

Luftfahrt bewegt.  BDL

Jahresbilanz 2017

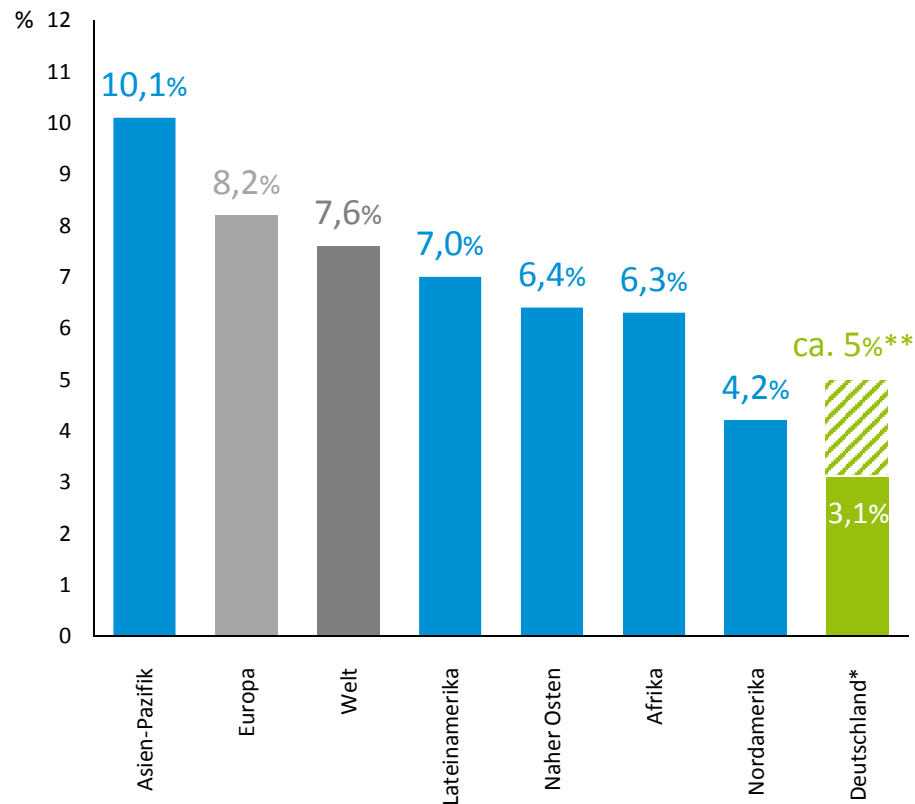
Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft

Berlin, 1. Februar 2018

Fluggesellschaften: Wirtschaftswachstum belebt weltweiten Luftverkehr – deutsche Airlines wachsen unterdurchschnittlich



Wachstum von Fluggesellschaften nach Region 2017
(in verkauften Passagierkilometern, RPK)



* Enthält hochgerechnete Verkehrszahlen für Air Berlin ab August 2017

** Wachstums-Szenario ohne Insolvenz der Air Berlin

Der weltweite Passagierluftverkehr ist im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um 7,6% gewachsen (2016: 6,3%). Ursächlich dafür sind vor allem verbesserte makroökonomische Rahmenbedingungen: Das globale BIP-Wachstum war mit 3,6% höher als im Vorjahr (3,2%).

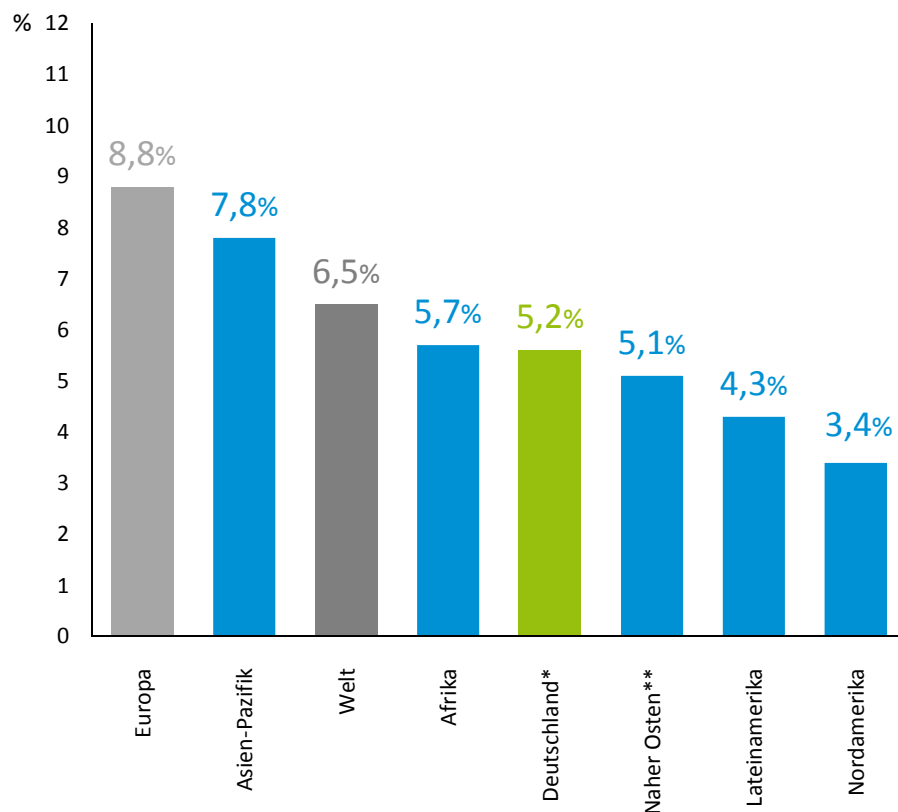
- In Europa ist der Luftverkehr mit 8,2% stärker gewachsen als der globale Durchschnitt (Vorjahr: 4,6%).
- Deutsche Fluggesellschaften (Lufthansa-Gruppe, Air-Berlin-Gruppe, Condor, TUIfly) kamen hingegen auf ein deutlich unterproportionales Wachstum von 3,1% (Vorjahr: 1,4%). Die Lufthansa-Gruppe verzeichnete starkes Wachstum, vor allem im Punkt-zu-Punkt-Verkehr durch Eurowings und Brussels Airlines.
- Das Wachstum in Deutschland wurde zwar durch die Insolvenz der Air Berlin gedämpft. Aber auch ohne die Insolvenz hätte das Wachstum nur bei rund fünf Prozent gelegen.

Insgesamt wurden durch deutsche Luftfahrtunternehmen ca. 163 Mio. Passagiere transportiert (+2,8%), die Auslastung betrug dabei 81,8%* (Vorjahr: 80,6%).

