

## **Airlines flüchten aus Deutschland – das falsche Luftfahrt-Kalkül von Habeck und Co.**

Welt, 15.10.2024, Steffen Fründt

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus254017070/Ryanair-Easyjet-Condor-Airlines-fluechten-falsches-Kalkuel-von-Habeck-und-Co.html>

Immer mehr Airlines streichen Flüge ab Deutschland. Grund sind Steuern und Gebühren, die laut neuen Zahlen des Flughafenverbandes teilweise bis zu viermal höher sind als im europäischen Schnitt. Der Niedergang der Luftfahrt scheint hausgemacht. Für Urlauber hat er spürbare Konsequenzen.

Am kommenden Wochenende beginnen in Hamburg die Herbstferien. Doch statt Vorfreude auf die Reisesaison herrscht am Flughafen der Hansestadt eher Weltuntergangsstimmung. Grund ist ein beispielloser Exodus der Airlines vom Standort. Ryanair, Eurowings und Condor kündigten in den vergangenen Tagen an, ihr Flugangebot ab Hamburg im großen Stil zusammenzustrichen. Die Lufthansa dürfte bald folgen.

„Die Nummer 1 im Norden“, wie sich der Airport selbst nennt, wird damit zum aktuellen Epizentrum einer Krise, die die gesamte deutsche Flugbranche erfasst hat. Während überall sonst in der Welt der Flugverkehr nach Corona zweistellige Wachstumsraten verzeichnet, werden sich Urlaubern und Geschäftsreisenden an deutschen Flughäfen im Sommerflugplan 2025 deutlich weniger Optionen bieten.

Die Ursache für den Niedergang der deutschen Luftfahrt macht die Branche an den staatlich induzierten Standortkosten fest, also den Steuern und Gebühren, die für jeden Fluggast erhoben werden. Wie drastisch diese hierzulande das internationale Niveau übersteigen, verdeutlicht der Flughafenverband ADV mit bislang unveröffentlichten Zahlen.

Für die am Dienstag veröffentlichte Analyse verglich der Verband Luftverkehrssteuer, Luftsicherheitsgebühr (für „Abtasten“ und Gepäckkontrolle) und Flugsicherungsgebühr (für die Fluglotsen) auf An- und Abflüge an 49 Verkehrsflughäfen in 20 europäischen Ländern. Die Unterschiede sind eklatant.

So summieren sich bei einem zu 80 Prozent besetzten Passagierflugzeug vom Typ A320 von Berlin nach Palma die Standortkosten auf rund 3700 Euro, während ein gleicher Flug ab London Heathrow mit 1800 Euro ziemlich genau halb so stark belastet wird. Im Schnitt aller untersuchten Flughäfen liegen die staatlichen Kosten laut ADV in Deutschland um 173 Prozent höher als im europäischen Mittel.

Noch dramatischer ist der Unterschied auf der Langstrecke, also da, wo etwa die Lufthansa als größte deutsche Airline ihre wesentlichen Profite erwirtschaftet. Für den Flug einer Boeing 787-9 nach New York belaufen sich die vom Staat geregelten Kosten europaweit auf rund 4400 Euro – der deutsche Staat hingegen greift Airlines und Flugpassagieren mit fast 18.000 Euro viermal so tief in die Taschen.

„Während unsere europäischen Nachbarn ihre Luftverkehrsindustrie durch niedrigere Gebühren und Steuern unterstützen, sehen wir hierzulande eine gegenteilige

Entwicklung“, sagt ADV-Hauptgeschäftsführer Ralph Beisel. „Dies gefährdet Arbeitsplätze und die wirtschaftliche Stabilität Deutschlands.“

Beisel fordert ein schnelles politisches Gegensteuern, um weitere Flugstreichungen zu verhindern und Wachstum zu ermöglichen. „Dazu gehören eine Überprüfung und Reduzierung der bestehenden Gebühren und Steuern sowie eine stärkere Unterstützung für Innovationen und nachhaltigen Technologien im Luftverkehr.“

Eine solche Unterstützung hatte die Bundesregierung der Branche tatsächlich immer wieder zugesagt. Schon vor fast genau einem Jahr trafen sich in Hamburg, also ausgerechnet an dem Flughafen mit den derzeit größten Flugstreichungen, Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) und Wirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) mit den führenden Vertretern der Branche zu einem Luftfahrtgipfel.

