

Abendveranstaltung
„Luftverkehrsstandort Deutschland stärken – Konzepte für die Zukunft“
Berlin, 3. November 2015

Begrüßung und Impuls (15 Minuten)

Dr. Stefan Schulte
Mitglied des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums
Vorsitzender des Vorstandes der Fraport AG

Sehr geehrter Herr Vaatz,
sehr geehrter Herr Bartol,
sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages,
sehr geehrter Herren Staatssekretäre Samson und Bretschneider,
sehr geehrter Herr Stenschke,
meine Damen und Herren,

ich darf Sie im Namen des Deutschen Verkehrsforums heute Abend herzlich begrüßen.

Unsere Diskussion steht unter dem Motto „Luftverkehrsstandort Deutschland stärken – Konzepte für die Zukunft“.

Zwei Dinge wollen wir damit aufgreifen.

Erstens: die unverändert schwierige Lage der deutschen Luftverkehrsunternehmen, was den Punkt der Wettbewerbsfähigkeit anbelangt.

Zweitens: die Notwendigkeit einer gemeinsamen Antwort, einer klaren Strategie – nicht nur der Unternehmen selbst, sondern auch der Politik – für die Zukunftssicherung des Luftverkehrsstandortes Deutschland.

Wachstum und Wettbewerb sind Megatrends

Lassen Sie mich zur aktuellen Entwicklung und Lage einige Fakten vorweg schicken.

Weltweit wächst der Luftverkehr mit 6,3 Prozent p.a. (verkaufte Personenkilometer). Die Fracht hängt direkter an der Konjunktur, hat momentan eine etwas verhaltenere Entwicklung. Aber insgesamt ist klar: Das Wachstum im globalen Luftverkehr ist der dominante Trend.

Welche Länder und Regionen profitieren davon? 2014 hat sich das Passagierwachstum an den Flughäfen so verteilt:

Naher Osten	+9,4% (AUH +20%, DOH +13%)
Asien/Pazifik	+6,0%
EU	+5,0% (IST +10,6%)
DE	+3,0%

Im ersten Halbjahr 2015 konnten wir eine Verbesserung des Fluggastaufkommens an den deutschen Flughäfen auf ein durchschnittliches Wachstum von 4,7 Prozent beobachten. Es gibt auch wieder einen leichten Anstieg der Flugbewegungen.

Die Relation ist aber unverändert: Trotz volkswirtschaftlicher Führungsposition wächst der Luftverkehr in Deutschland nicht so, wie man es erwarten sollte.

Wenn wir dann genauer auf die Frage schauen, wer fliegt, sehen wir zwei große ungebrochene Trends.

Erstens: einen kontinuierlichen Ausbau des Marktanteils der Low-Cost-Carrier. Nehmen wir Zahlen für das 2014er Pax-Wachstum, die das exemplarisch zeigen:

vueling	+25%
Easyjet; Ryanair	+ 6,5%
Zum Vergleich LH-Gruppe	+ 1,3%

Dabei drängen die Lowcoster jetzt auch verstärkt in die großen Flughäfen und in das Geschäftsreisesegment.

Zweitens: ein fortschreitendes Kapazitätswachstum der Wettbewerber im Nahen Osten, aber auch im unmittelbaren europäischen Umfeld.

Golf-Airlines	+11,3% Pax 1. Halbjahr 2015
Turkish Airlines	+12,0% Pax 1.-3. Quartal 2015

Der hier noch anstehende Ausbau der Infrastruktur und der Flotten ist massiv:

IST Neubau Eröffnung Anfang 2018, Kapazität 150 Mio. Pax (-50 Mio. Bestandsflug.)

TK Bestandsflotte 300, auf Orderliste 228 Flugzeuge

Golf-Airlines Bestandsflotte Langstrecke 335, geordert 506

Die deutschen Carrier und Drehkreuze stehen also unter einem enormen Druck, auf diese Entwicklungen eine strategische Antwort zu finden.

Lufthansa und Air-Berlin haben ihre Auslastung auf 85, fast 90 Prozent hochgeschraubt, um noch wirtschaftlicher zu fliegen. Das sind herausragende Werte.

Trotzdem liegt die operative Marge von Lufthansa (1,5% in 2013) deutlich unter der von easyJet (11,7%) oder Turkish Airlines (5,8%).

Im Jahr 2000 hatten nur zwei Airlines weltweit einen höheren Börsenwert als Lufthansa. Im Jahr 2015 sind es 17 Wettbewerber, die vor dem Kranich liegen.

Ich bin überzeugt, dass Herr Spohr und Herr Pichler in ihren Unternehmen mit aller Konsequenz an den notwendigen Veränderungen arbeiten, um die Zukunft und Arbeitsplätze abzusichern. Welche Herausforderungen damit verbunden sind, kann man jeden Tag in der Zeitung lesen.

Aber Frage ist: Reicht das, wenn sich nicht gleichzeitig auch die äußeren Rahmenbedingungen deutlich verbessern?

Kapazität und Produktivität gehemmt

Es gibt die vierte Bahn in Frankfurt. Es wird ein Terminal 3 geben. Der neue Satellit am T2 in München geht im April ans Netz. Das sind definitiv wichtige Schritte, die uns ein gutes Stück wachstumsfähig machen.

Aber unter dem Strich müssen wir doch festhalten, dass uns der Umgang mit dem Thema Flughafenentwicklung und Luftverkehrswachstum in Deutschland mittlerweile extrem schwerfällt.