Flughäfen: Europa auf starkem Wachstumskurs – deutsche Flughäfen wachsen im Vergleich weniger stark



Wachstum an Flughäfen nach Region 2017* (in Passagieren, PAX)



* Deutschland: Jan. - Dez. 2017, übrige Regionen: Jan. - Nov. 2017 (reduzierte Datengrundlage)

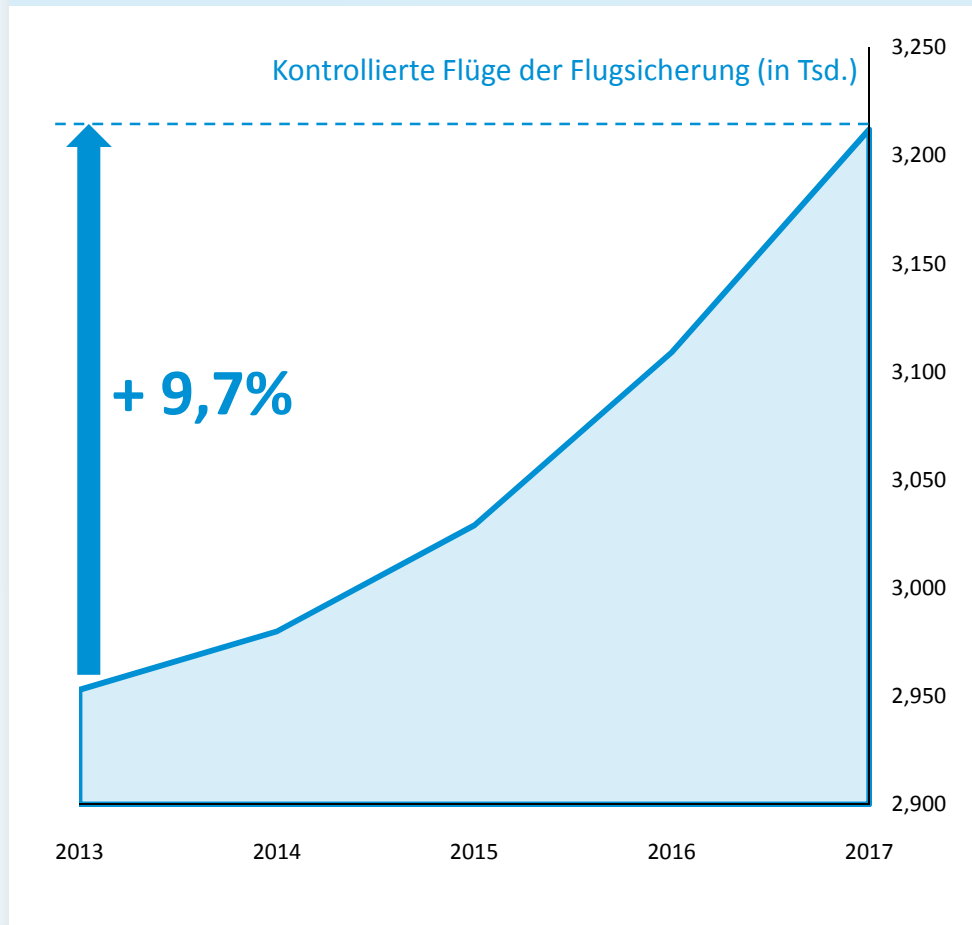
** Massive Überkapazitäten und Preisverfall sorgten für eine vorübergehende Konsolidierung

- Die Flughäfen in Deutschland begrüßten im vergangenen Jahr 5,2% mehr Passagiere als im Vorjahr und wiesen damit eine deutliche Steigerung auf (Vorjahr: 3,4%).
- Insgesamt gab es dabei rund 235 Mio. an- und abreisende Fluggäste an deutschen Flughäfen:
 - 20% davon flogen innerhalb Deutschlands,
 - 62% waren Passagiere in das / aus dem europäischen Ausland und
 - 18% waren Passagiere in / aus außereuropäische(n) Destinationen.
- Besonders stark wuchs der Verkehr nach Übersee (8,4%) und in das europäische Ausland (6,0%). Der innerdeutsche Verkehr stagnierte hingegen weiterhin (0,2%).

Flugsicherung: Über drei Millionen Flüge kontrollierten die Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung (DFS) im Jahr 2017



Verkehrsentwicklung bei der Deutschen Flugsicherung (Kontrollierte Flüge in Tsd.)

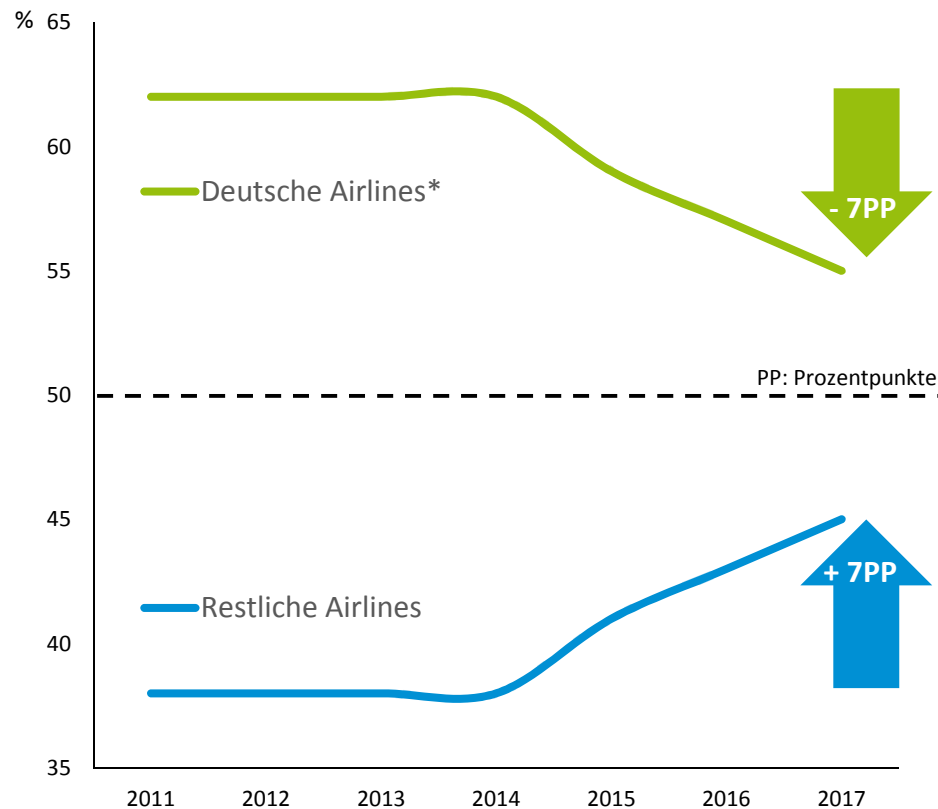


- Im Jahr 2017 wurden über 3,2 Millionen Flüge im deutschen Luftraum gezählt (+3,3%), so viele wie nie zuvor. Damit wurde erneut in einem der komplexesten und kompliziertesten Lufträume weltweit das konstant hohe Sicherheitsniveau gehalten.
- Seit dem Jahr 2013 hat sich die Zahl der durch die DFS kontrollierten Flüge um insgesamt 9,7% Prozent erhöht.
- In allen 28 EU-Mitgliedsstaaten gab es laut EUROCONTROL 2017 insgesamt 9,6 Millionen Flüge, gut ein Drittel wurden aufgrund Deutschlands zentraler Lage von Lotsen der DFS kontrolliert. Weil der Flugverkehr auch in anderen Ländern Europas erneut stark gewachsen ist, stieg die Zahl der Überflüge auch 2017 deutlich. Ihr Anteil liegt nun bei 38,6 Prozent (2016: 38,0 Prozent).

