und Landungen im kommenden Jahr wieder wachsen lassen.

Davon werden die Airlines aber kaum profitieren (Beispiele).

Der Flughafenverband erwartet für 2015 bei den gewerblichen Flugbewegungen einen Anstieg um +1,4 Prozent.

WETTBEWERB UND WETTBEWERBLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Luftverkehr ist ein internationaler Markt. Dieser Markt ist hart umkämpft. Wir wollen Ihnen auch hierzu ein paar Zahlen präsentieren.

2014 steuern rund 80% aller Einsteiger auf deutschen Flughäfen ein internationales Ziel an. Drei Viertel davon ein Ziel in Europa, ein Viertel ein Ziel in Übersee. Luftfracht ist praktisch ausschließlich ein internationales Geschäft.

Insgesamt bieten über 100 Airlines in Deutschland Passagieren und Versendern ihre Dienste an.

Der Anteil der Strecken mit zwei Anbietern beträgt nach einer Untersuchung von Amadeus für das Jahr 2012 33%, der Anteil der Strecken mit mehr als zwei Anbietern beträgt 50%. Im Luftverkehr hat der Kunde also Auswahl, mit wem er wohin fliegt und mit wem er seine Waren versenden möchte.

Der Marktanteil deutscher Fluggesellschaften (gemessen im Sitzplatzangebot) lag 2014 bei 64,5%. Dies sind 3,0%-Punkte weniger als noch im Vorjahr 2013 - und 5,2%-Punkte weniger als noch in 2012. Also der Marktanteil der deutschen Airlines schrumpft.

Der wesentliche Grund liegt im verzerrten Wettbewerb.

Wir haben immer betont, dass hierfür insbesondere auch die Luftverkehrsteuer verantwortlich ist.

Auch hierzu eine aktuelle - wenngleich traurige - Zahl: 2014 entrichteten die deutschen Unternehmen insgesamt 526 Millionen Euro der 1,0 Milliarden Euro Luftverkehrsteuer, die der Finanzminister im letzten Jahr einnahm.

Seit Einführung dieser Steuer sind es nunmehr 2.136 Millionen Euro, die die deutschen Airlines an den Fiskus zahlen mussten.

Hierdurch wurden ihnen Finanzmittel entzogen, die z. Bsp. für den Kauf von 30 besonders energiesparsamen und leisen Airbus A320 neo gereicht hätten.

Doch nicht nur die Fluggesellschaften stehen in starker internationaler Konkurrenz. Das Gleiche gilt auch für die Flughäfen. Beginnen wir mit den großen Hubflughäfen:

Laut Statistischem Bundesamt wachsen die Verkehre zwischen Deutschland und den großen Umsteigehubs nach wie vor überdurchschnittlich:
in Istanbul mit +12,8 %,
in Doha mit +15,1 %,
in Abu Dhabi mit +15,9 %.

Die Vergleichszahlen beziehen sich auf die ersten elf Monate 2014. Die außereuropäischen Drehkreuze bereiten somit den deutschen weiterhin große Konkurrenz.

Auch Flughäfen, die keine Drehkreuzfunktion inne haben, stehen unter großem Wettbewerbsdruck: Airlines können gerade bei sog. Point-to-Point-Verkehren sehr schnell ihr Angebot auf andere Flughäfen im Ausland verlagern und/oder Passagiere wandern für ihre Flüge auf benachbarte Flughäfen aus.

Auffällig ist das seit Einführung der Luftverkehrsteuer hohe Wachstum im ausländischen Grenzgebiet zu Deutschland: Während die Vergleichsgruppe an ausländischen Flughäfen um +46,3 % wuchs, verloren die deutschen Vergleichsflughäfen Flughäfen -0,5% ihrer Passagiere.

Es ist also keineswegs so - wie uns das Bundesfinanzministerium stets zu glauben machen versucht -, dass die Luftverkehrsteuer nur im ersten Jahr zu negativen Auswirkungen führen würde.

