

BRIEFING - OKTOBER 2025

Sind Standortkosten schuld? Daten zeigen ein anderes Bild

*Eine Analyse der Auswirkungen von Standortkosten auf die
Passagiernachfrage*

Zusammenfassung

Diese von T&E in Auftrag gegebene Studie von Prof. Dr. Friedrich Thießen und Prof. Dr. Christoph Brützel untersucht die Standortkosten im Luftverkehr. Es liefert eine indikative Einschätzung darüber, warum diese Kosten bestehen und wie sie den Sektor beeinflussen

Fluggesellschaften behaupten, dass die Standortkosten Passagiere vertreiben. Die Daten belegen das jedoch nicht. Die Nachfrage hängt in hohem Maße von der Strategie der Airlines, von Markttrends und vom Reiseverhalten ab – nicht von den Kosten. Eine Senkung der Standortkosten würde Milliarden an öffentlichen Einnahmen kosten, ohne die Passagierzahlen nennenswert zu erhöhen.

Die wichtigsten Ergebnisse:

- **Die Kosten variieren in Europa stark.** Die teuersten Flughäfen sind bis zu fünfmal so teuer wie die günstigsten.
- Dennoch zeigen die Daten **nur einen schwachen Zusammenhang zwischen den Standortkosten und den Passagierzahlen.** Höhere Kosten führen nicht automatisch zu weniger Fluggästen.
- Viele weitere Faktoren spielen eine Rolle, insbesondere die Strategie der Airlines. **Die Routenplanung hängt auch von geographischen Faktoren, wirtschaftlicher Attraktivität und internationalen Abkommen ab** – deshalb können auch Flughäfen mit höheren Kosten viele Passagiere anziehen, wenn sie strategisch wichtig sind.
- **Zwischen bisherigen Ticketpreiserhöhungen und Passagierzahlen gibt es keinen eindeutigen Zusammenhang.** Im Luftverkehr bestimmt das Angebot die Nachfrage: Airlines planen ihr Angebot Monate im Voraus und füllen die Maschinen anschließend über flexible Preise. So bleiben Passagierzahlen trotz steigender Preise stabil. Eine wirksame Steuerung gelingt nur durch konsequente Bepreisung; kleine Unterschiede bei Standortkosten zeigen bisher kaum Wirkung.
- **Deutschland zeigt deutlich, dass Passagierzahlen nicht ausschließlich von den Standortkosten bestimmt werden:** Der Rückgang der Geschäftsreisen nach der Pandemie und Lufthansas Quasi-Monopol im Inlandsverkehr halten die Passagierzahlen niedrig, nicht die Standortkosten.

Der Versuch der Fluggesellschaften, sinkende Passagierzahlen auf Steuern, Gebühren und Abgaben zurückzuführen, ist eher eine Lobby-Strategie zur Senkung ihrer Kosten als ein reales Kausalverhältnis.

1. Was sind Standortkosten im Luftverkehr?

Standortkosten im Luftverkehr sind:

- Die direkt von außen auferlegten Abgaben für den Betrieb von Linien- oder Charterflügen,
- die je nach Flughafen oder Land stark variieren,
- und die entweder direkt festgelegt oder durch öffentliche Behörden reguliert werden.

Zu den Standortkosten zählen in diesem Bericht verschiedene Kategorien von Steuern, Gebühren und Abgaben:

Steuern • Umsatzsteuern • Kerosinsteuern • Luftverkehrssteuern (Passagiersteuern)	Flughafenstart und -landegebühren • Grundentgelte • Lärmzuschläge • Schadstoffentgelte • Beförderungsabhängige Entgelte	Infrastrukturentgelte • Abstellentgelte • Positionsentgelte • Zentrale Infrastruktur für Bodenverkehrsdienste
Sicherheitsgebühren • Luftsicherheitsgebühr (Durchsuchung von Passagieren und Gepäck) • Sicherheitsentgelt	Flugnavigationsdienste • Flughafenkontrolldienste (Tower) • Streckenkontrolldienste (An- und Abflug, Strecke)	Sonstige Abgaben • SAF Beimischung (ReFuelEU) • EU-Emissionshandel • CO2-Kompensation (CORSIA)

Diese werden auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene geregelt:

International: Die ICAO schreibt vor, dass Abgaben für Flughäfen und Flugsicherungsdienste kostendeckend sein müssen, nicht gewinnorientiert.

