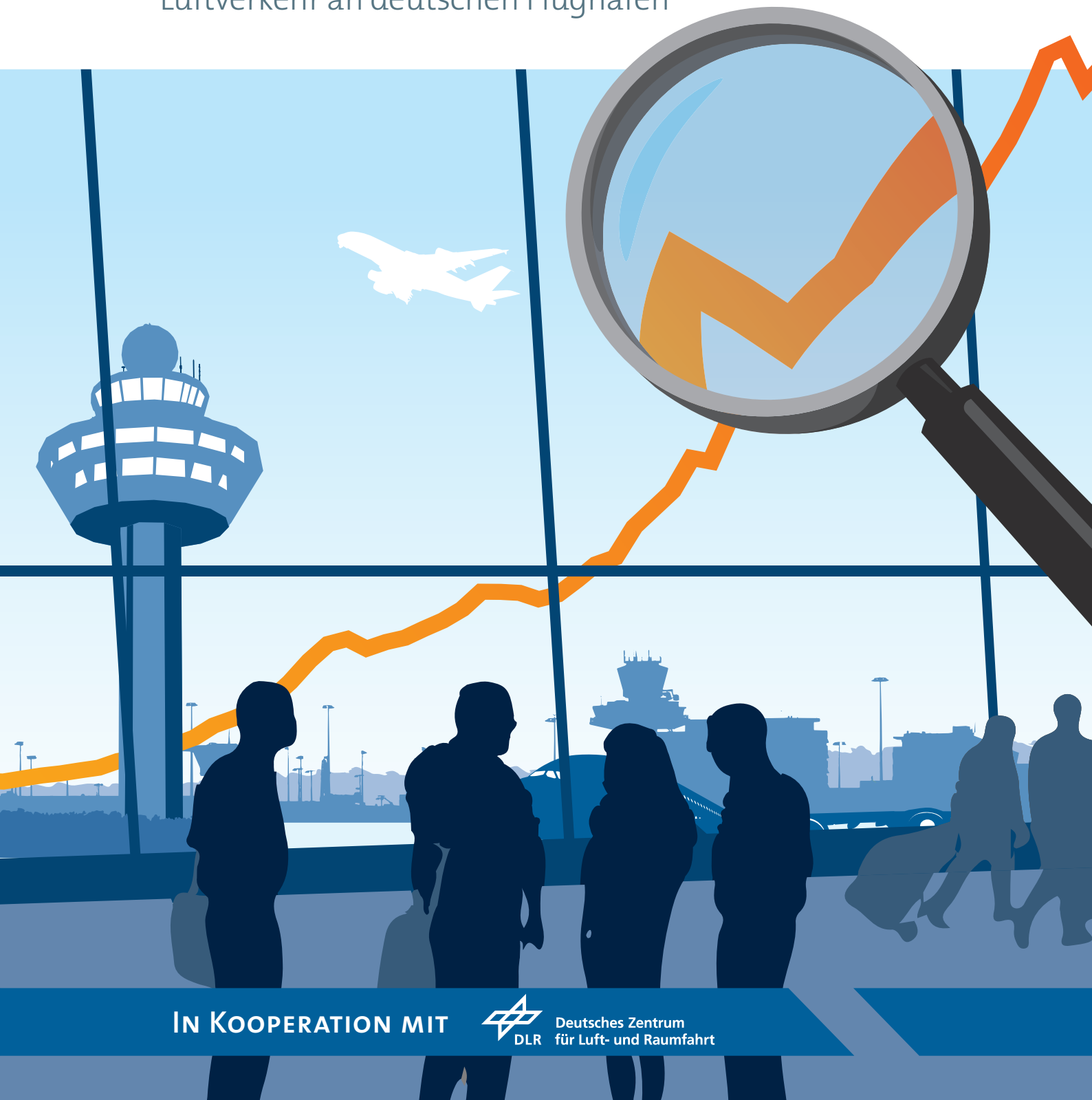
FLUGHAFENVERBAND

Unsere Flughäfen: Regionale Stärke, Globaler Anschluss

ADV-Marktbarometer Luftverkehr

Analyse und Prognose 2016/17 für den Luftverkehr an deutschen Flughäfen



In Kooperation mit DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

FLUGHAFENVERBAND
Unsere Flughäfen: Regionale Stärke, Globaler Anschluss
ADV

↗ Inhalt

Vorwort Prof. Johann Dietrich Wörner (DLR) 4

Vorwort Dr. Michael Kerkloh (ADV) 5

Strukturwandel 6

Marktanalyse 10

Internationaler Vergleich 16

Wissenschaftliche Prognose 2016/2017 20

Schlusswort Ralph Beisel (ADV) 28

ADV-Mitgliederkarte und Ansprechpartner 31

↗ Liebe Leserin, lieber Leser

Mit dem hier zum ersten Mal vorgelegten Marktbarometer Luftverkehr 2016/17 wird ein neues gemeinsames Produkt der intensiven Kooperation zwischen zwischen dem Flughafenverband ADV und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Bereich der Luftverkehrsforschung veröffentlicht. Es enthält eine Analyse und Kurzfristprognose des aktuellen deutschen Luftverkehrs.

Wissen für Morgen bereit zu stellen, ist die Forschungsaufgabe des DLR. Dabei denken viele Menschen zuerst an Erfindungen und neue technische Entwicklungen in den Forschungsbereichen Luft- und Raumfahrt, Energie und Verkehr. Es gibt jedoch noch eine andere Art des Wissens, bei dem es nicht um eine einzelne Technik geht, sondern auch um die Nutzung durch den Menschen.
Erst eine solche erweiterte Betrachtung erlaubt uns den Blick auf die künftige Entwicklung eines komplexen Systems wie den Luftverkehr. Herausforderungen können durch diesen „Blick von oben“ auf das Ganze entdeckt und so rechtzeitig geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um Probleme zu lösen.
Auch der Luftverkehr in Deutschland ist nur bei globaler Betrachtungsweise in seiner Entwicklung prognostizierbar, wie es das hier erstmalig vorgelegte Marktbarometer Luftverkehr 2016/17 belegt. Es hat zum Ziel, mit einem Prognosehorizont von zwei Jahren eine Wissenslücke bei Flughäfen und Fluggesellschaften sowie Reiseunternehmen und Dienstleistern zur Vorplanung des täglichen Betriebs für Passagiere, aber auch für die eher mittelfristigen Planungen zu schließen.
Insbesondere die Flughafeninfrastruktur wird von allen Beteiligten intensiv genutzt. Hier müssen frühzeitig zuverlässige Daten vorliegen, um das zu erwartende Passagieraufkommen und die notwendigen Flugbewegungen nicht nur heute, sondern auch in den nächsten Jahren möglichst reibungslos abfertigen zu können.
Eine Besonderheit der hier verwendeten DLR-Prognosetechnik besteht in der Berücksichtigung von Krisen, deren Auswirkungen sich vorher nur schlecht bewerten lassen. Mit dem Flughafenverband ADV verfügt das DLR über einen kompetenten Partner, der die Idee zu diesem Bericht entscheidend mitgeprägt hat und von der wissenschaftlichen Ausarbeitung der verwendeten Prognosemethodik durch das DLR profitiert.
Ich wünsche allen Lesern, dass dieses hier erarbeitete „Wissen für Morgen“ in der täglichen Arbeit praktischen Nutzen entfaltet.

Prof. Dr.-Ing. Johann Dietrich Wörner
Vorstandsvorsitzender des DLR, bis 30.06.2015,
ab 01.07.2015 General Direktor ESA

↗ Liebe Leserin, lieber Leser

Wir freuen uns, Ihnen mit dem Marktbarometer Luftverkehr 2016/17 ein neues Werkzeug vorlegen zu können, das die Entwicklungen im Luftverkehrsmarkt in Deutschland in einer mittleren Perspektive umfassend analysiert. Diese Untersuchung, in bewährter Zusammenarbeit von DLR und ADV entstanden, schließt eine Lücke: Zwischen den Jahresprognosen, die Vorhersagen für bis zu zwei kommende Flugplanperioden erlauben, und den Langfristprognosen von mehr als einem Jahrzehnt, die langfristige Trends abbilden, ohne kurzfristige Ereignisse oder Krisen berücksichtigen zu können, blieb bisher ein blinder Fleck.

Im neuen Marktbarometer Luftverkehr, das zum ersten Mal einen fundierten Ausblick in die mittelfristige Zukunft bietet, verbindet sich das praktische Know-how der deutschen Flughäfen mit der wissenschaftlichen Kompetenz des DLR. Das Ergebnis ist eine nicht nur informative, sondern in der praktischen Arbeit auch nutzbare Handreichung. Viele Entscheidungen im Bereich des Luftverkehrsmanagements oder der Politik müssen mit Blick auf die mittelfristige Entwicklung einiger Jahre getroffen werden. Das Marktbarometer von ADV und DLR stellt der Intuition der Entscheider nun endlich auch eine sachlich-objektive Basis an die Seite und gibt Politik wie Öffentlichkeit künftig in regelmäßigen Abständen einen realistischen und marktnahen Ausblick auf die Herausforderungen, denen sich der Luftverkehr in Deutschland stellen muss.

Vor diesem Hintergrund lassen sich auch Anforderungen an die politischen Rahmenbedingungen auf seriöser Basis formulieren, damit der Standort Deutschland für seine Flughäfen und für den gesamten Luftverkehr auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben kann.

Einstweilen wünsche ich allen Leserinnen und Lesern eine spannende und informative Lektüre!

Dr. Michael Kerkloh
Präsident des Flughafenverbandes ADV
Vorsitzender der Geschäftsführung
der Flughafen München GmbH

Luftverkehrsmarkt im strukturellen Wandel

Deutschland kann auf ein funktionierendes polyzentrisches Flughafensystem zurückgreifen. Die einzelnen Standorte organisieren marktgerecht verkehrliche Anforderungen der Nachfrageseite und bündeln diese in einem funktionalen Gesamtsystem. So garantieren die Flughäfen in Deutschland die nationale, europäische und interkontinentale Einbindung in das globale Luftverkehrsnetz auf hohem Niveau.

Die Geschichte zeigt, dass der Luftverkehr trotz krisenbedingter Einbrüche langfristig ein Wachstumsmarkt und ein wichtiger Motor der wirtschaftlichen Wertschöpfung ist. Der Luftverkehr in Deutschland schaut jedoch aktuell auf eine Phase schwacher Verkehrsentwicklungen zurück. In den letzten Jahren waren auf der Nachfrage- und Angebotsseite eine Reihe von externen und internen Einflüssen wirksam, welche den historisch gewachsenen europäischen und nationalen Luftverkehrsmarkt einem erhöhten Veränderungsdruck aussetzten.