Vielmehr gilt: Jahr für Jahr wird der Luftverkehrsstandort Deutschland

durch die Steuer an der Entfaltung seiner Möglichkeiten gehindert.

Die dargelegte Wettbewerbssituation zeigt, dass gerade im internationalen Luftverkehr gleiche Wettbewerbsbedingungen von zentraler Bedeutung sind!

Gerade hier machen wir uns jedoch große Sorgen.

Denn oben dargestellte Situation der deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen kommt nicht von ungefähr, sondern ist im Wesentlichen auch auf die im internationalen Vergleich schlechteren gesetzlich regulativen Rahmenbedingungen in Deutschland zurückzuführen.

Wir begrüßen daher, dass Bundesverkehrsminister Dobrindt die Erarbeitung eines Luftverkehrskonzepts in Angriff nimmt und als ersten Schritt eine Markt- und Wettbewerbsanalyse der Luftverkehrswirtschaft in Auftrag gegeben hat. Sie schafft eine Faktengrundlage, auf der die Wettbewerbslage und die Folgen für die deutsche Luftfahrt und die gesamte deutsche Wirtschaft abgeschätzt werden können.

Die Koalition hat sich vorgenommen, den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrt zu erhalten. So steht es im Koalitionsvertrag. Das aber erfordert, dass der wettbewerbsverzerrende Eingriff in den Luftverkehrsmarkt durch nationale oder regionale Alleingänge bei Steuern und Regulierungen ein Ende haben muss.

ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassend können wir sagen:

Während der weltweite Passagierverkehr um +5,9 % wuchs, konnten deutsche Fluggesellschaften und Flughäfen von diesem Wachstum nicht profitieren:

Die deutschen Airlines wuchsen 2014 mit +2,3% unterdurchschnittlich.

Gutes Kapazitätsmanagement führte immerhin zu einer guten Auslastung von 81,7%.

Die deutschen Flughäfen konnten mit einem Plus 3,0 % aufwarten. Dennoch bleiben sie deutlich hinter ihren Möglichkeiten zurück, wie ein Vergleich mit westeuropäischen Ländern zeigt.

Die Flughäfen begrüßten knapp 208 Millionen Passagiere im Jahr 2014.

Luftfrachtverkehre weltweit haben 2014 mit +4,5 % wieder auf einen Wachstumskurs zurückgefunden.

Auch der Luftfrachtstandort Deutschland konnte hiervon profitieren:

Die ein- und ausgeladene Tonnage legte um +2,8 % auf rund 4,45

Millionen Tonnen zu.

Für 2015 rechnen wir an deutschen Flughäfen mit einem Passagierwachstum von rund +2,8 % und einem Luftfrachtwachstum von über +2,7 %. Die Flugbewegungen werden nach Jahren des Rückgangs wieder um +1,4 % zulegen.

Die Zahlen für 2014 belegen leider erneut, dass der Luftverkehrsstandort Deutschland und seine Flughäfen und Fluggesellschaften im europäischen und im weltweiten Vergleich deutlich hinterherhinken. Sie machen deutlich, dass es mittlerweile dramatische Verschiebungen auf den internationalen Märkten gibt, die den Luftverkehr immer mehr von Deutschland und Europa abziehen.

Vor allem auch schlechtere Rahmenbedingungen, wie etwa restriktive Betriebszeiten und der nationale Alleingang mit der Luftverkehrsteuer, sorgen dafür, dass Wertschöpfung nicht länger in Deutschland aufgebaut oder zumindest gehalten wird, sondern dass nun jenseits der Grenze Flughäfen und Fluggesellschaften die Geschäfte machen.

Die Luftverkehrsbranche sieht der von Bundesverkehrsminister Dobrindt in Auftrag gegebenen Markt- und Wettbewerbsanalyse der Luftverkehrswirtschaft gespannt entgegen. Wir sind guter Hoffnung, dass die Ergebnisse zu klaren politischen Entscheidungen führen werden.