EU-Ebene: Hier greifen unter anderen die Richtlinien über Flughafengebühren, Energiebesteuerung und Mehrwertsteuer.

National: Es gibt große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten. Sicherheitsgebühren werden zum Beispiel in manchen Ländern vollständig aus öffentlichen Mitteln gedeckt, in anderen nur teilweise. Zudem gibt es sehr unterschiedliche Ticketsteuern. Diese Unterschiede führen letztlich zu der Kostenvielfalt an europäischen Flughäfen.

1.1 Warum internationale Vergleiche irreführend sein können

[Airlines heben oft „ungerechte Unterschiede“](#) bei den Standortkosten hervor. Doch ein Kostenvergleich ist methodisch problematisch:

- **Komplexität:** Auch wenn die Geschäftsmodelle von Flughäfen und Fluggesellschaften auf den ersten Blick einfach wirken, beruhen sie auf komplexen betrieblichen und strategischen Verflechtungen. Diese beeinflussen die Kosten und erschweren damit einen sinnvollen Vergleich.
- **Transparenz:** Nicht alle Kosten werden offengelegt. Sich allein auf veröffentlichte Gebührenordnungen zu stützen, kann irreführend sein, da selten klar ist, welche Airlines tatsächlich die vollen Sätze entrichten. Es existieren komplexe Rabattsysteme, und manche Gebührenmodelle oder Umweltzuschläge sind so gestaltet, dass bestimmte Fluggesellschaften bevorzugt werden.
- **Strukturelle Unterschiede:** Internationale Vergleiche werden zusätzlich dadurch erschwert, dass historisch gewachsene Strukturen dazu führen, dass unterschiedliche Kostenarten zusammengefasst werden. Dadurch sind veröffentlichte Zahlen nur eingeschränkt vergleichbar.

Deswegen sind Kostenvergleiche nur auf einer sehr groben Ebene möglich.

Dennoch haben zwei anerkannte Institutionen einen solchen Vergleich unternommen: das [Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt \(DLR\)](#) und die französische Luftfahrtbehörde. Das DLR stellte fest, dass die Standortkosten an den teuersten Flughäfen bis zu fünfmal so hoch sind wie an den günstigsten. Selbst wenn Ausreißer durch Herausnahme der oberen und unteren Quintile bereinigt werden, verbleiben noch Kostenunterschiede von rund 4.000 € pro Flug zwischen den günstigsten und teuersten verbleibenden Flughäfen.

2. Nur ein schwacher Zusammenhang zwischen Standortkosten und Passagierzahlen

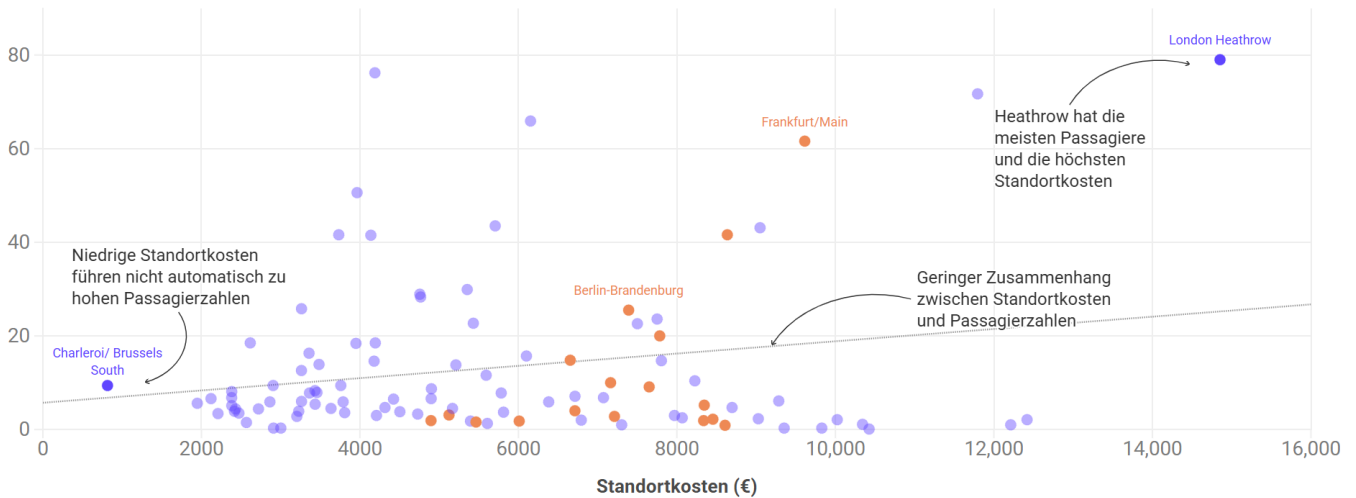
Die große Spannweite bei den Standortkosten je nach Abflug- oder Zielflughafen wirft die entscheidende Frage auf, ob diese Kostenunterschiede die Routenentscheidungen der Airlines oder die Entwicklung des Passagieraufkommens beeinflussen.