Marktanteile: Deutsche Fluggesellschaften verlieren seit Jahren Marktanteile an deutschen Flughäfen



Entwicklung der Marktanteile aus und innerhalb Deutschlands 2011 – 2017 (in angebotenen Sitzen)



* Lufthansa-Gruppe, Air Berlin (bis 2017), Condor, TUIfly, Germania

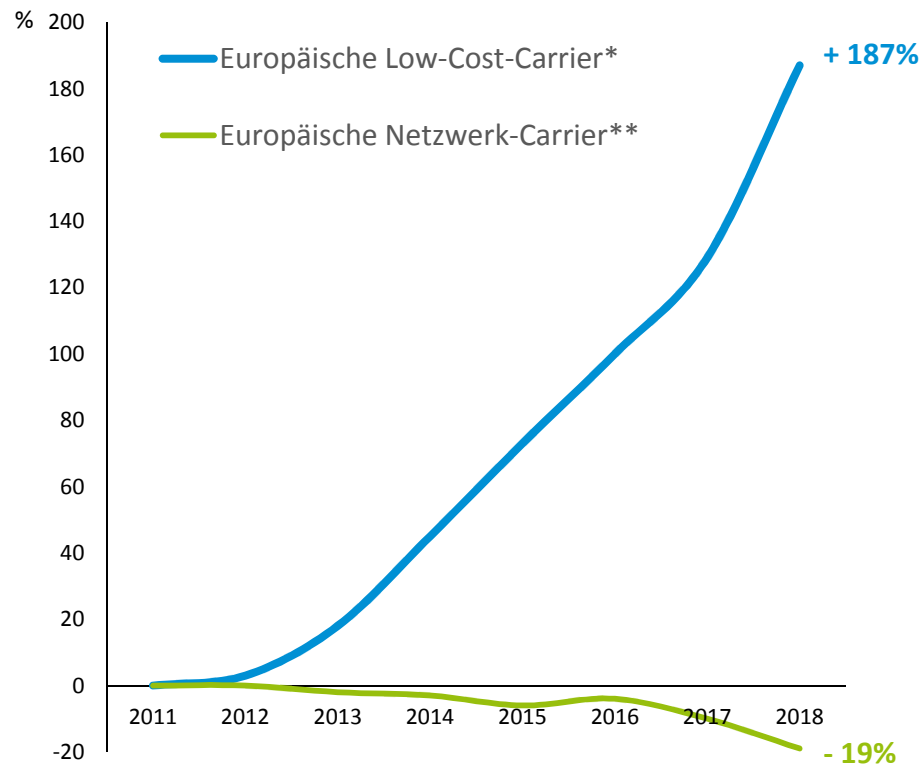
Das verbliebene Wachstum an deutschen Flughäfen geht im Wesentlichen auf ausländische Fluggesellschaften zurück:

- Deutsche Fluggesellschaften verlieren Marktanteile: Seit 2011 ist der Marktanteil der deutschen Unternehmen an deutschen Flughäfen (in angebotenen Sitzen) von 62% auf 55% gesunken.
- Ausländische Airlines konnten hingegen ihren Marktanteil im gleichen Zeitraum von 38% auf 46% steigern.
- Da vor allem ab dem kommenden Sommerflugplan weiter Kapazitäten durch ausländische Low-Cost-Anbieter wie easyJet aufgebaut werden, könnte sich dieser Effekt weiter verstärken – trotz des gleichzeitigen Wachstums deutscher Fluggesellschaften.

Low-Cost-Verkehr: Vor allem das Low-Cost-Geschäft treibt das Wachstum in Deutschland und intensiviert den Wettbewerb



Wachstumsentwicklung aus und innerhalb Deutschlands 2011 - 2018 (in Sitzen pro Jahr)



* Ryanair, easyJet, Norwegian, Vueling, Wizz Air, WOW air, Transavia, Flybe, Eurowings, Germanwings (bis 2017)
** Aeroflot, Air France, Alitalia, British Airways, Iberia, KLM, LOT, SAS, Turkish Airlines, Air Berlin (bis 2017)
Lufthansa Group (Lufthansa Passage, Swiss und Austrian Airlines)

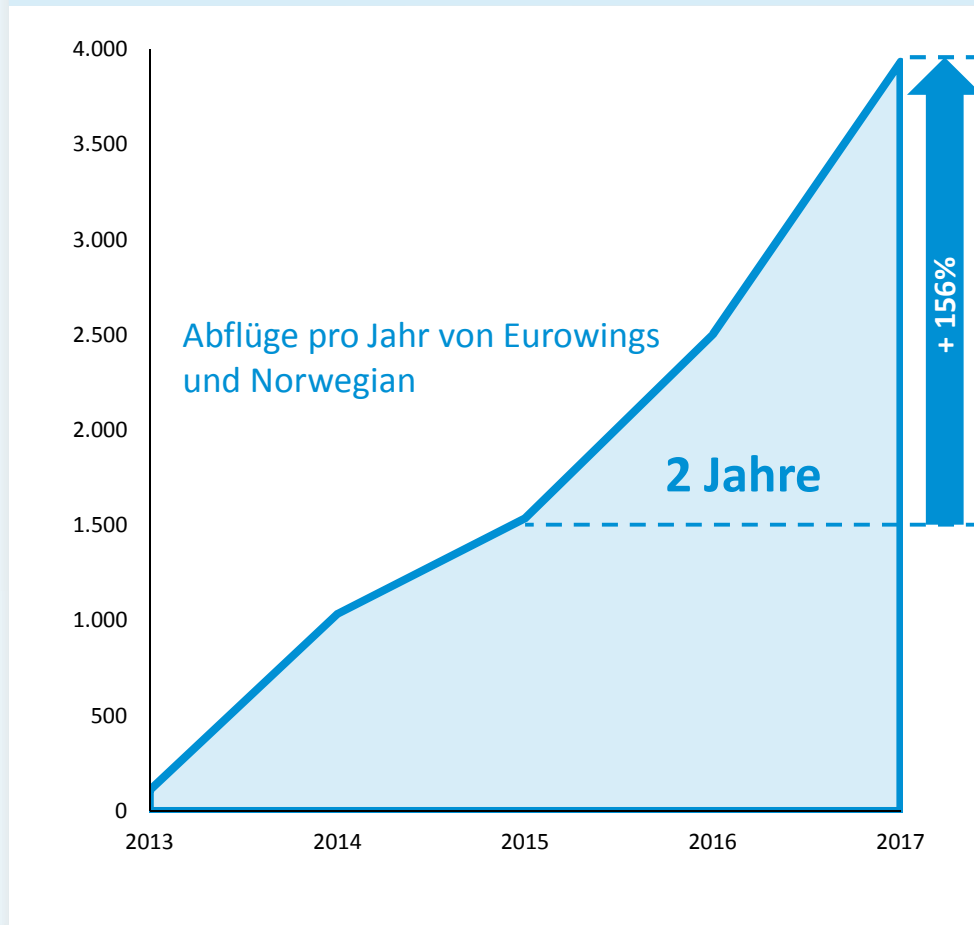
Der Wettbewerbs- und Kostendruck verschärft sich durch die stark wachsenden Low-Cost-Airlines:

- Europäische Low-Cost-Airlines inkl. deutscher Fluggesellschaften sind seit 2011 in Deutschland um 187% gewachsen.
- Europäische Netzwerk-Airlines inkl. deutscher Fluggesellschaften kommen an deutschen Flughäfen im gleichen Zeitraum auf einen Kapazitätsrückgang von -19%, u.a. weil einige Netzwerk-Airlines Flüge auf Low-Cost-Plattformen verlagert haben, um wettbewerbsfähig zu bleiben.
- Diese Entwicklung wird in Zukunft weiter voranschreiten: Vor allem in Berlin werden Low-Cost-Angebote weiter zunehmen. Bereits seit Januar 2018 fliegt easyJet mit 15 Flugzeugen 19 Strecken ab Berlin Tegel. Zum Ende des Sommerflugplans sollen es bereits über 40 Strecken sein. Auch Eurowings und Ryanair bauen das Angebot ab Berlin aus.