Europäische Liberalisierung und nationale Alleingänge

Der in den neunziger Jahren liberalisierte europäische Luftverkehrsmarkt brachte dem Luftverkehr starke Wachstumsraten, verschärfte aber gleichzeitig die Wettbewerbsintensität durch die erhöhte Angebots- und Akteursvielfalt im Luftverkehr deutlich. Die Benachteiligung der nationalen Luftverkehrswirtschaft durch staatlich-regulatorische Maßnahmen, wie Betriebseinschränkungen oder Luftverkehrsteuer, wirkt in diesem Kontext wie ein Bremsklotz.

Steigender globaler Wettbewerbsdruck

Der Konsolidierungsdruck auf die traditionellen europäischen Netzwerk- und Ferien-Carrier, die sich im Zangengriff der europäischen (Low-Cost-Carrier, LCC) und interkontinentalen Konkurrenz (Airlines aus den Golfstaaten und der Türkei mit ihren Hubs Abu Dhabi, Dubai und Istanbul) befinden, ist stark gestiegen. Gleichzeitig verändert das dynamische Wachstum der Low-Cost-Airlines die bestehenden europäischen Marktstrukturen tiefgreifend. Auf den interkontinentalen Destinationen verändern sich die Passagierströme durch den verschärften Wettbewerbsdruck der globalen Konkurrenz.

Veränderungen in der Marktnachfrage

Die wirtschaftliche Globalisierung zieht auch eine soziale Globalisierung und eine erhöhte Luftverkehrsnachfrage nach sich. Demographische Entwicklungen und steigende Konsummöglichkeiten in den einzelnen Nationalstaaten bilden neue Quell- und Zielmärkte heraus. Auf die neuen Märkte reagieren Airlines und Flughäfen mit veränderten Vertriebs- und Angebotskonzepten.

Wachstum in der Flugzeuggröße

Das Sitzplatzangebot hat sowohl auf kapazitätsbeengten Flughäfen wie auch auf Flughäfen ohne Kapazitätsprobleme zugenommen. Dafür waren in erster Linie ökonomische Gründe maßgebend (niedrigere Sitzplatzkilometerkosten in größerem Fluggerät). Aufgrund des Einsatzes größerer Fluggeräte kommt es zu einem Rückgang der Flugfrequenzen bei gleichbleibender bzw. wachsender Kapazität der angebotenen Sitzplätze. Strecken mit relativ wenig Aufkommen werden seltener oder gar nicht mehr bedient.

In die Kategorie der kapazitätsbeengten Flughäfen gehören nach DLR-Analysen weltweit 43 Flughäfen. Diese Flughäfen wurden anhand ihres Capacity Utilisation Wertes (CUI), des 5%-Spitzenstundenvolumens, sowie eines Mindestniveaus an Gesamtflugbewegungen pro Jahr identifiziert. Der CUI ist definiert als das Verhältnis von durchschnittlichen Stundenvolumen, bereinigt um Nachtstunden zu 5%-Spitzenstundenvolumen und basiert auf einer umfangreichen empirischen Analyse von sogenannten „Ranking Curves“ einer Vielzahl von Flughä-

Durchschnittliche Sitzplatzkapazität pro Flug (weltweit, Flughäfen > 70.000 Flugbewegungen)

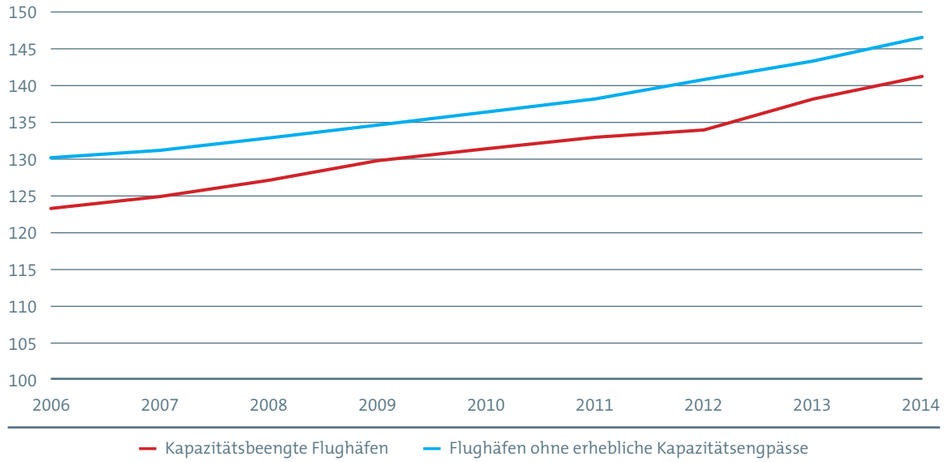


Abb 1 Entwicklung der Sitzplatzkapazität pro Flug auf ausgewählten Flughäfen weltweit (Quelle: Berster, Gelhausen, Wilken: Journal of Air Transport Management)

fen weltweit. Bei der Klassifikation werden zusätzlich verschiedene Bahnsysteme berücksichtigt. Im Ergebnis wurden nur solche Flughäfen als kapazitätsbeengt identifiziert, die ein hohes Auslastungsniveau nahe an ihrer Kapazitätsgrenze über viele Tagesstunden hinweg aufweisen.

↗ Wachstum der Passagiernachfrage ist größer als das Wachstum der Flugbewegungen

Die Nachfrage (Passagiere) nach Luftverkehrsleistungen wächst deutlich stärker als das Angebot (Flüge). Demzufolge steigt die Anzahl der Passagiere pro Flug. Die Auslastung der Flugzeuge je Flug steigt nicht zwangsläufig, da parallel das Größenwachstum der eingesetzten Flugzeuge wirkt.

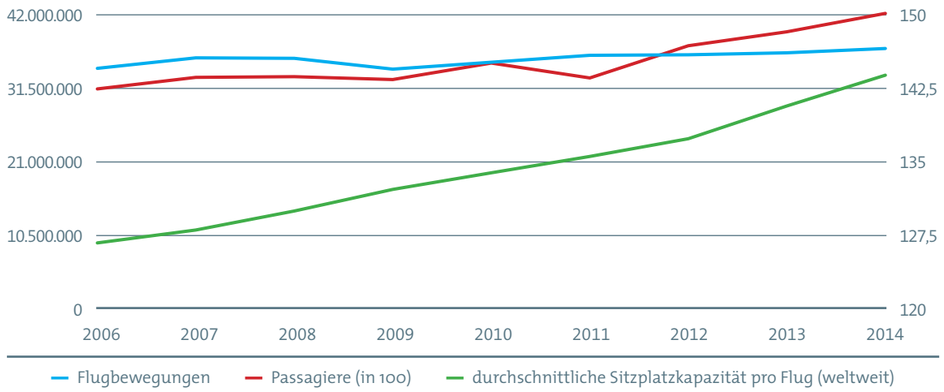


Abb 2 Globale Entwicklung der Flugbewegungen, des Passagieraufkommens und der durchschnittlichen Sitzplatzkapazität pro Flug (Quelle: OAG, Sabre ADI, DLR)

↗ Marktanalyse

↗ Der Luftverkehrsmarkt ist sehr volatil, zudem ergeben sich überlagernde Effekte. Die Analyse der einzelnen Marktsegmente und der jüngsten Entwicklungen an den deutschen Flughäfen verdeutlicht den strukturellen Wandel im Airlinemarkt und die Auswirkungen auf die Flughäfen.

↗ Deutsche Flughäfen haben unterschiedlichste verkehrliche Funktionen. Sie garantieren die Erreichbarkeit einer Region aus der Luft und bieten mit der standortspezifischen Angebotsvielfalt eine Integration in das internationale Luftverkehrsnetz. Flughäfen sind dabei wichtige Kernelemente in einem (inter-)nationalen Netz, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Funktionen aggregiert werden können.

↗ Umsteigeflughäfen sind durch einen erhöhten Anteil an Umsteigepassagieren gekennzeichnet. Je nach Höhe der Verkehrsanteile der Carrier und des Umsteigeanteils werden Interkont- und Kontinentalhubs unterschieden.

↗ Große und mittlere Flughäfen profitieren von einer ausgeprägten Originärnachfrage aus ihrem Einzugsgebiet und verfügen neben einer guten Anbindung an unterschiedliche Hubs über ein homogenes Luftverkehrsangebot aus Linien- und Touristikverkehren.

↗ Innerhalb des polyzentrischen Flughafensystems in Deutschland übernehmen die kleineren Luftverkehrsstandorte die wichtige Funktion der regionalen Anbindung an

2014: 208 Mio. Ein- / Aussteiger auf deutschen Flughäfen

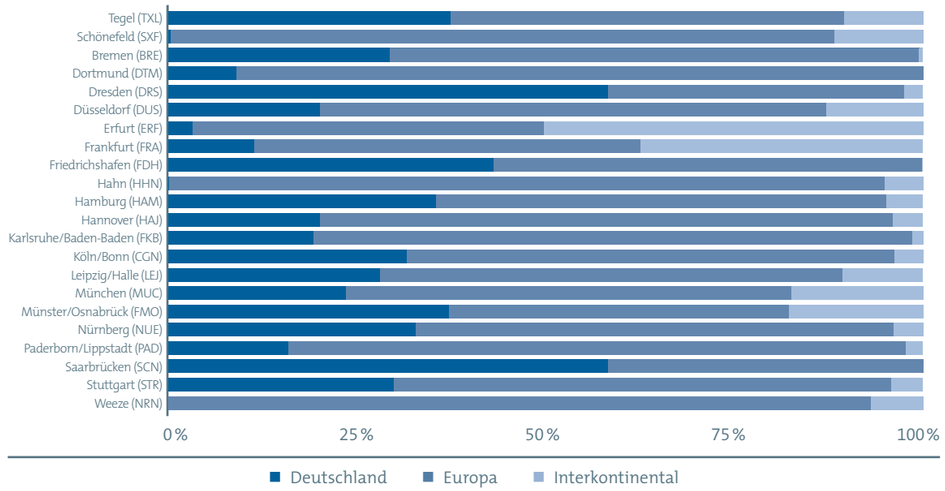


Abb 3 Struktur des Luftverkehrsaufkommens an den deutschen Flughäfen 2014 (Quelle: ADV-Monatsstatistik)

die Hubstandorte. Das an diesen Flughäfen zum Teil dominierende LCC-Angebot ermöglicht neben den touristischen Charterverkehren viele europäische Point-to-Point-Verkehre.

↗ **Zwei Drittel des Passagieraufkommens in Deutschland konzentriert sich auf die Umsteigeflughäfen – mit steigender Tendenz.**
In der letzten Dekade (2004 – 2014) wuchs der Luftverkehr an allen deutschen Standorten. Gegenüber dem Bezugsjahr 2010 (letztes Jahr vor Einführung der Luftverkehrsteuer) zeigen sich jedoch unterschiedliche Trends in den durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten in den verschiedenen Flughafenkategorien:

↗ In den letzten Jahren profitierten insbesondere die aufkommensstarken Umsteigeflughäfen und Drehkreuze von den Konzentrationsprozessen der europäischen Netzwerk-Carrier, die ihre Angebote abseits der eigenen Heimatbasen in der Fläche ausdünnten und an den Umsteigeflughäfen (Heimatbasen) konzentrierten.