Abbildung 1 zeigt den Zusammenhang zwischen Standortkosten und Passagierzahlen für 101 europäische Flughäfen im Jahr 2024. Das Ergebnis ist eine Punktwolke ohne klare Struktur, lediglich mit einem schwachen Aufwärtstrend. Flughäfen mit höheren Standortkosten verzeichnen tendenziell etwas mehr Passagiere. Gerade kleinere Flughäfen weisen eine enorme Spannweite an Standortkosten auf – ohne erkennbaren Einfluss auf die Passagierzahlen. Manche Flughäfen haben bis zu viermal so hohe Standortkosten wie die günstigsten in ihrer Kategorie, ziehen aber dennoch ähnlich viele Passagiere an. Das Gleiche gilt für die größten Flughäfen Europas: Auch dort variieren die Standortkosten stark (teils um bis zu 11.000 € pro Flug), während das Passagieraufkommen vergleichbar bleibt. Sowohl bei kleineren als auch bei größeren Flughäfen variieren sowohl die Passagierzahlen als auch die Kosten stark, wobei nur ein schwacher positiver Zusammenhang besteht.

Passagierzahlen und Standortkosten an europäischen Flughäfen

• Deutsche Flughäfen

Passagierzahlen (Millionen)



T&E

Abbildung 1: Zusammenhang von Standortkosten und Passagiertervolumen 2024 für 101 europäische Flughäfen

Dieses Ergebnis wird durch eine Studie der französischen Luftfahrtbehörde bestätigt. Abbildung 2 zeigt die Standortkosten pro Passagier statt pro Flug, offenbart jedoch dasselbe Bild: eine große Spannweite der Standortkosten und Passagierzahlen.