Low-Cost-Verkehr: Auch auf der Langstrecke erhöhen Low-Cost-Anbieter ihre Marktanteile und sorgen für mehr Wettbewerb



Low-Cost-Wachstum auf der Langstrecke am Beispiel EU-USA 2013 - 2017 (Flüge pro Jahr)

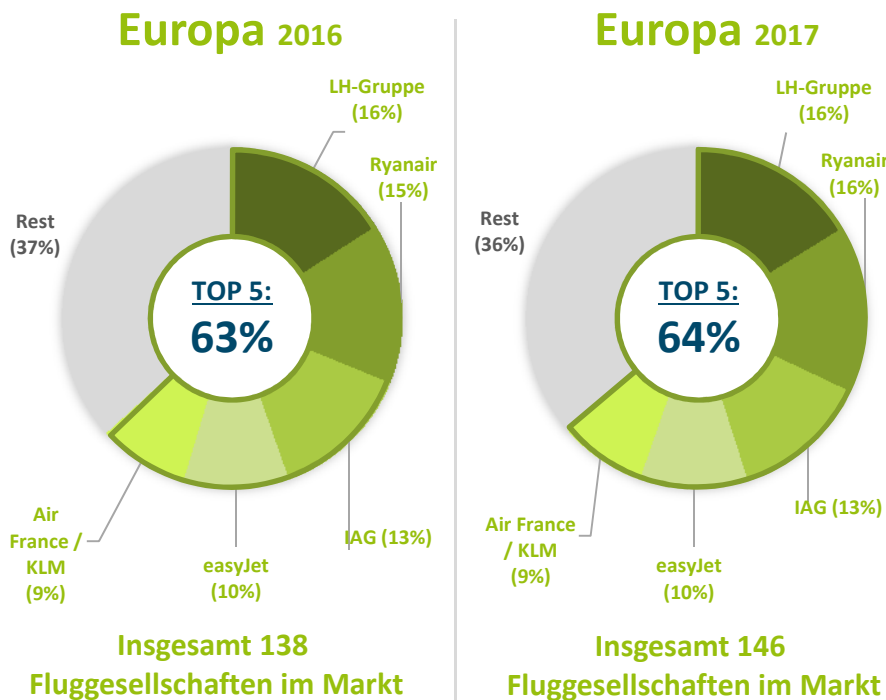


- Low-Cost-Anbieter erhöhten bisher vor allem auf der Kurz- und Mittelstrecken den Wettbewerb, nun expandieren sie weiter.
- Bislang ist der Anteil des Low-Cost-Segments auf der Langstrecke gering, aber: Allein seit 2015 haben Eurowings und Norwegian die Anzahl ihrer Flüge aus Europa in die USA um fast 2.400 Flüge auf rund 4.000 Flüge im Jahr erhöht (+156%). Die Anzahl angebotener Flüge in die USA durch diese Anbieter hat sich somit in zwei Jahren mehr als verdoppelt – Tendenz steigend.
- Auch andere Low-Cost-Anbieter werden aus Europa auf die Langstrecke expandieren, z.B. Joon (in Paris stationierte Tochter von Air France), Level (in Barcelona stationierte Tochter von IAG), Scoot (in Singapur stationierte Tochter von Singapore Airlines) oder Wow Air aus Island.
- Künftig wird dieser Trend dadurch verstärkt, dass kleinere Jets mittlerweile Reichweiten aufweisen, die beispielsweise für transatlantische Operationen ausreichen (Boeing 737 MAX oder Airbus 321 NEO LR). Die kleineren und kostengünstigeren Flugzeuge erlauben somit dezentrale Langstreckennetze.

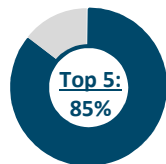
Konsolidierung: Marktkonsolidierung in Europa schreitet weiter voran, aber die Auswahl bleibt hoch



Marktanteile der fünf größten Fluggesellschaften innerhalb Europas inkl. Schweiz (nach Sitzen)



USA 2017
Inlandsverkehr



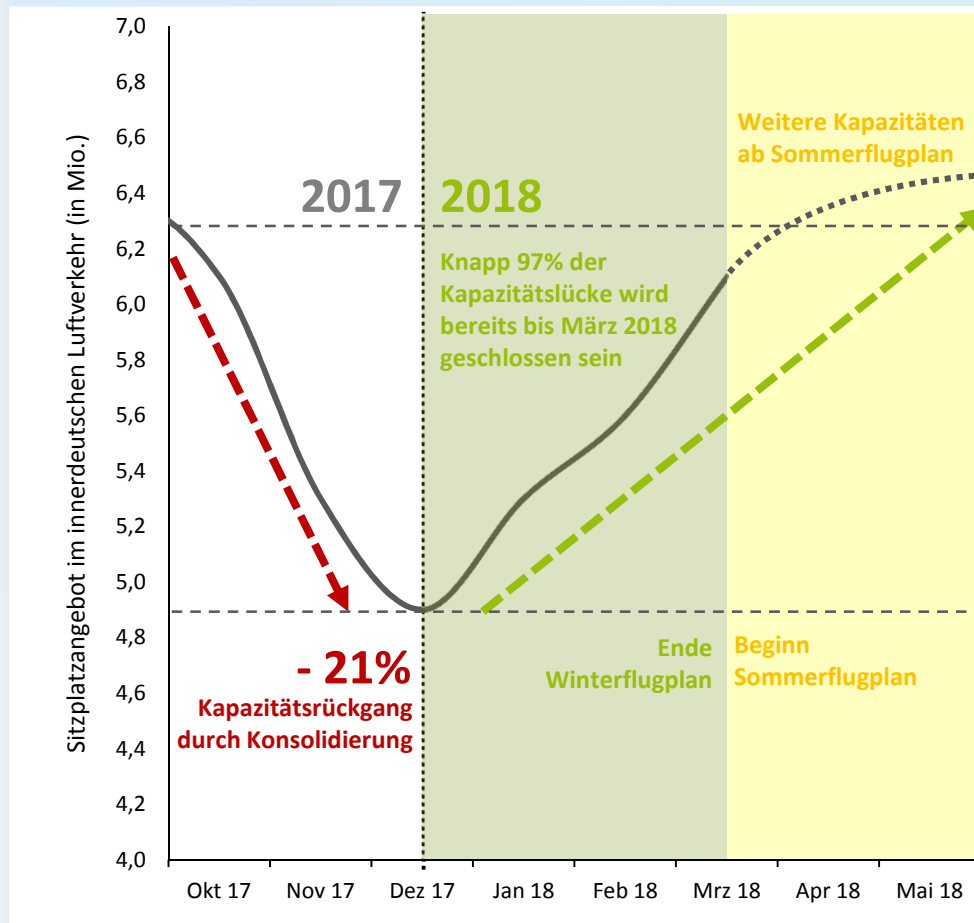
Insgesamt 53
Fluggesellschaften im Markt

- Das Jahr 2017 war im europäischen Luftverkehr durch tiefgreifende Konsolidierungsprozesse geprägt. Beispielhaft dafür waren die Insolvenzanmeldungen von Air Berlin und Monarch Airlines in der zweiten Jahreshälfte.
- Betrachtet man die Marktanteile im Jahr 2017, vereinen die fünf größten Luftfahrtunternehmen ca. 64% des Kapazitätsanteils auf sich. Im Vorjahr waren es 63%. In den Airline-Gruppen (Lufthansa-Gruppe, IAG, Air France/KLM) sind auch die jeweiligen Tochtergesellschaften erfasst. Mit 146 Fluggesellschaften ist die Auswahl für die Konsumenten in Europa vergleichsweise hoch.
- Zum Vergleich: Auch der US-amerikanische Markt durchlebte in den letzten Jahren eine strukturelle Konsolidierungsphase. Im Ergebnis haben sich Marktanteile verschoben: 2017 vereinten die Top-5-Luftfahrtunternehmen rund 85% der gesamten Kapazität im Inlandsverkehr auf sich. Dennoch herrscht im liberalisierten US-Markt weiterhin intensiver Wettbewerb. Denn wie in Europa herrscht freier Marktzugang.