↗ Die kleineren Flughäfen mit einem hohen LCC-Angebot konnten in den Jahren 2003 bis 2007 enorme Wachstumsraten verbuchen, was sich noch immer im 10-Jahres-Schnitt widerspiegelt. Seit 2011 haben die kleineren Flughäfen Passagiere verloren, während die größeren Flughäfen Einbußen in den Wachstumsraten hinnehmen mussten.

Passagieraufkommen (in Tsd.)

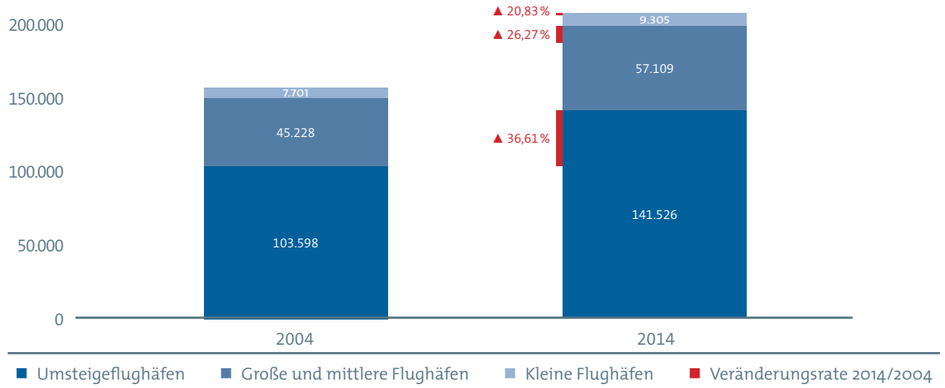


Abb 4 Absolutes Marktaufkommen nach deutschen Flughafengruppen 2004 und 2014

↗ Neue Wettbewerber und Angebotskonzepte verändern die Nachfragestrukturen und bilden neue Märkte heraus – kontinental und interkontinental. Diesen strukturellen Veränderungen stellen sich die traditionellen europäischen Netzwerk-Carrier mit umfangreichen Konsolidierungsprogrammen entgegen. Konzentrationsprozesse im Heimatmarkt und an aufkommensstarken Flughäfen gehen dabei einher mit Angebotsausdünnungen in der

Durchschnittliche Jahreswachstumsraten im Passagieraufkommen

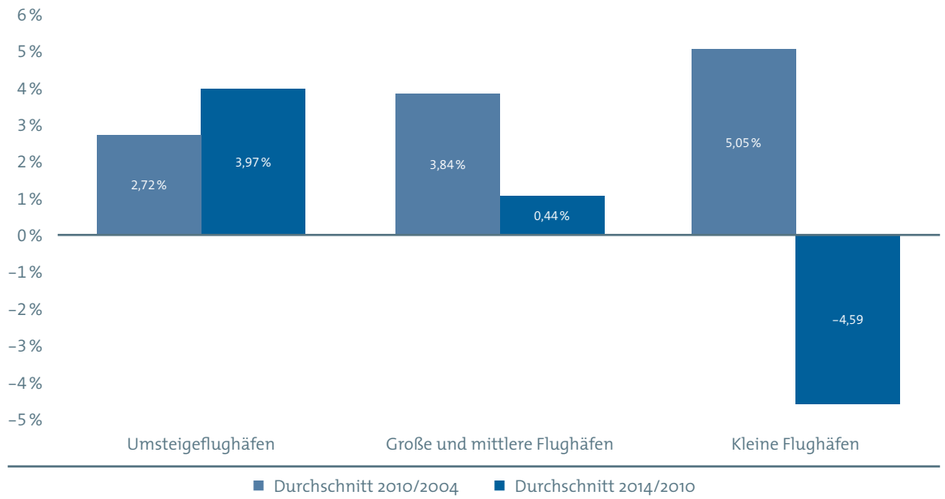


Abb 5 Vergleich der durchschnittlichen Jahreswachstumsraten im Passagieraufkommen an deutschen Flughafengruppen (Quelle: ADV 2014)

Fläche. Die Angebotsreduzierungen werden verstärkt durch den bis zum Jahr 2013 fast vollständigen Einbruch des eigenständigen Regionalluftverkehrs abseits der Umsteigeflughäfen und großen Flughäfen.

↗ In die sich eröffnenden Marktlücken stoßen die mit Kostenvorteilen produzierenden Low-Cost-Carrier hinein. Andererseits verlieren vor allem Flughäfen mit einem überwiegenden Anteil an Low-Cost-Carriern jetzt Verkehre, da sich diese Low-Cost-Airlines neuerdings in die frei werdenden Märkte an den mittleren und großen Flughäfen orientieren. Erstmals versuchen Low-Cost-Carrier sich auch in extensiver Weise in Märkten zu positionieren, wo sich der dortige Netzwerk-Carrier in einer eher schwierigen wirtschaftlichen Situation befindet. Der Einstieg von Ryanair in Brüssel, Athen, Rom (FCO) oder Lissabon zeigt dies. Dazu gehört auch die Ankündigung der Ryanair in Deutschland, alle größeren Flughäfen (mit Ausnahme von Frankfurt) anfliegen zu wollen.

↗ **Nur wenige Netzwerk-Carrier mit breiter Präsenz in der deutschen Fläche**

Netzwerk-Carrier (Full-Service-Carrier) stehen im globalen Wettbewerb zwischen und innerhalb der Luftfahrtallianzen. Das ausgebildete Linienangebot basiert auf interkontinentalen Hubs und den entsprechenden kontinentalen Feederflügen. Derart wird versucht, die Passagierströme über die eigenen Umsteigeflughäfen zu lenken. Keine dieser Airlines bzw. Airlinegruppen bietet ein vollständiges Flughafennetz. Einige dieser Full-Service-Carrier haben ein regionales Angebot bis in die mittleren Flughäfen (als Spoke-Flughäfen). Aktuell reagieren viele europäische Netzwerk-Carrier mit der Übernahme von Produktelementen und Prozessen der Low-Cost-Carrier. Sie gründen hierfür Verkehrssegmente in eigene Tochterunternehmen aus, die insbesondere den Low-Cost-Carriern im kontinentalen Point-to-Point-Verkehr Paroli bieten sollen.

Anzahl der durch europäische Netzwerk-Carrier bedienten Flughäfen in Deutschland

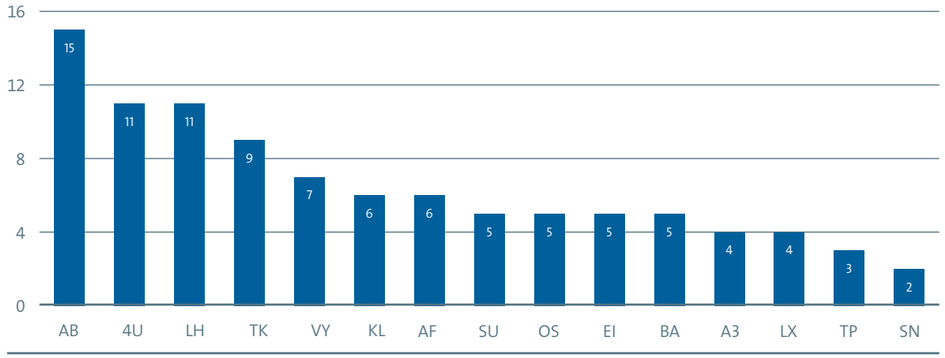


Abb 6 Anzahl der durch europäische Netzwerk-Carrier bedienten deutschen Flughäfen außerhalb der Umsteigeflughäfen in 2014 (Quelle: ADV 2014)

↗ Low-Cost-Carrier wie Ryanair oder Wizz Air sind noch immer an den dezentral gelegenen Flughafenstandorten stark präsent. Doch ist hier eine Trendwende angebrochen. Wie die anderen Low-Cost-Carrier (U2, DY, VY,) werden die großen europäischen Umsteigeflughäfen gemieden, aber im Bereich der großen Flughäfen die Märkte sukzessiv aufgebaut. Die ausgegründeten „Low-Cost-Töchter“ (4U) der Netzwerk-Carrier bedienen primär die großen Flughäfen. Im Ergebnis profitiert der Luftverkehrsstandort Deutschland von einem starken Wachstum der europäischen Point-to-Point-Verkehre aus der Fläche.

↗ **Low-Cost-Carrier zwischen hoher Standortflexibilität und konstantem Marktaufbau**

Aufgrund der hohen touristischen Nachfrage nach europäischen Warmwasserzielen wird dieses Originäraufkommen mit Direktverkehren aus der Fläche bedient.

Unabhängige Touristik-Carrier fliegen deutlich mehr dezentrale Routen. Auch Carrier aus den (europäischen) touristischen Zielgebieten sind geprägt von dezentralen Bedienungskonzepten. Konzernabhängige Touristik-Carrier (wie in Deutschland TUIfly und Condor) konzentrieren sich dagegen deutlich auf die großen Flughäfen. Die Gründe hierfür liegen im größeren Einzugsgebiet und im eingesetzten größeren Fluggerät, insbesondere auf Interkontstrecken.