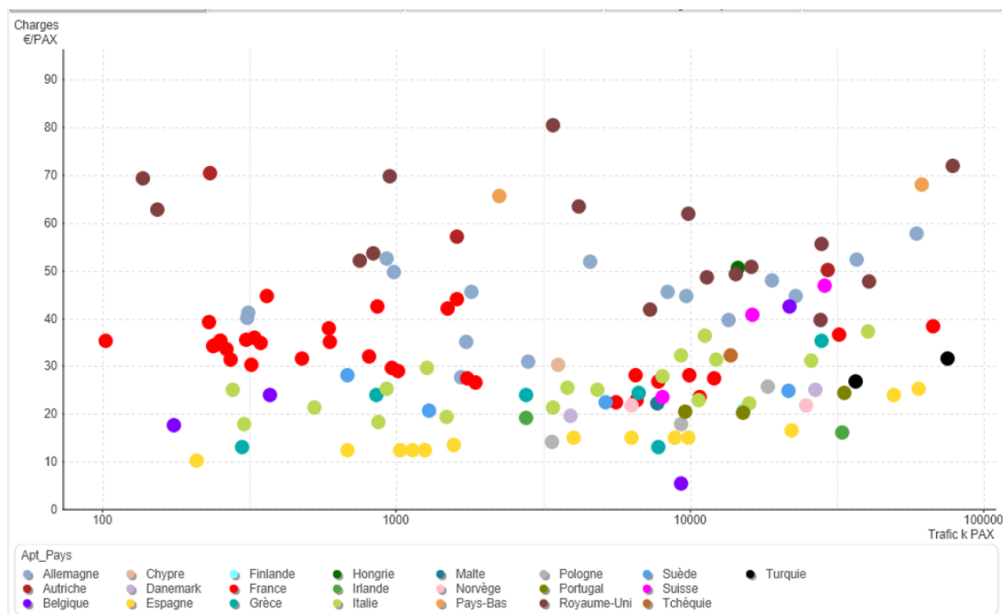


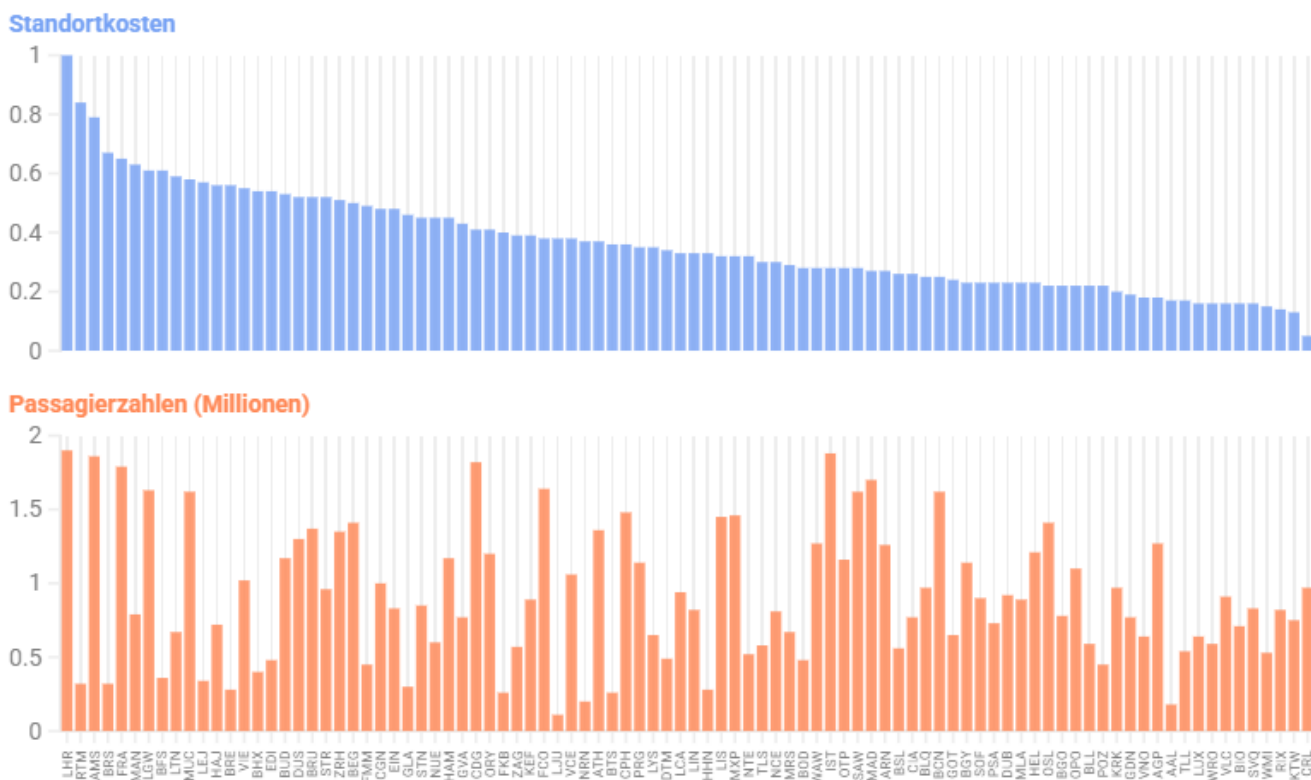
Abbildung 2: Zusammenhang von Standortkosten und Passagiertervolumen 2024 für 137 europäische Flughäfen (Quelle: Ministère Chargé des Transports)