Um das festzustellen, reicht ein Blick auf das Thema „dritte Bahn“ in München, die Beschränkung oder Infragestellung von Betriebszeiten an unterschiedlichen deutschen Flughafenstandorten, oder die Debatte über Flugrouten und Planfeststellungsrecht.

Der Tag hat 24 Stunden. Für jede Airline kommt es darauf an, daraus möglichst viele Umläufe herauszuholen. Wenn das nicht möglich ist, dann sieht es schon von Start weg schlecht aus mit der Ertragsbasis.

Über diverse Kostenfaktoren – die je nach Position in der Wertschöpfungskette auch unterschiedlich bewertet werden – haben wir dann noch gar nicht geredet.

Keine Wettbewerbsfähigkeit ohne Wachstum

Erlauben Sie mir, dass ich drei kurze Thesen als Impuls für unsere beiden Panels vorwagschicke.

Erstens: Es gibt keine Wettbewerbsfähigkeit ohne Bereitschaft zum Wachstum.

Wir sehen, dass der Luftverkehr weltweit wächst.

Die Exklusivität unserer „alten“ westeuropäischen Standorte gibt es nicht mehr.

Geschäftsmodelle, die gestern tragfähig waren, sind es heute nicht mehr.

Wer in diesem dynamischen Markt nicht in der Lage ist, auf wirtschaftliche Art und Weise mehr Angebot zu unterbreiten, wird über kurz oder lang abgehängt.

Dass München nicht Dubai ist, dass wir in Deutschland einen anderen, kritischeren Diskurs über Anwohnerinteressen und Nachhaltigkeit haben müssen und haben wollen – das ist vollkommen klar.

Aber im Ergebnis müssen wir die Herausforderung annehmen und nach Lösungen suchen, wie wir am Wachstum im internationalen Luftverkehr teilhaben können.

Ohne eine positive, eine grundsätzlich offene Haltung zum Thema Wachstum geht es nicht.

Entlastung statt Belastung

Zweitens: Wir brauchen einen Kurswechsel weg von der wachsenden Belastung, hin zu einer realen Entlastung der deutschen Luftverkehrsunternehmen.

Die deutschen Fluggesellschaften haben bis dato 2,5 Milliarden Euro Luftverkehrsteuer an den Bund überwiesen.

Hätte man das Geld den Airlines gelassen, hätte sie davon nicht nur 35 sparsame, leise A320 neo kaufen können. Wir hätten mit dem Geld auch Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland gesichert.

So wie es momentan läuft, wird beides aufs Spiel gesetzt. Die Luftverkehrsteuer hat die Margen de facto aufzehrt.

Wenn man es ernst meint mit der Wettbewerbsfähigkeit, dann müssen solche Dinge rückgängig gemacht werden.

Gesamtbild im Blick behalten

Drittens: Bundesregierung und Bundestag müssen die Gesamtbedingungen für die Luftverkehrsunternehmen in Deutschland klar im Blick behalten.

Womit wir konfrontiert sind, ist ein komplexes Bündel aus Belastungen, Beschränkungen und Risiken auf unterschiedlichen Ebenen:

Gefährdeter Ausbau in Bundesland A, Betriebsbeschränkungen in Bundesland B, Luftverkehrsteuer vom Bund, kostspielige Fluggastrechte, einseitiger Emissionshandel von der EU, schleppender Single European Sky usw. ...

Die Gefahr ist, dass sich keiner für das Gesamtergebnis verantwortlich fühlt, die Negativfaktoren zusammen aber zu einem schleichenden Bedeutungsverlust führen – einem Bedeutungsverlust, der langfristig Wertschöpfung und Zukunftschancen kostet – und dann nicht mehr revidierbar ist.

Ich denke, der Bund ist hier in einer besonderen Verantwortung, strategisch gegenzusteuern.

Wenn wir in Zukunft nicht nur ein „Annex“, sondern ein starker, führender Standort im Weltluftverkehr bleiben wollen, dann brauchen wir ein klares Konzept und konkrete, positive Maßnahmen.

Es geht darum, alle Einzelentscheidungen so zu treffen, dass sie beim Leitmotiv „Wettbewerbsfähigkeit“ einen Fortschritt – und nicht zusätzliche Rückschritte – bringen.

Das ist die Aufgabe, die mit dem künftigen Nationalen Luftverkehrskonzept gelöst werden muss.

Überleitung zum Podium

Wie das gelingen kann, das wollen wir heute Abend gemeinsam erörtern.

Wir haben dafür Vertreter der Bundesregierung, des Deutschen Bundestages, der Länder und der Luftverkehrswirtschaft gewonnen, die dicht an den Themen arbeiten.

Der Ablauf ist wie geplant – mit einer Änderung:

Staatssekretär Odenwald ist leider verhindert. Seinen Part übernimmt Herr Stenschke, stellvertretender Abteilungsleiter Luftfahrt im BMVI – herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft.

Vielen Dank auch an Sie – verehrtes Publikum –, dass Sie heute Abend bei uns sind, um die Perspektiven des Luftverkehrsstandortes Deutschland in dieser wichtigen Phase zu erörtern.

Ich darf die Diskussionsteilnehmer für die erste Runde auf die Bühne bitten.

Die Regie liegt jetzt bei Herrn Fockenbrock.