Anzahl der durch ausgewählte LCC bedienten Flughäfen in Deutschland

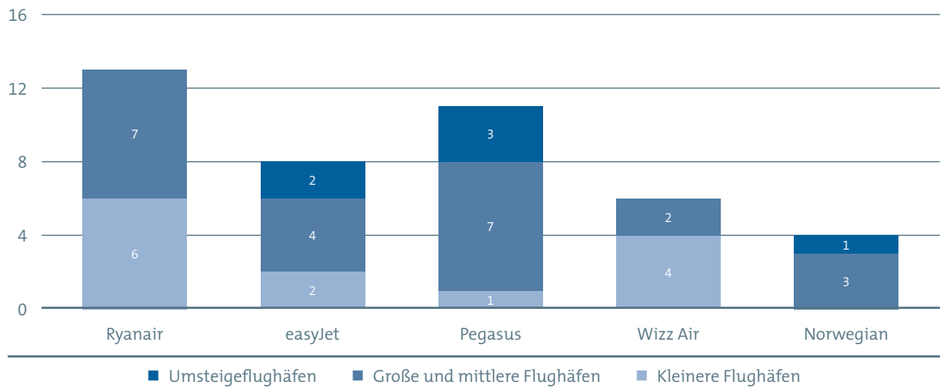


Abb 7 Anzahl der von ausgewählten Low-Cost-Airlines bedienten deutschen Flughäfen (Sommer 2014) nach Flughafengruppen (Quelle: ADV 2014)

Touristik-Carrier im zunehmenden Wettbewerb mit Low-Cost-Carriern

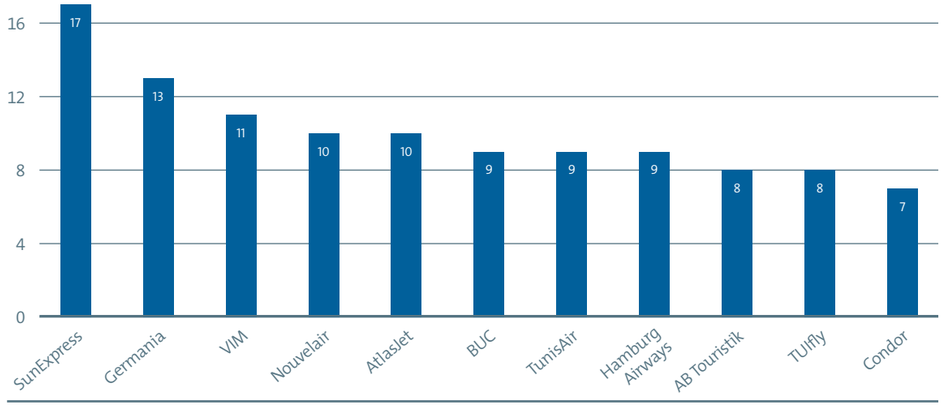


Abb 8 Anzahl der bedienten deutschen Flughäfen außerhalb der Umsteigeflughäfen (Sommer 2014) nach Touristik-Carriern (Quelle: ADV 2014)

- Die Low-Cost-Carrier öffnen sich zunehmend den Reservierungssystemen und sind nicht mehr nur über die airlineeigenen Homepages buchbar. Damit werden die reinen Touristikcarrier mit Einzelplatzverkauf und vor allem die Netzwerk-Carrier im Geschäftsreisesegment zunehmend unter Druck gesetzt.

- **Fast kein unabhängiger Regionalluftverkehr mehr in Deutschland**
  Der Regionalluftverkehr in Deutschland ist zwischen diesen Marktkräften eingebrochen. Derzeit wird der größte Anteil der Regionalflugzeuge im System der Netzwerk-Carrier eingesetzt, die damit von ihren Hubs ausgehend, ihr Netzwerk durch Flüge in kleine Märkte weiter ergänzen. Daneben existiert nur ein sehr kleines Angebot unabhängiger Regional-Carrier. Das wirtschaftliche Umfeld für ein erfolgreiches Regionalverkehrsangebot ist äußerst volatil. Nur noch 2% der angebotenen Sitze in diesem Segment gehen auf unabhängige Airlines zurück.

Das Jahr 2014/15 im internationalen Vergleich

- Die deutschen Airlines befinden sich in einer intensiven Konsolidierungsphase, in der sie im Vergleich zur Konkurrenz oder anderen Regionen in der Welt langsamer wachsen. Deshalb legen Deutschlands Flughäfen nicht so dynamisch wie andere europäische Flughafenstandorte zu.

- Dennoch blicken die deutschen Flughäfen mit fast 208 Mio. Passagieren (an+ab) im Jahr 2014 vor allem auf ein starkes zweites Halbjahr zurück, trotz der intensiven Streikwellen. Das entspricht einem Wachstum von +3,0%. Vor allem die kräftigen Zuwachsraten im Europaverkehr mit +3,1% und auf den Interkontstrecken mit +5,6% haben hier die Basis für das gute Jahresergebnis gelegt. Angesichts der politischen Rahmenbedingungen muss selbst das +0,8% Wachstum auf den innerdeutschen Flugstrecken positiv eingeordnet werden.

- Im abgelaufenen Jahr 2014 konnte auch der Rückgang der gewerblichen Flugbewegungen gebremst werden. Die gewerblichen Flugbewegungen blieben mit 2.006.790 Starts und Landungen im Jahr 2014 auf dem Niveau des Vorjahres. Der Aufbau neuer Verbindungen und die Ausdünnung der bestehenden Streckennetze der Airlines hielten sich in diesem Jahr die Waage. In der Vergangenheit hatte der Einsatz größerer und dichter bestuhlter Flugzeuge die Zahl der Flugbewegungen in Deutschland sinken lassen, obwohl von Jahr zu Jahr mehr Passagiere abgefertigt wurden.

- Auch hinsichtlich des Cargo-Aufkommens (Luftfracht + Luftpost) war 2014 ein insgesamt gutes Jahr. Mit +2,8% (an+ab) und 4.445.145t Cargo hat sich das Wachstum in der Luftfracht im Jahresverlauf stabilisiert.

Passagierzahlen der Jahre 2013 / 2014 absolut inklusive Wachstumsraten

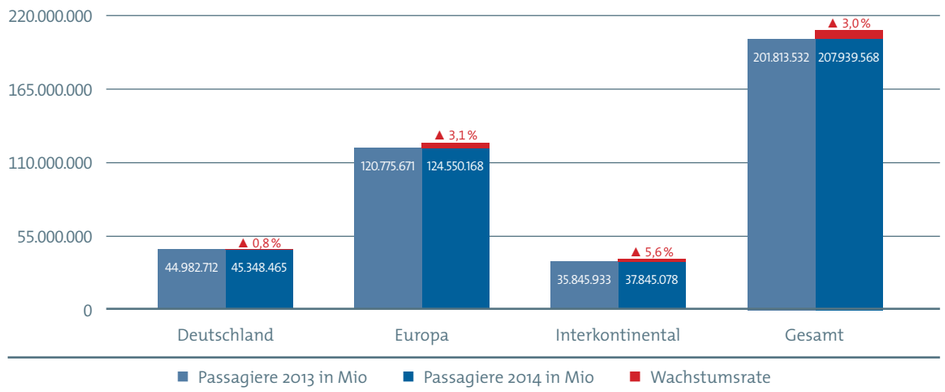


Abb 9 Absolutes Passagieraufkommen und Wachstumsraten 2014 nach Verkehrsarten an deutschen Flughäfen (Quelle: ADV 2014)

Cargoaufkommen in 2013 / 2014 inklusive Wachstumsraten

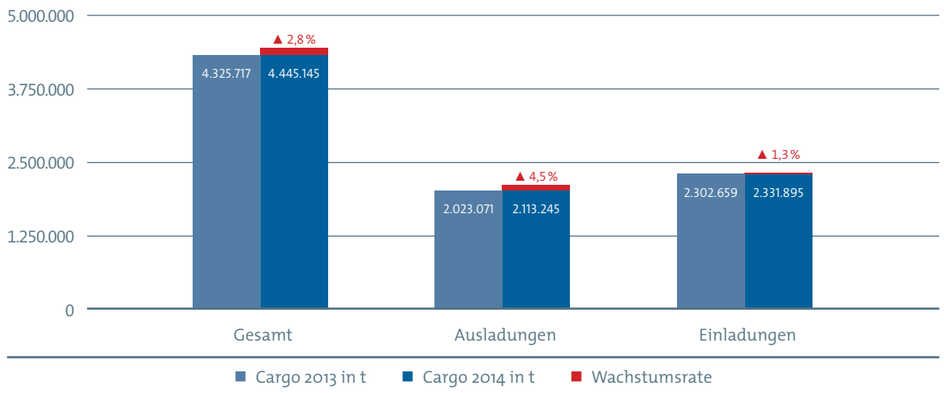


Abb 10 Cargoaufkommen an deutschen Flughäfen 2014 (Quelle: ADV 2014)

Seit einem halben Jahr wächst das Cargo-Aufkommen an deutschen Flughäfen monatlich mit durchschnittlich +3%. Für eine exportorientierte Wirtschaft in Deutschland ist es ungewöhnlich, dass die Ausladungen mit +4,5% stärker als die Einladungen mit nur 1,3% (ohne Transit) zulegen, ein Trend, der seit über einem Jahr anhält.

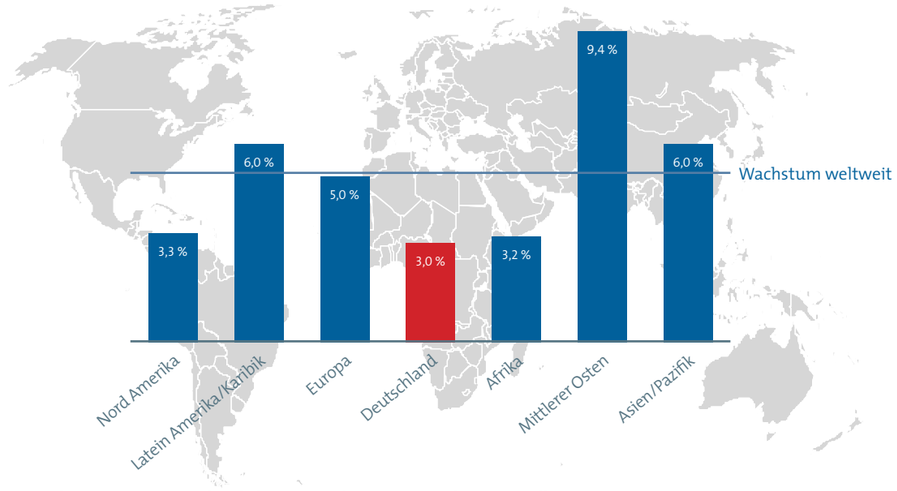


Abb 11 Wachstumsraten im Luftverkehr 2014 nach Regionen weltweit (Quelle: ACI, ADV)

↗ Für das Jahr 2015 sind die Aussichten für die deutschen Flughäfen positiv. Die ADV und das DLR rechnen mit einem anhaltenden Wachstum und prognostizieren für dieses Jahr +2,8% bei den Passagieren. Auch beim Cargo-Aufkommen wird für 2015 ein Anstieg von +2,7 Prozent erwartet. Eine Trendwende wird es bei den Flugbewegungen geben. Die ADV und das DLR erwarten, dass nach drei Jahren die Zahl der Flugbewegungen wieder wächst.