Etwas später schwebte auch Kanzler Olaf Scholz im Hubschrauber ein. Alle drei Spitzenpolitiker lobten die Bemühungen der Branche um die Senkung von Emissionen. Habeck lief den ganzen Tag mit einem Stück „Haifischhaut“ herum, einer speziellen Folie, mit der die Lufthansa ihre Flugzeuge beklebt und so deren Kerosinverbrauch deutlich reduziert. Die Politik, versprach Habeck, werde das ihre tun, um der Luftfahrt zu helfen. Scholz und Wissing äußerten sich ähnlich.

Das Regierungshandeln steht seither allerdings im deutlichen Kontrast zu den Lippenbekenntnissen ihres leitenden Personals. So strich die Ampel die Förderung für nachhaltige Flugkraftstoffe von zwei Milliarden Euro fast komplett auf nur noch 100 Millionen. Während etwa Schweden seine Luftverkehrssteuer gerade gestrichen hat, beschloss die Ampel eine im Mai wirksam gewordene Anhebung um rund 24 Prozent.

### *Fluggäste haben keine Wahl, die Airlines schon*

Die Gebühren für Fluglotsen sind doppelt so hoch wie noch vor fünf Jahren, weil der Bund die Ausfälle aus der Coronapandemie auf die Fluggäste umlegt. Andere europäische Länder beteiligen sich an der Last. Auch die Sicherheitskontrollen haben sich in Deutschland überproportional verteuert und sollen dies weiter tun.

Hinter den Entscheidungen steht neben dem Sparzwang die Überlegung, dass ein Kostenanstieg um zum Beispiel zehn Euro pro Fluggast von Passagieren schon hingenommen würde, zumal nur wenige in der Nähe zu einem ausländischen Flughafen wohnen, auf den sie ausweichen könnten. Die Ersparnis wird in der Regel aufgefressen durch die Mehrkosten für die Anreise. Was von der Ampel aber offenbar unterschätzt wurde, ist, dass zwar ihre Bürger kaum Ausweichmöglichkeiten haben – die Fluggesellschaften aber umso mehr.

Die Krise beim US-Flugzeugbauer Boeing und die Kapazitätsprobleme des europäischen Konkurrenten Airbus führen dazu, dass es weltweit eine erhebliche Unterversorgung mit Flugzeugen gibt. Die Airlines schauen deshalb umso genauer hin, wo sie ihre Flotte am gewinnbringendsten einsetzen. Vor allem Billig-Fluglinien wie Ryanair, Easyjet oder Wizz setzen dabei vor allem auf hohe Ladefaktoren, also bis auf den letzten Platz gefüllte Flugzeuge. Gerade bei den letzten zehn oder zwanzig Prozent der Plätze ist dabei oft ein extrem niedriger Preis entscheidend.

Allerdings sind auch die Flughäfen selbst nicht ganz unbeteiligt an der Kosten- und Standortentwicklung. Der Hamburger Flughafen etwa, dem nun die Urlaubsjets davon fliegen, hat gerade eine Anhebung der eigenen Flughafenentgelte beschlossen. Weil Energie und Personal teurer geworden seien, so die Begründung, sollen Airlines pro Fluggast rund 2,30 Euro zusätzlich entrichten. Ein vermeintlicher Kleckerbetrag. Doch für eine Airline wie Ryanair, die im Durchschnitt mit jedem Passagier nur zehn Euro verdient, kann schon eine Handvoll Euro den Ausschlag über eine Standortentscheidung geben.