Konsolidierung: Innerdeutscher Angebotsrückgang wird bereits im März 2018 fast vollständig kompensiert sein



Angebotsentwicklung im innerdeutschen Luftverkehr seit Oktober 2017 (in Mio. Sitzen)

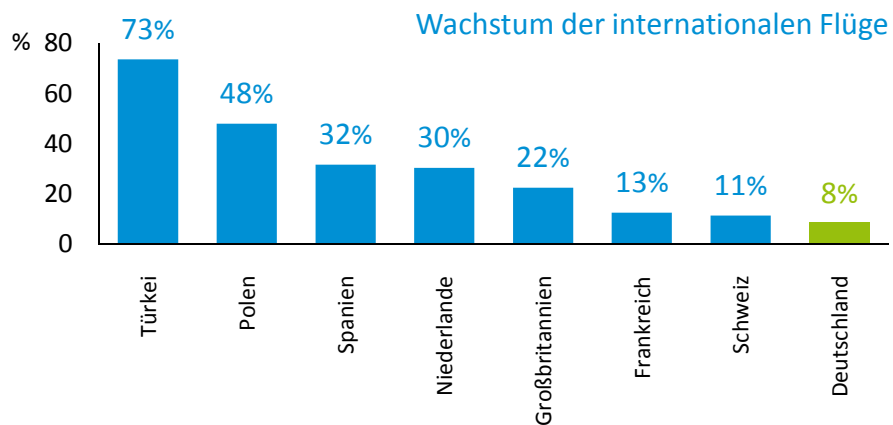
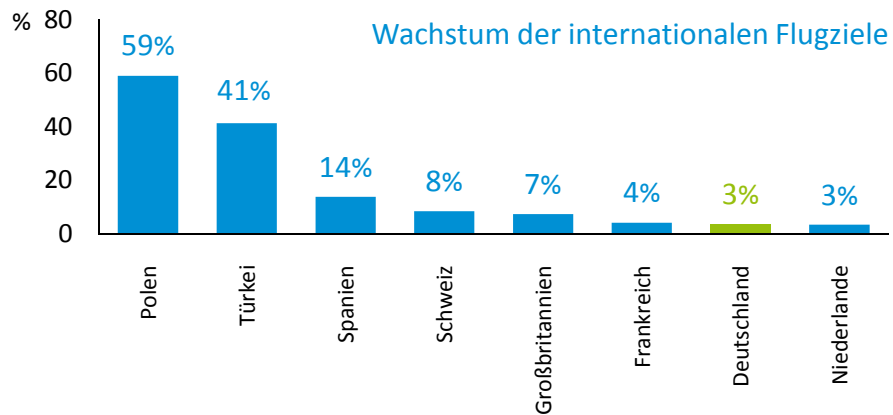


- Nach der Verkündung des Insolvenzantrags der Air Berlin Mitte August kam es bis Dezember zu einer sukzessiven Reduktion des Angebots im innerdeutschen Luftverkehr (bis Dezember flog Air Berlin noch einige Flüge im Wet-Lease). Insgesamt ging das Angebot im Dezember im Vergleich zum Oktober um über 1,2 Mio. (-21%) zurück, was nahezu komplett auf den Marktaustritt von Air Berlin zurückzuführen ist.
- Seit Januar 2018 erhöht sich das Angebot wieder. Im März 2018 werden im Vergleich zum Monat Dezember 2017 zusätzliche Kapazitäten von fast 1,2 Mio. Sitzen angeboten, vor allem getrieben durch die Anbieter easyJet (+490.000 Sitze), Lufthansa (+344.000 Sitze), Eurowings (+333.000 Sitze) und Ryanair (+22.000 Sitze). 70% dieser zusätzlichen Kapazität stammen also von Anbietern aus dem Low-Cost-Bereich.
- Für den Sommerflugplan (ab 25. März 2018) sind weitere Aufstockungen geplant, u.a. auch durch easyJet und Ryanair.

Konnektivität: Deutschland verfügt über eine hohe Anbindungsqualität, andere Länder holen jedoch schnell auf



Entwicklung der Konnektivität im internationalen Vergleich (2010-2017)



Konnektivität (Anzahl von Zielen und Frequenzen) ist ein entscheidender Faktor für die Standort- und Anbindungsqualität einer Volkswirtschaft.

Deutschland verfügt über eine starke Konnektivität: Im Jahr 2017 waren 388 internationale Ziele direkt ab deutschen Flughäfen erreichbar (gezählt wurden nur Ziele mit mehr als 10 Flügen im Jahr).

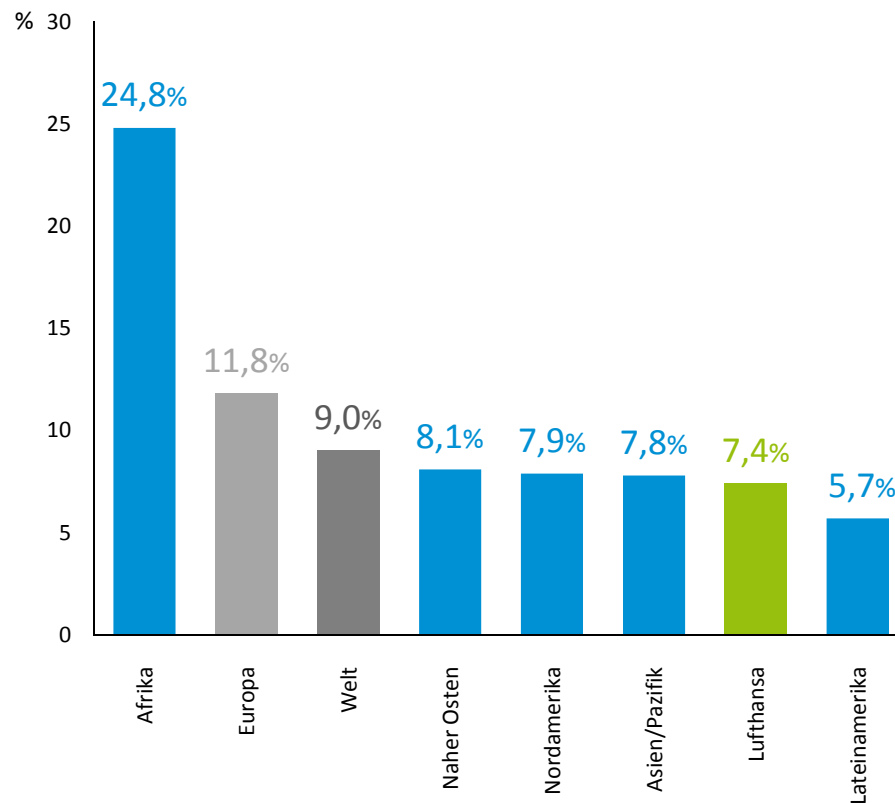
Zwischen 2010 und 2017 haben relevante Wettbewerbsländer aber deutlich aufgeholt:

- Bezüglich erreichbarer Ziele holen vor allem Polen (+59%), Türkei (+41%) und Spanien (+14%) stark auf.
- Auch bezüglich der Flüge pro Jahr belegen diese Länder die Spitzenplätze: Türkei (+73%), Polen (+48%), Spanien (32%).
- Insgesamt steigt die Anzahl der Flugbewegungen schneller als die Anzahl der Ziele. Dies impliziert ein dichteres und damit effizienteres Flugnetz und auch eine dichtere Taktung der Flüge, was vor allem für Geschäftskunden wichtig ist.