Prognose für 2015

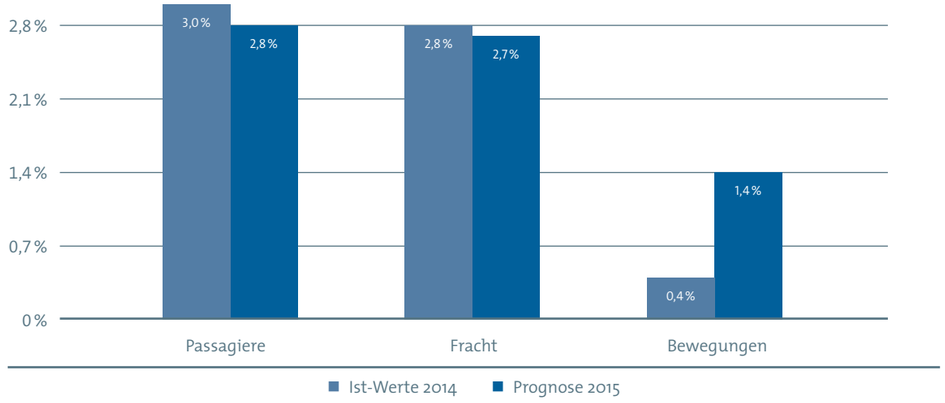


Abb 12 ADV Verkehrsprognose für 2015 (Quelle: ADV 2015)

↗ Die guten Aussichten des Luftverkehrs spiegeln die insgesamt positive Entwicklung der Weltwirtschaft wider. Ein Wachstumstreiber bei den Passagierzahlen ist die Tourismusbranche, die für 2015 große Erwartungen hegt. Der Optimismus bezieht sich sowohl auf die anhaltende Reiselust der Deutschen als auch auf das stabile Wachstum bei der Zahl internationaler Gäste, die über die deutschen Flughäfen in die Bundesrepublik einreisen.

↗ Daneben hat sich die Entwicklung im Cargo-Aufkommen nach einer langen Phase hoher Volatilität im Jahr 2014 stabilisiert. Das hohe Exportvolumen der deutschen Unternehmen und die deutlich wachsenden Importe auf dem Luftweg werden auch in diesem Jahr infolge einer weiteren Erholung der Weltwirtschaft für eine Fortsetzung dieser positiven Entwicklung sorgen.

↗ Eine positive Trendumkehr zeigt sich bei der Zahl der Flugbewegungen. Neue Verbindungen und die Angebotsverdichtung der bestehenden Streckennetze wird die Zahl der Starts und Landungen im laufenden Jahr wieder wachsen lassen. Der Flughafenverband ADV und das DLR erwarten für 2015 bei den Flugbewegungen einen Anstieg um +1,4 Prozent.

↗ Ein noch höheres Wachstum wird vermutlich nur durch externe Risikofaktoren verhindert, die die Verkehrsentwicklung im laufenden Jahr bremsen könnten. Dazu zählen vor allem die Auswirkungen des Konfliktes zwischen Russland und der Ukraine, die Kriege im Nahen Osten sowie die politische Instabilität in einigen der nordafrikanischen Tourismusregionen. Des Weiteren wird sich die Luftverkehrsbranche auch 2015 auf Streiks einstellen müssen.

↗ Hubflughäfen mit einem starken Home-Carrier wachsen insbesondere über die Umsteigeverkehre. Der Anteil des Direktver-

Anteil Einsteiger in Deutschland mit Ziel Asien

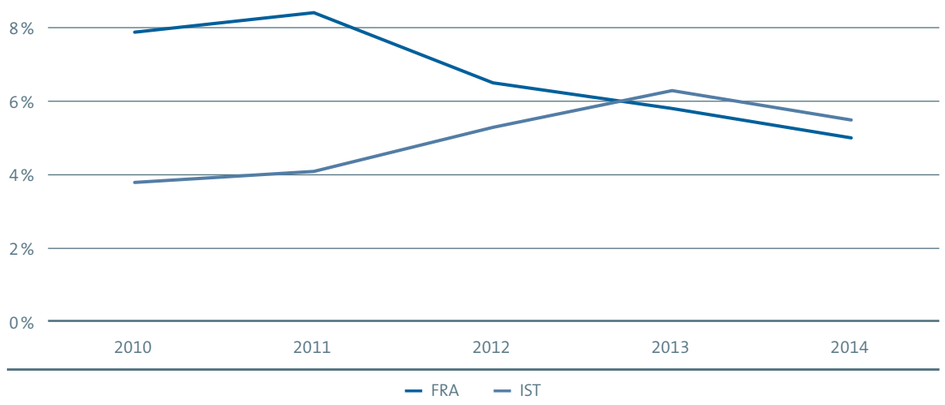


Abb 13 Anteil der Einsteiger in Deutschland mit Ziel Asien, die in Frankfurt oder Istanbul umsteigen (Quelle: Sabre ADI, DLR)

kehrs auf Destinationen nach Asien und in den Mittleren Osten aus Deutschland heraus stagniert seit vier Jahren bei knapp zwei Drittel (DLR 2014). In den rund 35% Umsteigeverkehren zeigen sich deutliche Veränderungen hinsichtlich der genutzten Umsteigeflughäfen.

↗ Die hohen Wachstumsraten auf Strecken zu den Hubs in den Golfstaaten und nach Istanbul sind ein Indikator für die Verkehrsstromverlagerungen im Passagierverkehr auf den Umsteigeverbindungen zwischen Europa und Asien. Diese werden verstärkt von Golfairlines oder Turkish Airlines über ihre Hubs geführt.

Entwicklung des Umsteigeranteils von Passagieren aus Deutschland in Istanbul

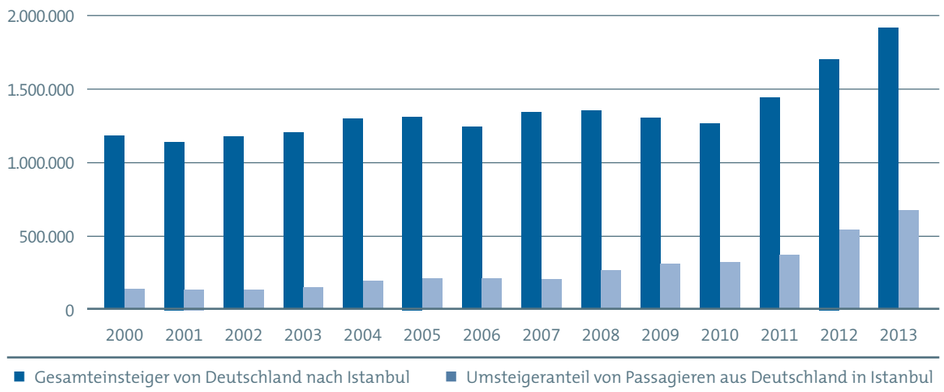


Abb 14 Entwicklung des Umsteigeranteils von Passagieren aus Deutschland am Flughafen Istanbul-Atatürk (Quelle: ADV, Statistisches Bundesamt)

↗ Wissenschaftliche Marktprognose für das Luftverkehrsaufkommen an deutschen Flughäfen im Zeitraum 2016 - 2017

↗ Methodik und Prognoseannahmen

Um einen Ausblick auf die Verkehrsentwicklung des Luftverkehrs in den Jahren 2016/2017 zu geben, wurde die Prognose nach folgenden Ziel-Segmenten unterschieden:

- Deutschland/Europa Non-Hub,
- Deutschland/Europa Hub und
- Interkont

↗ Hier werden jeweils sowohl die Ein-/Aussteiger als auch die Flugbewegungen betrachtet. Das Modell basiert auf einer segmentspezifischen multiplen Regressionsanalyse, welche die jährlichen Wachstumsraten pro Segment prognostiziert. Zwischen den Wachstumsraten der Flugbewegungen und der Ein-/Aussteiger besteht ein signifikanter funktionaler Zusammenhang (R^2 ca. 90%). Je nach Segment kommt eine Reihe von erklärenden Variablen zum Einsatz:

- Das GDP (Gross Domestic Product, dt. BIP) für die Regionen Welt und Europäische Union sowie Deutschland beschreibt die Nachfrageseite des Modells. Aufgrund der globalen Vernetzung des Luftverkehrs übt die globale GDP-Entwicklung den größten Einfluss im Modell aus. Prognosewerte für die Jahre 2016 und 2017 werden auf Basis des World Economic Outlook 10/14 des IWF erstellt.
- Der Anteil der Low-Cost-Carrier bildet einen Teil der Angebotsseite und der Wettbewerbssituation ab. Hierbei wird unterschieden zwischen dem gesamten LCC-Anteil und dem segmentspezifischen LCC-Anteil. Für die Jahre 2016 und 2017 wird der Anteil der LCC logarithmisch trendextrapoliert, was angesichts des stabilen historischen Trends und der sehr guten Anpassungsgüte einen akzeptablen Prognosewert liefert (siehe Abbildung 15 und Abbildung 16).
- Krisenjahre sind Phasen globaler Krisen, welche erhebliche negative Auswirkungen auf die Entwicklung des globalen Luftverkehrs für mindestens ein Jahr haben. Beispiele hierfür sind die Golfkriege, 9/11, US Sub-Prime-Krise und aktuell die europäische Staatsschuldenkrise. Hierbei werden im Modell auch Zeit-Lags verwendet, um eine eventuelle kurzfristige positive Überschussreaktion nach Krisenende abbilden zu können. Weiterhin wirkt die Variable „Krisenjahre“ zusammen mit der GDP-Variable: Krisen gehen üblicherweise mit einer schwachen GDP-Entwicklung einher, sodass wirtschaftliche oder politische Krisen, die die Luftverkehrsentwicklung betreffen, zweidimensional erfasst werden und dadurch ein relativ breites Spektrum an mehr oder weniger ausgeprägten Krisen modelliert werden können. Für 2016 und 2017 wird die Prognoseannahme getroffen, dass die Staatsschuldenkrise aus folgenden Gründen immer noch akut ist:
  - Hohe Arbeitslosigkeit insb. in Südeuropa,
  - Hohe Staatsverschuldung und
  - Niedrige Zinsen und niedrige Inflation außerhalb des Vermögensgütersektors

↗ Die Krisenannahme für 2016 und 2017 führt langfristig zu einer Dämpfung der jährlichen Wachstumsrate von ungefähr 2 bis 4 Prozentpunkten, solange die Krise anhält. Diese Annahme ist sicherlich diskutabel und vor diesem Hintergrund sind nachfolgende Prognosen einzuordnen.

↗ Das Luftfrachtwachstum dient als Indikator für die segmentspezifische wirtschaftliche Entwicklung auf der Angebots- wie auf der Nachfrageseite. Werte für 2016 und 2017 werden aus einer gleitenden Mittelwertbildung ermittelt, was aufgrund des kurzfristigen Prognosehorizonts angemessen erscheint.