Abbildung 3 wählt einen anderen Ansatz, um die vorangegangenen Ergebnisse zu bestätigen. Sie zeigt die Rangfolge von 101 Flughäfen nach ihren Standortkosten, dargestellt in Blau. Heathrow – der teuerste Flughafen – dient dabei als Referenzpunkt und wird mit dem Wert 1

T&E

angegeben. Alle anderen Flughäfen werden im Verhältnis zu den Standortkosten von Heathrow ausgewiesen. Das Passagieraufkommen ist in Orange dargestellt.

Flughäfen nach Standortkosten



Flughäfen, für die keine Passagierdaten verfügbar sind, werden nicht angezeigt.



Abbildung 3: 101 europäische Flughäfen nach Standortkosten und Passagiervolumen

Zwei Muster stechen jedoch ins Auge: Die höchsten Standortkosten auf der linken Seite des Diagramms fallen auch mit den höchsten Passagierzahlen zusammen. Andererseits zeigt das Diagramm, dass Flughäfen mit niedrigeren Kosten in der Regel auch klein sind.

Zusammenfassend gibt es **nur einen geringen Zusammenhang zwischen den Standortkosten eines Flughafens und seinen Passagierzahlen**. Ohne einen erkennbaren Trend wird eine weitere Modellierung nur eine geringe Aussagekraft haben.

2.1 Warum ist das so?

Die Routenplanung der Airlines wird auch durch Hub-Strukturen, internationale Abkommen und Marktstrategien bestimmt. Das bedeutet: Ein Flughafen mit niedrigen Gebühren erhält nicht automatisch mehr Flüge, und ein Flughafen mit hohen Standortkosten kann dennoch viele Passagiere anziehen, wenn er strategisch wichtig ist.



Für Legacy-Carrier ist ein Wechsel der internationalen Drehkreuze aufgrund globaler Verkehrsrechte keine Option. Bei Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften hängt die Entscheidung über den Standort der Flugzeuge vom Einzugsgebiet, der verfügbaren Kapazität, den Verkehrsrechten, dem erreichbaren Marktanteil und den Betriebsbedingungen ab

Standortkosten sind nur in seltenen Fällen ein ausschlaggebender Faktor. Wirklich ins Gewicht fallen sie nur dann, wenn zwei Flughäfen räumlich nah beieinanderliegen und ansonsten sehr ähnlich sind (z. B. Düsseldorf vs. Weeze). Die meisten Flughäfen haben jedoch keinen direkten Konkurrenten in unmittelbarer Nähe.

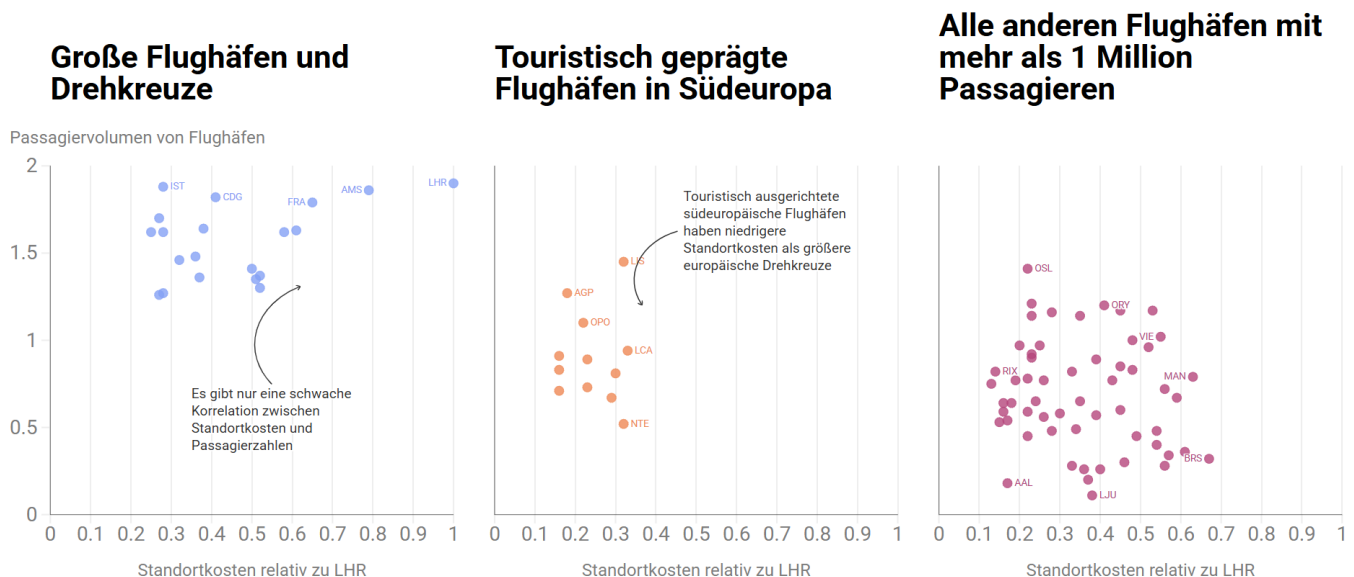
Schließlich gibt es noch weitere Faktoren, die die Passagierzahlen beeinflussen. Die [DLR-Studie](#) 2025 analysiert auch die Auswirkungen von Faktoren wie dem BIP im Abflugland und der Konzentration des Flugmarktes an einem Flughafen.