Luftfracht: Positiver Markttrend in der Luftfracht seit Ende 2016 hält auch 2017 an



Wachstum der frachttransportierenden Fluggesellschaften nach Region 2017 (in Frachttonnenkilometern, FTK)

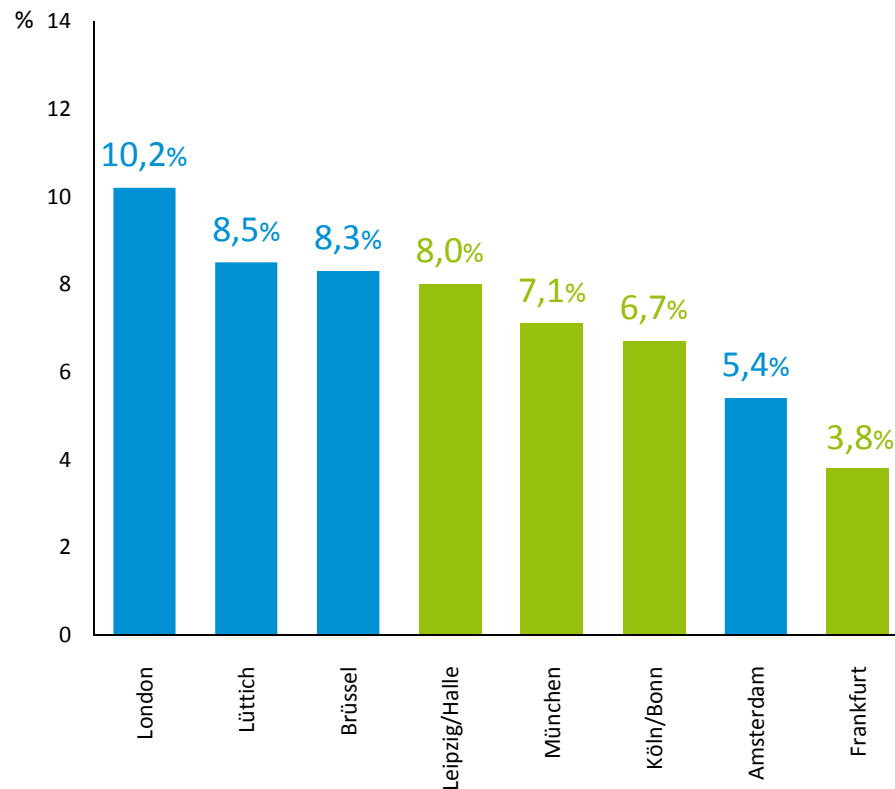


Der weltweite Luftfrachtverkehr nahm im Jahr 2017 um 9,0% zu. Die größten Märkte sind dabei Europa-Asien und USA-Asien. Das hohe Wachstum in Afrika kommt vor allem durch einen starken Anstieg des Frachtverkehrs von und nach Asien infolge ansteigender Investitionsströme. Auch in Europa lag das Wachstum mit 11,8% über dem globalen Durchschnitt, was vor allem auf hohe Exportaktivitäten zurückzuführen ist.

Das weltweite Wirtschafts- und Welthandelwachstum, eine gute Verbraucherstimmung sowie das Wachstum im globalen Online-Handel erhöhten die Umschlagmengen. Da die Nachfrage schneller stieg als das Angebot, erholten sich auch die Durchschnittserlöse seit Mitte 2016 und die Auslastung stieg auf 45,5%.

LH Cargo steigerte die verkauften Kapazitäten um 7,4% und erreicht mit einem Ladefaktor von 69,3% einen überdurchschnittlichen Wert. Eine steigende Nachfrage in Asien und die Konsolidierung im dortigen Seefrachtmarkt wirkten dabei positiv.

Wachstum ausgewählter Frachtflughäfen in Europa 2017 (in Tonnen an/ab)



- Die größten Luftfrachtdrehkreuze Europas befinden sich in Frankfurt, Paris, Amsterdam, London, Leipzig, Luxemburg und Köln.
- Deutsche Frachtflughäfen legten 2017 zu:
 - Standorte von sog. Integratoren (Tür-zu-Tür-Dienste für leichte Sendungen wie Pakete) profitierten weiter vom starken Online-Handel. In Deutschland waren das vor allem die Flughäfen Leipzig/Halle (DHL Express) mit 8,0% und Köln/Bonn (UPS, FedEx, DHL) mit 6,7%.
 - Der Standort München, wo größtenteils Beiladefracht (sog. „Belly-Fracht“) in den Unterdecks der Passagiermaschinen umgeschlagen wird, kommt auf 7,1%. Frankfurt wuchs (wie Amsterdam) wegen Kapazitätsengpässen langsamer.
- Ausländische Standorte wie Lüttich verbuchten 2017 Rekordergebnisse und planen weitere Investitionen im Cargo-Bereich. Auch Brüssel verbuchte das höchste Cargo-Volumen der letzten zehn Jahre. Maßgebend für das Wachstum dort waren ebenfalls die Integratoren bzw. der steigende Online-Handel sowie steigende Umschlagzahlen bei der Beiladefracht.

Zusammenfassung Passagierverkehr: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften 2017 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	RPK	ASK	Auslastung (in %)
Welt	+7,6	+6,3	81,4
Europa	+8,2	+6,2	83,9
<i>Deutsche Fluggesellschaften*</i>	+3,1	+1,6	81,8
Naher Osten	+6,4	+6,5	74,5
Nordamerika	+4,2	+4,1	83,6
Asien/Pazifik	+10,1	+8,4	81,0
Lateinamerika	+7,0	+5,5	81,8
Afrika	+6,3	+2,9	70,9

Passagiere von dt. Unternehmens-Gruppen*	2016	2017	Veränderung
Gesamt	158.725.375	163.110.278	+2,8%



Passagiere an dt. Flughäfen	2016	2017	Veränderung
Gesamt (an + ab)	223.236.075	234.755.266	+5,2%
<i>Deutschland</i>	<i>47.321.076</i>	<i>47.436.135</i>	<i>+0,2%</i>
<i>Europa</i>	<i>137.682.170</i>	<i>145.883.488</i>	<i>+6,0%</i>
<i>Übersee</i>	<i>38.015.020</i>	<i>41.200.812</i>	<i>+8,4%</i>

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	2016	2017	Veränderung
Gesamt	2.065.880	2.098.349	+1,6%

Kontrollierte Flüge dt. Luftraum (nach IFR)	2016	2017	Veränderung
Gesamt	3.109.075	3.211.771	+3,3%

Legende:

ASK = Available Seat Kilometers / angebotene Personenkilometer
 RPK = Revenue Passenger Kilometers / verkaufte Personenkilometer
 jeweils Domestic + International
 IFR = Instrument Flight Rules / Instrumentenflug (inkl. Überflüge)

Zusammenfassung Frachtverkehr: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften 2017 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	FTK	AFTK	Auslastung (in %)
Welt	+9,0	+3,0	45,5
Europa	+11,8	+5,9	46,4
<i>Lufthansa Cargo</i>	+7,4	+3,3	69,3
Naher Osten	+8,1	+2,6	44,9
Nordamerika	+7,9	+1,6	36,5
Asien/Pazifik	+7,8	+1,3	56,1
Lateinamerika	+5,7	+3,1	34,2
Afrika	+24,8	+9,9	25,7

Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	2016	2017	Veränderung
Gesamt (an + ab)	4.588.367	4.894.284	+6,7%
<i>Ausladungen</i>	<i>2.173.579</i>	<i>2.320.344</i>	<i>+6,8%</i>
<i>Einladungen</i>	<i>2.414.797</i>	<i>2.573.941</i>	<i>+6,6%</i>

Legende:

AFTK = Available Freight Tonne Kilometers /
angebotene Frachttonnenkilometer

FTK = Freight Tonne Kilometers /
verkaufte Frachttonnenkilometer

FLF = Freight Load Factor / Frachtauslastung
jeweils Domestic + International

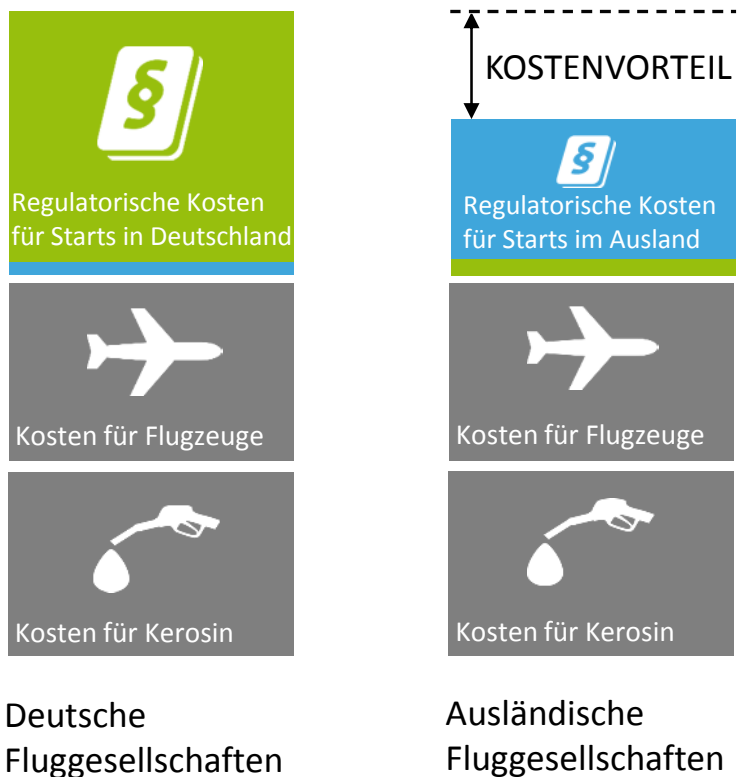
Luftfahrt bewegt.  BDL

Zu den Rahmenbedingungen

Zusatzbelastungen: Von der Politik beeinflussbare regulatorische Kosten sind mitentscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit



Vergleich relevanter Kostenblöcke für die Kalkulation von Ticketpreisen und Frachtraten (Schematische Darstellung)



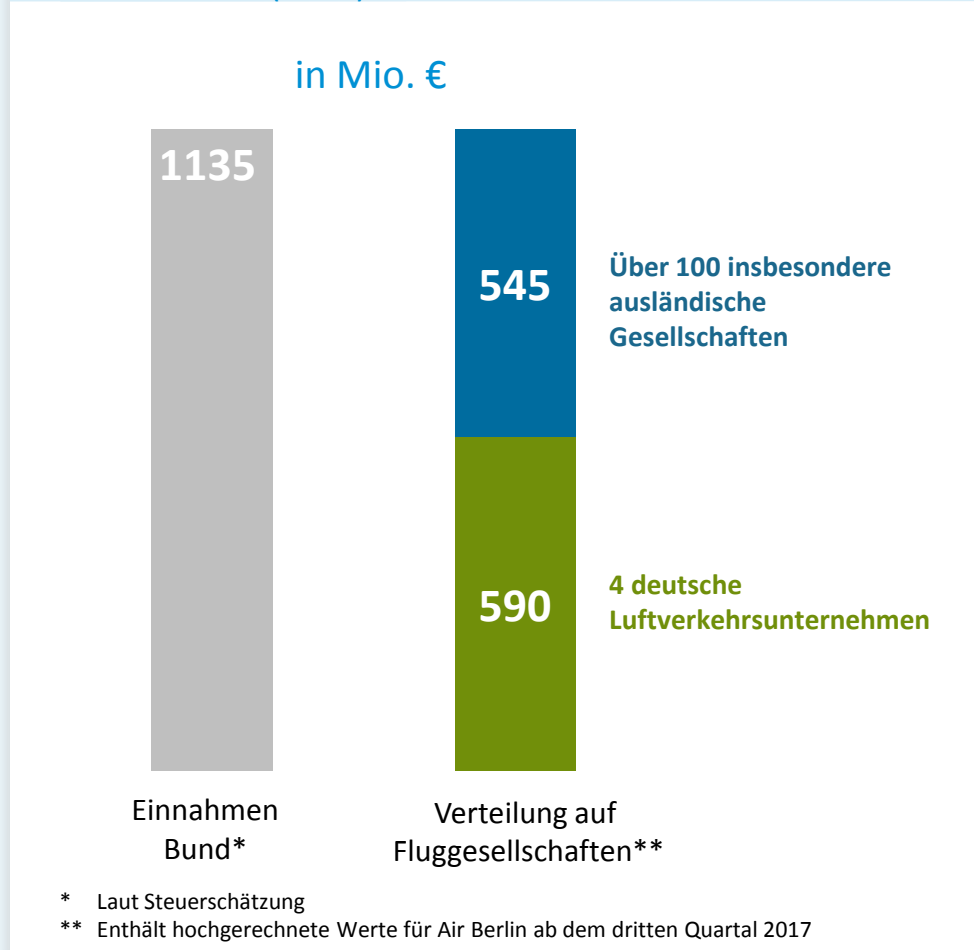
Hohe regulatorische Kosten im deutschen Alleingang verringern die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen:

- Die Höhe regulatorischer Kosten, die für Starts in Deutschland anfallen, ist insbesondere für die Preiskalkulation deutscher Fluggesellschaften relevant.
- Da die regulatorischen Kosten in Deutschland höher sind als im Ausland, etwa weil sie dort nicht erhoben werden (Luftverkehrsteuer) oder geringer sind (Luftsicherheitskosten), leiden deutsche Unternehmen darunter überproportional.
- Ausländische Fluggesellschaften unterliegen deutschen Regelungen ebenfalls, wenn sie in Deutschland starten. Doch dies betrifft nur einen kleinen Teil ihres Gesamtgeschäfts. Der Großteil ihrer Verkehrsleistung unterliegt niedrigeren regulatorischen Kosten im Ausland.
- Da aber die deutschen und ausländischen Fluggesellschaften auf den internationalen Luftverkehrsmärkten im Wettbewerb stehen, haben die ausländischen Unternehmen mit ihrer vergleichsweise geringen Gesamtkostenbelastung einen erheblichen Wettbewerbsvorteil.

Zusatzbelastung Luftverkehrsteuer: Der nationale Alleingang trifft überproportional die deutschen Unternehmen



Luftverkehrsteuer: Gesamteinnahmen und Verteilung der Steuerschuld (2017)