↗ Insgesamt ist festzustellen, dass das Luftverkehrswachstum in Deutschland sich tendenziell über den Zeitablauf abgeschwächt hat und auch der Zusammenhang zwischen GDP- und Luftverkehrsentwicklung abgenommen hat, d.h. dass das Verhältnis zwischen Luftverkehrswachstum und GDP-Wachstum kleiner geworden ist. Teilweise ist diese Entwicklung zumindest in der Anfangsphase der LCC-Entwicklung ab 2002 kompensiert worden, jedoch hat der Nachfragegenerierungseffekt der LCC aufgrund von Sättigungstendenzen, welche generell im Luftverkehr in Europa und Deutschland zu beobachten sind, deutlich nachgelassen. Zudem führt die relativ hohe Dichte an luftverkehrsrelevanten Krisen zu einer volatilen Luftverkehrsentwicklung, wobei die Hubs hiervon tendenziell weniger stark betroffen sind als die Non-Hubs. Als luftverkehrsrelevante Krisen der vergangenen 15 Jahre sind die 9/11-, die US Sub-Prime-Krise sowie die sich daran zeitlich anschließende europäische Staatsschuldenkrise zu nennen. Jedoch unterscheiden sich diese beiden Krisenphasen in ihrem Ausmaß: Aufgrund der stärkeren ökonomischen Verwerfungen (stärkeres Sinken des GDP) haben die US Sub-Prime- bzw. europäische Staatsschuldenkrise zu einem stärkeren Einbruch der Luftverkehrsentwicklung geführt als 9/11. Anschließend war diese durch eine kurzfristig ausgeprägte Erholungsdynamik geprägt, seitdem jedoch weist die Entwicklung, wie oben bereits erläutert, aus unserer Sicht nach wie vor krisenhafte Züge bei mäßiger GDP-Entwicklung auf, die auch durch eine Niedrigzinspolitik gestützt wird. Daher ist die weitere Entwicklung durch ein relativ hohes Maß an Unsicherheit geprägt, die es zu analysieren gilt. Über diese Entwicklungen hinaus gibt es zudem generell zunehmende Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage, da diese nicht beliebig gesteigert werden kann. Die Abbildungen 15 und 16 mit der typischen degressiven Entwicklung des LCC-Anteils für einen mittelgroßen Flughafen illustrieren diesen Aspekt beispielhaft: Die anfangs hohe Dynamik der LCC-Entwicklung hat sich aufgrund der zunehmenden Netzdichte und der damit einhergehenden Nachfragesättigung immer weiter abgeschwächt. Dies zeigt auch die europaweite LCC-Netzentwicklung, die nach und nach an Schwung verloren hat.

↗ Bezüglich der Ölpreisentwicklung konnten wir mit unserer empirischen Datenbasis keinen ausreichend belastbaren Zusammenhang zur Luftverkehrsentwicklung herstellen. Das mag aufgrund des auf den ersten Blick plausiblen Zusammenhangs (Kosteneffekt) überraschend sein, jedoch gibt es einige Punkte zu berücksichtigen:

- Zeiten niedriger Ölpreise sind in der jüngeren Vergangenheit mit einer schwachen Wirtschaftsentwicklung korreliert. Daher können die Kostenvorteile aufgrund der schwächeren Nachfrage nicht voll umgesetzt werden.

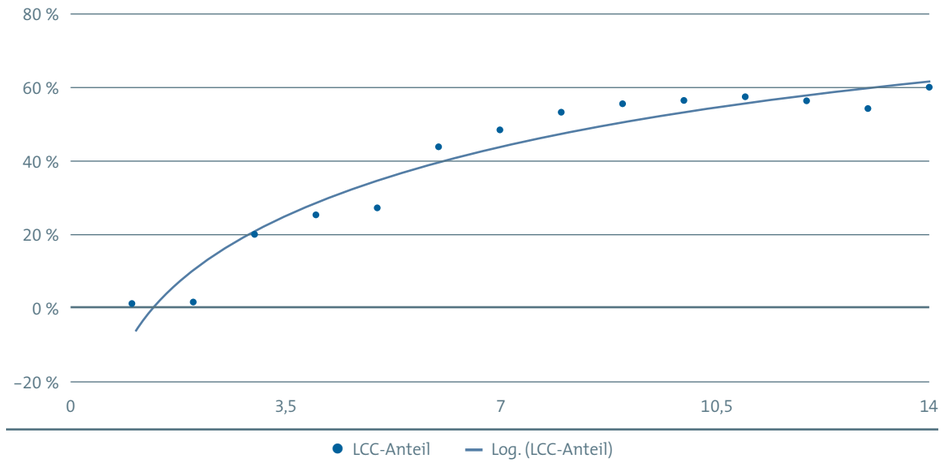


Abb 15 Typische degressive Entwicklung des LCC-Anteils für einen mittelgroßen Flughafen mit einem hohen LCC-Anteil (Beispiel 1)

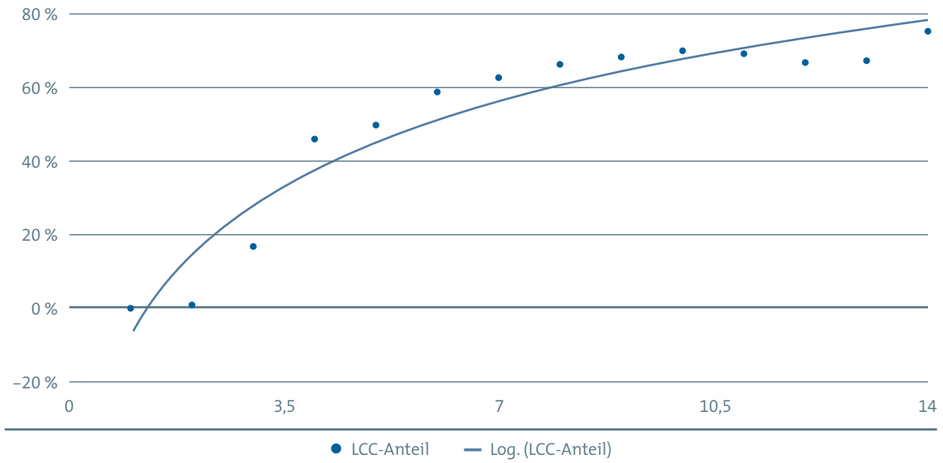


Abb 16 Typische degressive Entwicklung des LCC-Anteils für einen mittelgroßen „LCC“-Flughafen (Beispiel 2)

- Weiterhin könnten die Fluggesellschaften nur von temporären Ölpreiseinbrüchen ausgehen und daher ihre Angebotsentscheidung nicht den entsprechend niedrigeren Ölpreisen anpassen.
- Flotten- und Angebotsentscheidungen sind eher langfristiger Natur und werden nicht kurzfristigen Ölpreisschwankungen angepasst. Die Fluggesellschaften haben daher langfristige Erwartungen bezüglich der Ölpreisentwicklung.
- Die Ölpreisentwicklung ist nur ein Aspekt der Kostenentwicklung einer Fluggesellschaft. Flottenentscheidungen beeinflussen die Kostenposition einer Fluggesellschaft ebenso.
- Fluggesellschaften „hedgen“ die Ölpreisentwicklung, sodass kurzfristige Schwankungen sich auf die Angebotspolitik nicht so stark auswirken.
- Aus Modellsicht führt die hohe Korrelation zwischen GDP- und Ölpreisentwicklung (siehe erster Punkt) dazu, dass die Variable „Ölpreis“ statistisch nicht sauber identifiziert werden kann und dementsprechend dem Modell keinen weiteren signifikanten Erklärungsgehalt hinzufügt.

↗ Prognoseergebnisse

Nachfolgend werden die Prognoseergebnisse für die Jahre 2016 und 2017 dargestellt. Abbildung 17 zeigt das prognostizierte Wachstum der Flugbewegungen sowie die Zahl der Ein- und Aussteiger für den Gesamtmarkt, welches sich aus dem gewichteten Mittel der Einzelmärkte ergibt. Als Gewichtungsfaktoren werden hierbei jeweils die prognostizierten Marktgrößen der Flugbewegungen bzw. Ein-/Aussteiger verwendet, um möglichst aussagekräftige Gesamtergebnisse zu erhalten, d.h. prognostizierte Marktverschiebungen, z.B. in Richtung Interkont, werden bei der Gewichtung berücksichtigt. Allerdings sind diese Verschiebungen marginal und beeinflussen die Gesamtergebnisse nur in einem Bereich um 0,1 Prozentpunkte.

	2016	2017
Wachstum Flugbewegungen	1,1 %	1,1 %
Wachstum Ein/Aussteiger	2,7 %	2,8 %

Abb 17 Zusammenfassung der Prognoseergebnisse

↗ Für die Jahre 2016 und 2017 wird ein leichtes Wachstum der Flugbewegungen und ein mehr als doppelt so starkes Wachstum der Zahl der Ein- und Aussteiger erwartet. Diese Diskrepanz zwischen Flugbewegungs- und Ein-/Aussteigerwachstum ist u.a. auf die zunehmende Bedeutung der LCC im Deutschland- und Europaverkehr zurück zu führen, da sie hier im Vergleich zu Fluggesellschaften mit Regionaljets größeres Gerät mit einer höheren Auslastung einsetzen (z.B. Airbus A320 und Boeing 737). Im Interkontmarkt ist diese Tendenz nicht zu erkennen bzw. leicht umgekehrt. Da jedoch das Deutschland/Europa-Segment wesentlich größer ist, schlägt die Entwicklung des Interkontmarktes weniger deutlich auf die Entwicklung des Gesamtmarktes durch. Längerfristig sind einem solchen Auseinanderdriften der Wachstumsraten jedoch Grenzen gesetzt, da die mittlere Flugzeuggröße nicht grenzenlos gesteigert werden kann.

↗ Zur Veranschaulichung ergibt sich dadurch rein rechnerisch für 2016 und 2017 ein durchschnittliches Verhältnis von Flugbewegungswachstum zu GDP-Wachstum (Deutschland rund 1,4% prognostiziert für 2016 und 2017) von ca. 0,8 und ein Verhältnis von Ein-/Aussteigerwachstum zu GDP-Wachstum (Deutschland) von ca. 2,0. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die LCC-Entwicklung positiv auf das Flugbewegungs- sowie Ein-/Aussteigerwachstum im „nahen“ Interkontbereich wie Nordafrika und Naher Osten auswirkt. Im Europaverkehr wird das Ein-/Aussteiger- und Flugbewegungswachstum an den Hubs aufgrund des größeren Geräts der LCC gegenüber den verbliebenen Regionalfluggesellschaften etwas gedämpft und das Einsteigerwachstum an den Non-Hubs unterstützt.

