

Innerdeutscher Luftverkehr

# TIEFPREISE DOMINIEREN

Im Luftverkehr herrscht eine hohe Wettbewerbsintensität. Das ist politisch gewollt und aus Sicht der Lufthansa Group auch richtig, solange der Wettbewerb fair ist. Auf Dauer ist eine weitergehende Konsolidierung zwingend notwendig – und aus verbraucherpolitischer Sicht akzeptabel.

**Kapazitätsrekord und sinkende Preise**

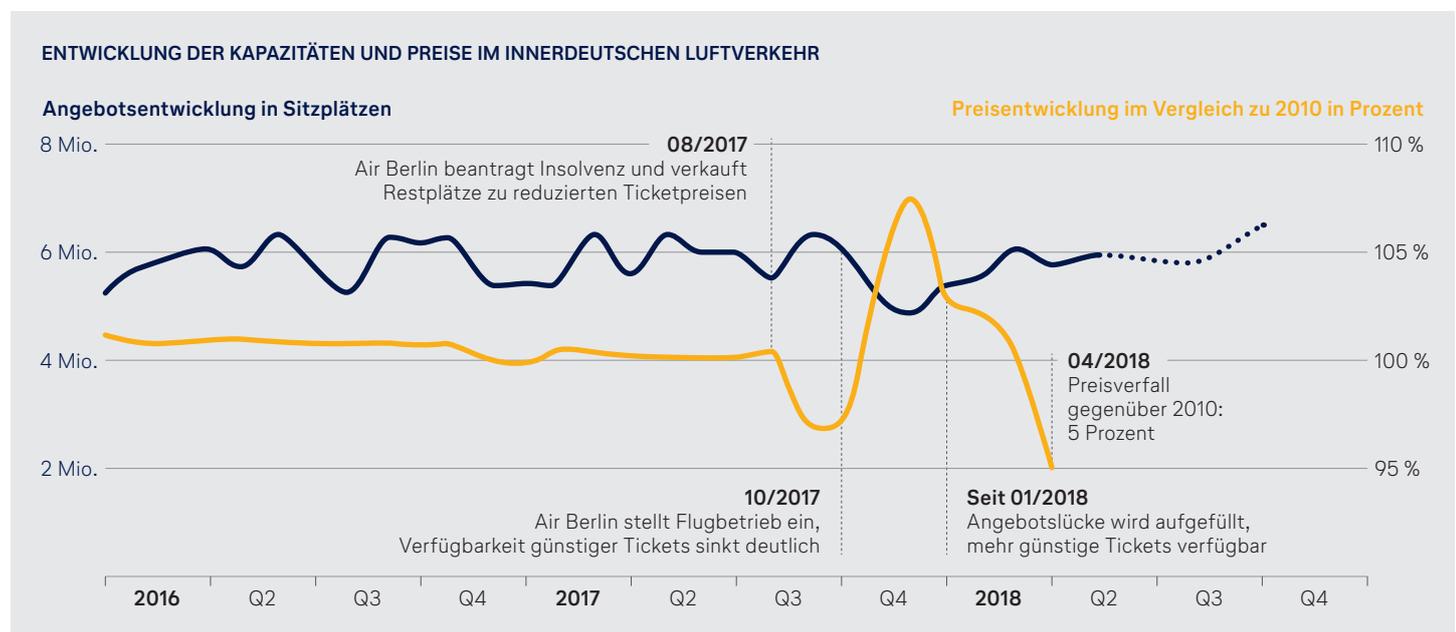
Was viele bezweifelt haben: Wenige Monate nach der Insolvenz von Air Berlin ist die Kapazitätslücke im innerdeutschen Luftverkehr mehr als geschlossen. Im Oktober 2018 wird es gegenüber dem Vorjahr – und damit dem letzten Betriebsmonat der Air Berlin – mehr Sitzplatzkapazitäten geben. Eurowings hat daran maßgeblichen Anteil, ebenfalls ausländische Airlines wie Easyjet.

Gleichzeitig sinken die Ticketpreise. Das Statistische Bundesamt weist seit 2010 aus, wie teuer innerdeutsche Verbindungen sind. In dem gesamten Zeitraum war es fast noch nie so günstig wie im April 2018: Innerdeutsche Flugtickets waren 5 Prozent billiger als 2010. Im gleichen Zeitraum ist der Verbraucherpreisindex um 10,7 Prozent gestiegen.

**Luftverkehr weiter stärken**

Die Kapazitäts- und Preisentwicklungen in Deutschland unterstreichen: Der Wettbewerb im Luftverkehr lebt. Allerdings wird ein wirtschaftliches Arbeiten trotz steigender Passagierzahlen immer schwieriger. Wesentliche Stellschrauben aus politischer Sicht:

- **Konsolidierung ermöglichen:** In Europa konkurrieren rund 240 Airlines um Passagiere. Auf Dauer ist das keine tragfähige Marktstruktur, eine weitere Konsolidierung ist zwingend geboten. Die Politik darf diese Marktmechanismen nicht behindern und sollte weitere Übernahmen ermöglichen.
- **Flughäfen effizient aufstellen:** Die Politik hat den Airline-Markt weitgehend liberalisiert und dadurch auf Effizienz getrimmt. Zwischen den relevanten Flughäfen gibt es nur sehr eingeschränkten Wettbewerb. Entsprechend sollte die Politik in ihrer Funktion als Wächter marktwirtschaftlicher und fairer Bedingungen nachdringlich höchste Qualität bei akzeptablen Kosten einfordern.
- **Luftverkehrsteuer senken:** Allein 2017 mussten deutsche Fluggesellschaften 590 Millionen Euro Luftverkehrsteuer aufwenden. Seit Jahren setzen sich Verkehrspolitiker dafür ein, diese Sonderbelastung zu senken – ihnen sollte Gehör gegeben werden.
- **Luftsicherheitskosten mittragen:** Laut Koalitionsvertrag will sich die Bundesregierung an den Luftsicherheitskosten beteiligen. Diese sind derzeit komplett von den Airlines zu zahlen, obwohl der Schutz der Bürger vor terroristischen Anschlägen zu den staatlichen Kernaufgaben zählt.



Quelle: DESTATIS, SRS-Analyser