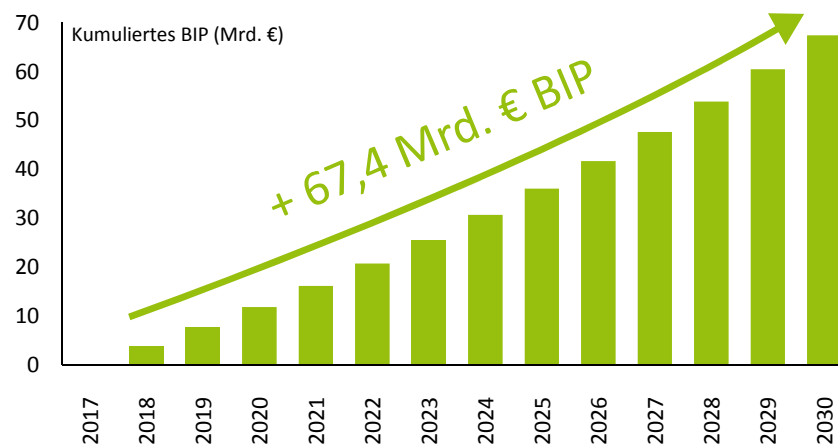
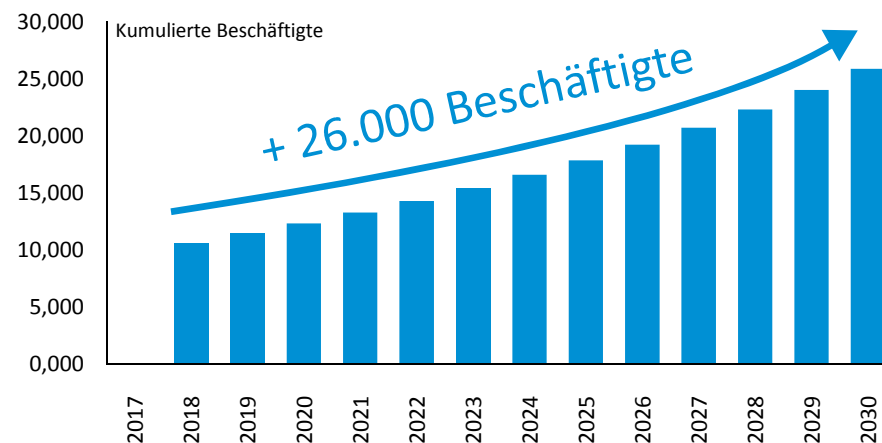


- Die Anfang 2011 im nationalen Alleingang eingeführte Luftverkehrsteuer ist die größte fiskalische Zusatzbelastung in Deutschland.
- Diese Zusatzbelastung trifft die deutschen Fluggesellschaften überproportional, da sie mit dem Großteil ihres Geschäfts dieser Regelung unterliegen: Allein vier deutsche Luftverkehrsunternehmen trugen 2017 mit über 590 Millionen Euro über die Hälfte der gesamten Steuer; wohingegen sich die restliche Steuerschuld auf über 100 insbesondere ausländische Fluggesellschaften verteilt.
- Aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs gelingt es den Unternehmen nur zu einem begrenzten Anteil, die Steuer über höhere Ticketpreise an die Passagiere weiterzureichen. Die Steuer muss somit zum Großteil von den Fluggesellschaften aus ihrem operativen Ergebnis selbst beglichen werden.
- Seit ihrer Einführung sind dem Bundeshaushalt knapp 7,1 Milliarden Euro aus der LuftVSt zugeflossen. Allein vier deutsche Luftverkehrsunternehmen haben 3,8 Milliarden Euro hiervon zahlen müssen. Damit werden wichtige Finanzmittel entzogen, die dringend benötigt werden, um noch stärker in leisere und energieeffizientere Fluggeräte zu investieren.

Zusatzbelastung Luftverkehrsteuer: Eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer steigert Wachstum und damit Beschäftigung



Geschätzte Steigerung der Beschäftigung und des BIPs bis 2030 bei Abschaffung der Luftverkehrsteuer in 2017



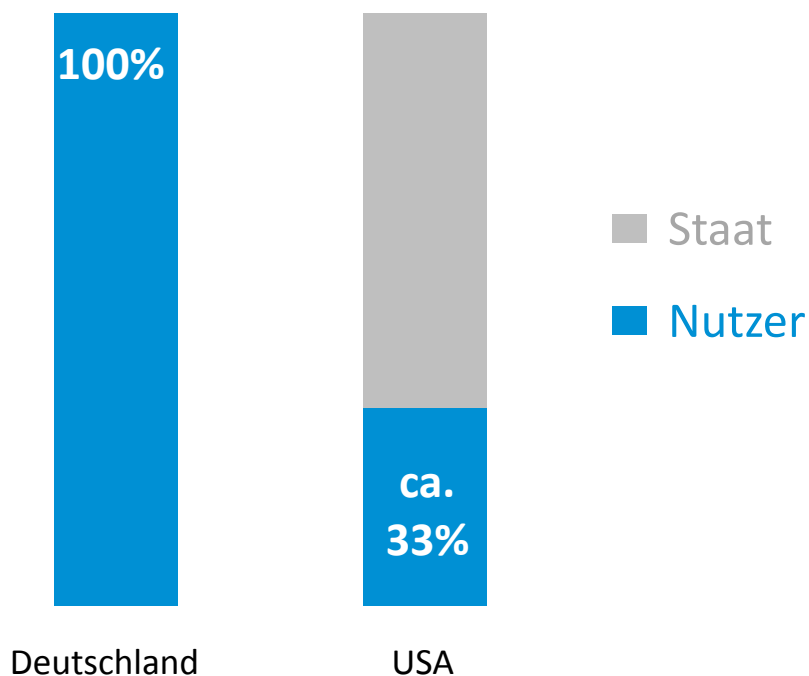
▲ Eine Studie von PricewaterhouseCoopers (PwC) schätzte mit Hilfe eines Allgemeinen Gleichgewichtsmodells, welche ökonomischen Effekte eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer zum 1. Januar 2018 hätte:

- Schon in den ersten zwei Jahren nach der Abschaffung würden 12.300 neue Arbeitsplätze in Deutschland entstehen. Bis 2030 würde diese Zahl auf insgesamt 26.000 ansteigen.
- Das deutsche Bruttoinlandsprodukt (BIP) wäre schon im Jahr 2020 mehr als 4 Mrd. Euro höher als bei einem Fortbestand der Steuer. Im Jahr 2030 läge das BIP sogar 6,9 Mrd. Euro über dem Status-quo-Szenario.
- Kumuliert für den gesamten Zeitraum bis 2030 heißt das: Sollte die Luftverkehrsteuer nicht abgeschafft werden, entgehen der deutschen Volkswirtschaft bis 2030 insgesamt 67,4 Mrd. Euro sowie Beschäftigungschancen für 26.000 Frauen und Männer.

Zusatzbelastung Luftsicherheitsgebühren: Deutscher Sonderweg bei der Finanzierung der Luftsicherheit belastet überproportional



Vergleich der Verteilung der Kosten für Luftsicherheit in Deutschland und in den USA



- ⚠️ Aufwendungen für die Luftsicherheit (Security), u.a. für Passagier- und Gepäckkontrollen, dienen insbesondere der Abwehr terroristischer Angriffe. Hierbei handelt es sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe in staatlicher Verantwortung. In vielen Staaten übernimmt der Staat demzufolge zu großen Teilen die Kosten hierfür – nicht so in Deutschland: Hier müssen die Luftverkehrsunternehmen diese Kosten tragen.
- ⚠️ In 2017 haben Fluggesellschaften in Deutschland insgesamt 693 Millionen Euro an Luftsicherheitsgebühren gezahlt, Tendenz steigend. Den Hauptteil hiervon tragen deutsche Airlines. Ausländische Fluggesellschaften sind hiervon nur zu einem geringeren Ausmaß betroffen, da ein wesentlich kleinerer Teil ihres Geschäfts diesen Regelungen unterliegt. In ihren Heimatländern, z.B. in den USA, zahlt hingegen der Staat diese Kosten zu großen Teilen. Auch in Spanien oder Italien sind die Luftsicherheitsgebühren für die Nutzer durch die staatliche Beteiligung auf einem weitaus niedrigerem Niveau gedeckelt. Deutsche Fluggesellschaften sind daher im internationalen Wettbewerb benachteiligt.

Luftfahrt bewegt.  BDL

Kontakt

Martin Kuras, Leiter Wirtschaft und Statistik
Tel: 030- 520077- 130, martin.kuras@bdl.aero

Ivo Rzegotta, Leiter Strategie und Kommunikation
Tel: 030- 520077- 165, ivo.rzegotta@bdl.aero

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79
10117 Berlin

www.bdl.aero