↗ Abbildung 18 zeigt detailliert die Entwicklung des Interkontmarktes seit 1993 sowie die Prognoseergebnisse für die Jahre 2016 und 2017. In den vergangenen 20 Jahren sind die Flugbewegungen im Mittel um 3,6% pro Jahr und die Ein-/Aussteigermengen um 4,3% pro Jahr gewachsen, wobei das Wachstum aufgrund verschiedener Einflüsse über die Jahre sehr unterschiedlich verteilt ist. Deutlich zu erkennen sind die 9/11-Krise, sowie die anschließende Erholungsphase und die US Sub-Prime-Krise mit der anschließend uneinheitlichen Entwicklung im Luftverkehr (europäische Staatsschuldenkrise). Zudem ist neben der Anpassungsgüte der historischen Entwicklung eine Ex-post-Prognose gegenübergestellt, so dass ein Eindruck von

Verkehrswachstum mit Ziel Interkont

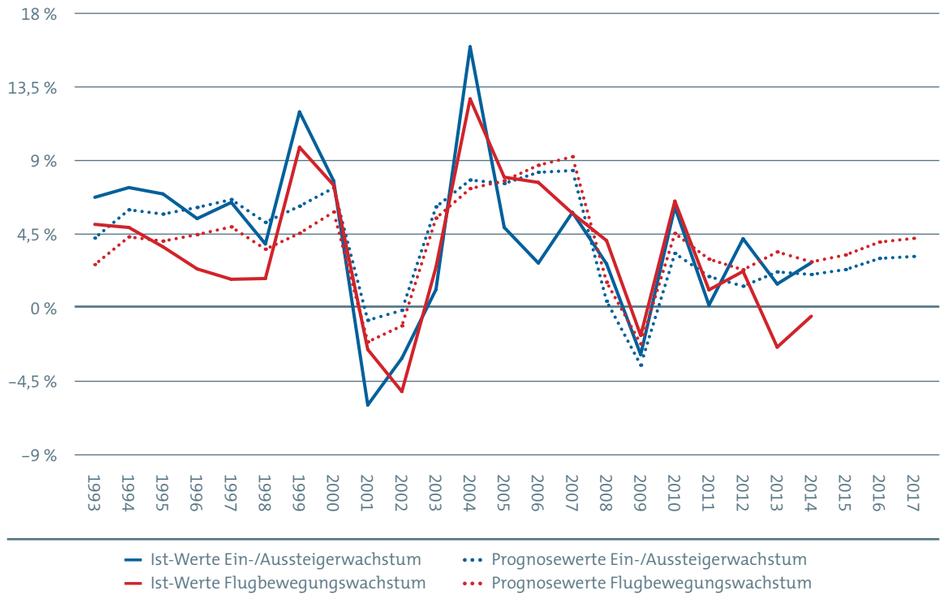


Abb 18 Prognoseergebnisse für das Segment Interkont

Verkehrswachstum an deutschen Hubs mit Ziel Deutschland & Europa

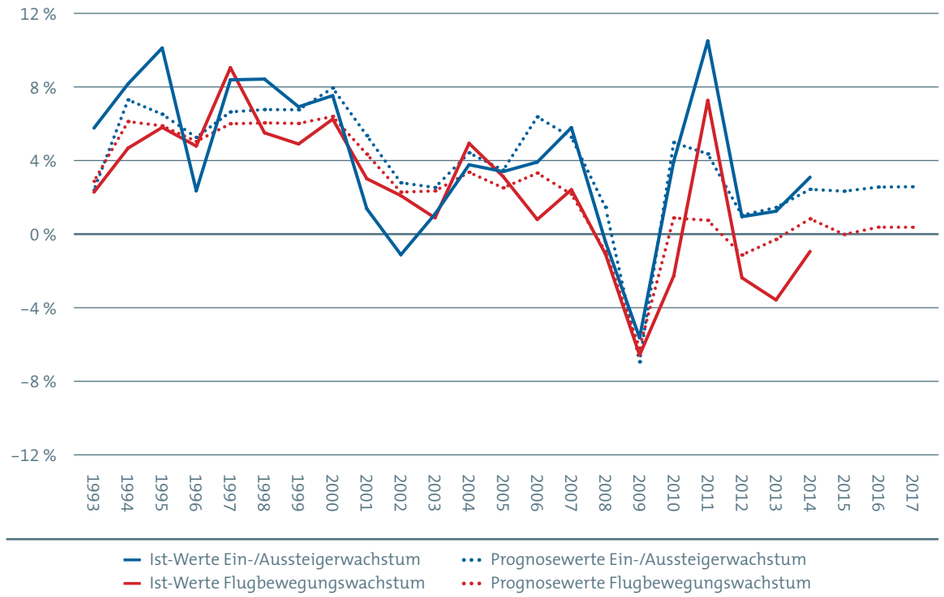


Abb 19 Prognoseergebnisse für das Segment Hub/Deutschland & Europa

der Prognosequalität des Modells gewonnen werden kann. Das Modell zeichnet den historischen Verlauf etwas gedämpfter nach, so dass das Prognosemodell tendenziell etwas konservativer in dem Sinne ist, dass es extreme Wachstumsausschläge nach oben oder unten begrenzt. Das Flugbewegungswachstum wird für 2016 mit 4,0% und 2017 mit 4,3% prognostiziert. Das Einsteigerwachstum wird für 2016 mit 3,0% und für 2017 mit 3,1% prognostiziert.

↗ Abbildung 19 zeigt entsprechend die Entwicklung des Hub-Deutschland/Europa-Marktes seit 1993 sowie die Prognoseergebnisse für die Jahre 2016 und 2017. In den vergangenen 20 Jahren sind die Flugbewegungen im Mittel um 2,4% pro Jahr und die Ein-/Aussteigermengen um 4,1% pro Jahr gewachsen, wobei das Wachstum gleichmäßiger ist, als im Interkontmarkt. Auch hier sind die 9/11- sowie die US Sub-Prime-Krise und die europäische Staatsschuldenkrise in der Luftverkehrsentwicklung deutlich zu erkennen, allerdings wirkt sich Letztere vergleichsweise stärker aus als im Interkontmarkt. Weiterhin ist ein deutlicheres Auseinanderdriften des Flugbewegungs- und Ein-/Aussteigerwachstums insbesondere seit 2005 zu beobachten, was auf das verstärkte Auftreten der LCC und den gewachsenen Rationalisierungsdrucks zurückgeführt werden kann. Wiederum zeigt Abbildung 19 die Anpassungsgüte und stellt der historischen Entwicklung eine Ex-post-Prognose gegenüber, so dass ein Eindruck von der Prognosequalität des Modells gewonnen werden kann. Insgesamt zeichnet das Modell aus unserer Sicht den historischen Verlauf hinreichend genau nach: Tendenziell ist die Ex-post-Prognose etwas gedämpfter als die tatsächlichen Werte, eine deutliche Überzeichnung der Prognose ist in einigen wenigen Jahren jedoch auch zu erkennen. Das Flugbewegungswachstum wird für 2016 und 2017 mit jeweils 0,3%, das Einsteigerwachstum mit jeweils 2,5% prognostiziert.

↗ Abbildung 20 zeigt die vergangene Entwicklung des größten Segments, des Non-Hub-Deutschland/Europa-Marktes, sowie wiederum die Prognoseergebnisse für die Jahre 2016 und 2017. In den vergangenen 20 Jahren sind die Flugbewegungen im Mittel um 1,2% pro Jahr und das Ein-/Aussteigeraufkommen um 4,3% pro Jahr gewachsen, wobei das Wachstum ähnlich volatil ist wie im Interkontmarkt. Auch hier sind die

Verkehrswachstum an deutschen Non-Hubs mit Ziel Deutschland & Europa

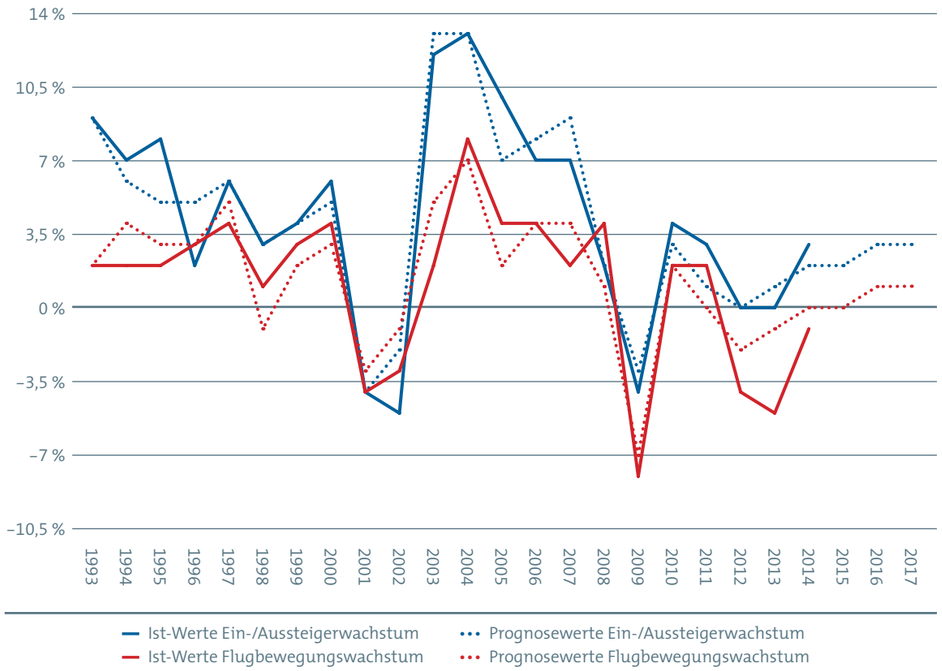


Abb 20 Prognoseergebnisse für das Segment Non-Hub/Deutschland & Europa

9/11- sowie die US Sub-Prime-Krise und die europäische Staatsschuldenkrise in der Luftverkehrsentwicklung deutlich zu erkennen. Bemerkenswert ist das starke Auseinanderdriften des Flugbewegungs- und Ein-/Aussteigerwachstums. Hier zeigt sich die deutlichste Differenz aller betrachteten Segmente. Insbesondere zwischen 2002 (Start der LCC in Deutschland) und 2007 (Beginn der US Sub-Prime-Krise) differierten die beiden Raten erheblich: 2004 betrug die Differenz knapp 5,5 Prozentpunkte. Seit 2009 liegt das Einsteigerwachstum konstant über dem Flugbewegungswachstum. Der Grund hierfür liegt, wie oben bereits beschrieben, u.a. im hohen LCC Anteil in diesem Markt mit relativ großem Fluggerät und hoher Auslastung. Abbildung 20 zeigt die Anpassungsgüte und die historische Entwicklung mit einer Ex-post-Prognose. Insgesamt zeichnet das Modell aus unserer Sicht den historischen Verlauf hinreichend genau nach. Das Flugbewegungswachstum wird für 2016 und 2017 mit jeweils 1,0%, das Einsteigerwachstum mit 2,6% bzw. 2,7% prognostiziert.

↗ Deutschlands Flughäfen – Tore zur Welt

Deutsche Flughäfen bleiben auf Wachstumskurs. Das Wachstumstal der Jahre 2012 und 2013 haben sie hinter sich gelassen. Die deutschen Flughäfen legen eine beeindruckende Leistungsbilanz vor – trotz der schwierigen Marktlage und der hemmenden ordnungspolitischen Rahmenbedingungen! Auch in der Prozessqualität punkten die Flughäfen. Die Pünktlichkeitswerte gehören zu den Besten in Europa. Die Wirtschaft unseres Landes und alle Reisenden profitieren von einem Angebot, das rund 300 Fluggesellschaften umfasst. Von deutschen Flughäfen werden ca. 600 Flugziele in 111 Ländern angeboten. Die in- und ausländischen Airlinekunden sichern ein attraktives Angebot für die deutsche Wirtschaft, Privat- und Urlaubsreisende. Zu dieser positiven Leistungsbilanz gehört auch die Entwicklung in der Luftfracht.

Trotz der deutlichen Zunahme der Verkehrsleistungen an den deutschen Flughäfen sind immer weniger Menschen von Fluglärm betroffen. Laut den aktuellen Zahlen des Umweltbundesamtes ging die Zahl der von Fluglärm Betroffenen innerhalb von fünf Jahren an den neun größten Flughäfen in Deutschland um mehr als 36.000 auf unter 740.000 zurück. Mit den im November 2014 von der ADV vorgestellten Leitlinien der Flughäfen für eine gute Bürgerbeteiligung bei Ausbauvorhaben haben sich die Flughäfen klar zu ihrer Verantwortung bekannt. Sie gehen aktiv auf Nachbarn, Kommunen und Fluglärmkommissionen zu. Entscheidungen in den hoch komplexen Planungsverfahren müssen jedoch auch weiterhin in der Verantwortung der zuständigen Behörden und ihrer Experten liegen.

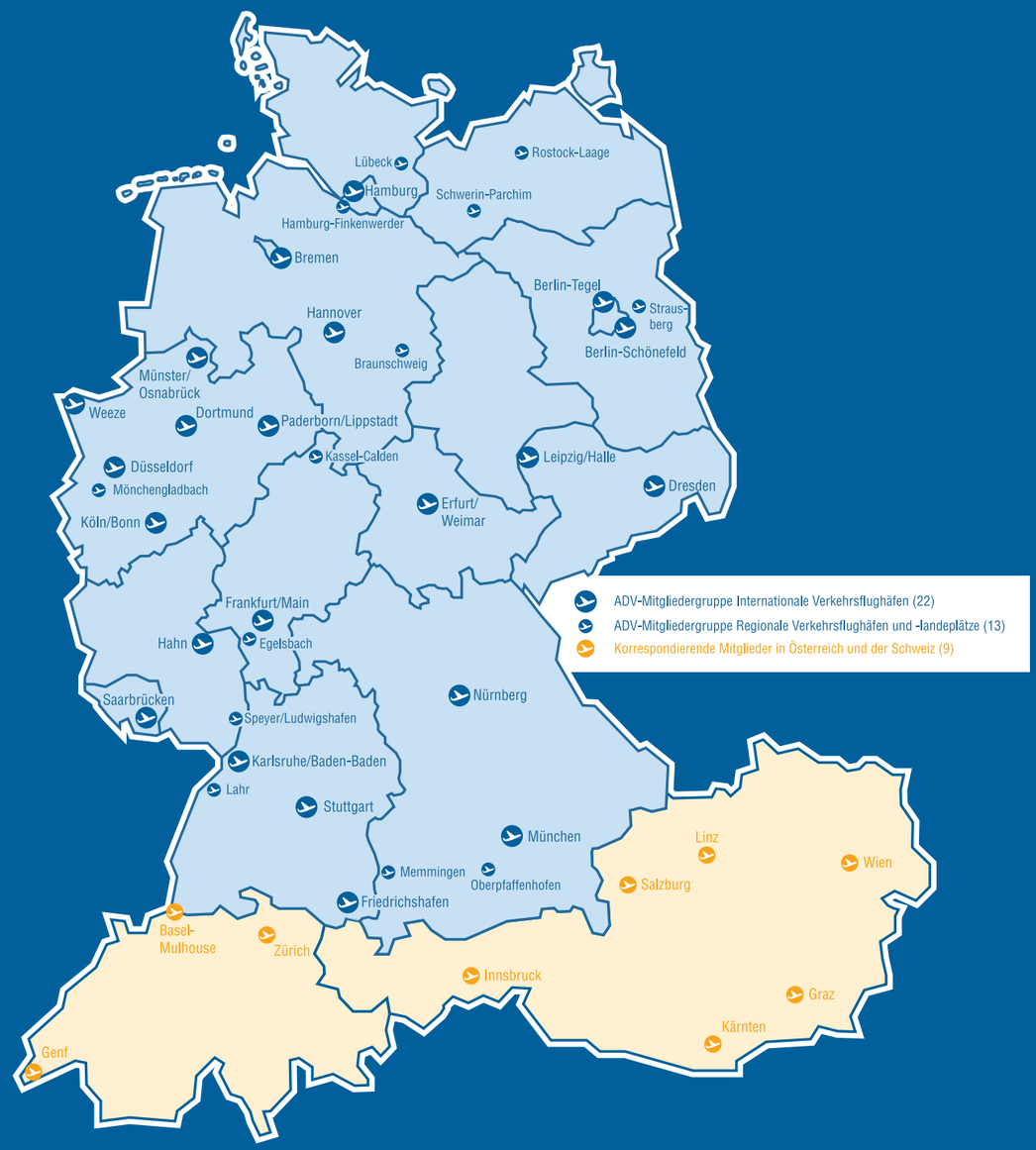
Die positiven Aussichten auf die kurz- bis mittelfristige Verkehrsentwicklung zeigen, dass die Projekte zur Kapazitätssteigerung, insbesondere an den Flughäfen in Frankfurt, München und Düsseldorf, erforderlich sind. Viele positive Botschaften zur Verkehrsentwicklung der Flughäfen sind zu vermelden. Dennoch muss darauf verwiesen werden, dass sich Flughäfen – insbesondere kleinere und mittlere – in einer schwierigen wirtschaftlichen Situation befinden. Die Finanzierung notwendiger Infrastrukturinvestitionen wird zu einer ernsten Herausforderung. Dabei spielen auch dezentrale Flughäfen eine wichtige Rolle. Deutschland mit seiner föderalen und polyzentrischen Struktur ist auf leistungsfähige dezentrale Flughäfen angewiesen.

Bei aller Zuversicht: Tatsache bleibt, dass ohne die weiterhin wettbewerbsverzerrenden Belastungen durch die Luftverkehrsteuer die Wachstumsaussichten sehr viel besser wären. In der Luftverkehrsentwicklung ziehen andere europäische Länder an Deutschland vorbei, obwohl diese Länder eine deutlich schwächere wirtschaftliche Entwicklung aufweisen.

Die deutschen Flughäfen treten mit einem ehrgeizigen Anspruch an: Auch künftig möchten sie ihre wichtige Funktion als Katalysator für die wirtschaftliche und touristische Prosperität für Deutschland und seine Regionen erfüllen. Damit dies gelingt, bedarf es allerdings wichtiger Voraussetzungen. Diese sind:

- Die bedarfsgerechte Entwicklung von Flughafeninfrastruktur muss auch in Zukunft möglich sein. Bund und Länder haben mit dem Luftverkehrskonzept eine Chance zur Weichenstellung. Ein klares Bekenntnis für die Zukunftsfähigkeit der Flughafeninfrastruktur ist erforderlich.
- Eine leistungsfähige Infrastruktur bringt nur dann den erhofften Nutzen, wenn diese auch effizient und wirtschaftlich genutzt werden kann. Ein flächendeckendes Nachtflugverbot muss mit allen Mitteln verhindert werden. Die deutschen Flughäfen brauchen Betriebszeiten, die es ihnen erlauben, in einem harten internationalen Wettbewerb zu bestehen. Bei den aktuell bestehenden Betriebsgenehmigungen darf es keine willkürlichen Eingriffe geben. Flughäfen sind auf Rechts- und Planungssicherheit angewiesen.
- Wachstumschancen dürfen nicht künstlich verknappt werden. Flughäfen sind als so genannte Punktinfrastrukturen durch ihre Konnektivität von Bedeutung. Die Anbindung zu den Zielen in Europa und in der Welt ist der entscheidende Nutzen der Flughäfen für unser Land. Bilaterale Luftverkehrsabkommen müssen mit dem Ziel der Marktöffnung geführt werden. Abweichungen von dieser Grundhaltung sind nur in begründeten Ausnahmefällen hinnehmbar. Marktabschottung ist kein nutzbringender Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrsbranche. Der Schlüssel zum Erfolg liegt in dem Abbau der hausgemachten regulativen Hemmnisse.
- Flughafeninfrastruktur bedarf auch der Anbindung am Boden. Im Rahmen der Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung muss die nachhaltige Vernetzung von Luft-, Schienen- und Straßenverkehr durch intermodale Angebote auf nationaler und europäischer Ebene gestärkt werden.
- Flughafeninfrastruktur soll leistungsfähig sein und muss höchsten Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen genügen. Was viel leistet, hat auch seinen Preis. Flughäfen muss es möglich sein, die erforderlichen Entgelte zu erheben. Nur so kann die gebotene Nutzerfinanzierung gelingen. Regulierungsansätze, die bei den Flughäfen die bereits bestehende Kostenunterdeckung im so genannten Aviation-Bereich weiter verschärfen, sind klar zurückzuweisen.

Ralph Beisel
Hauptgeschäftsführer des
Flughafenverbandes ADV



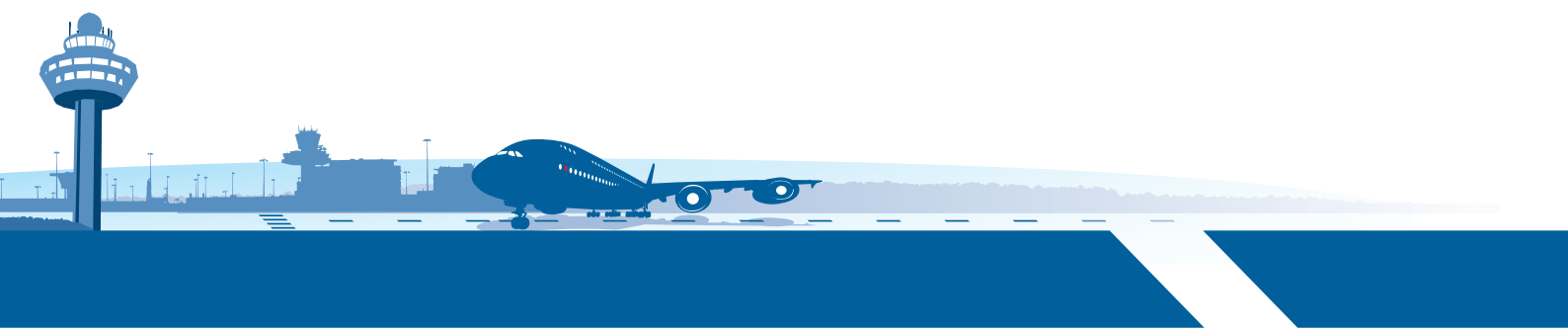
Ihr Ansprechpartner

Markus Engemann

Flughafenverband ADV
(Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen)

Telefon: 030 310118-42 | engemann@adv.aero

↗ Der Flughafenverband ADV

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

www.adv.aero