2.2 Ändern sich die Ergebnisse, wenn Flughäfen nach Typen gruppiert werden?

Um herauszufinden, ob die Abbildungen 1, 2 und 3 keinen Zusammenhang zeigen, weil sehr unterschiedliche Flughäfen miteinander vermischt sind, haben die Autoren der Studie eine zusätzliche Analyse durchgeführt und die europäischen Flughäfen in drei Gruppen eingeteilt:

1. Große Flughäfen und Drehkreuze
2. Flughäfen in Südeuropa mit starkem Tourismusfokus
3. Kleinere Flughäfen mit mehr als einer Million Passagieren pro Jahr

Der Zusammenhang zwischen Passagierzahlen und Standortkosten nach Flughafengruppen



T&E

T&E

Abbildung 4: Zusammenhang zwischen Standortkosten und Passagierzahlen nach Flughafengruppe

Für die größten Flughäfen und Drehkreuze (Gruppe 1) gibt es keinen klaren Zusammenhang zwischen Kosten und Passagieraufkommen. Beispielsweise weisen die fünf großen Drehkreuze (Istanbul, Paris, Frankfurt, Amsterdam und Heathrow) bei ähnlichen Passagierzahlen große Unterschiede bei den Standortkosten auf. Dasselbe gilt für touristisch geprägte Flughäfen in Südeuropa (Gruppe 2). Es zeigt sich jedoch, dass diese Flughäfen im Vergleich zu den großen Drehkreuzflughäfen besonders niedrige Standortkosten haben, was deutlich macht, dass Tourismusregionen in Südeuropa stark um Flugverkehr konkurrieren und oft niedrige Kosten als strategischen Vorteil nutzen.

In Gruppe 3 (kleinere europäische Flughäfen) lässt sich ein leichter Trend erkennen: Flughäfen mit niedrigeren Standortkosten haben tendenziell etwas mehr Passagiere. Der Zusammenhang ist jedoch äußerst schwach (der Bestimmtheitskoeffizient liegt unter 2 %).

2.3 Schlussfolgerung

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Es gibt Hinweise auf einen lediglich schwachen Zusammenhang zwischen den Standortkosten und dem Angebot der Airlines oder dem Passagieraufkommen. Das bedeutet, dass neben den Standortkosten noch weitere Faktoren eine Rolle spielen müssen. Da diese Studie die Auswirkungen dieser weiteren Faktoren nicht analysiert hat, lassen sich die Ergebnisse am besten als Indikationen und nicht als endgültigen Beweis für Ursache und Wirkung verstehen.

Die Wahl des Flughafens richtet sich vielmehr nach Faktoren des jeweiligen Geschäftsmodells – also nach der verfügbaren Kapazität, dem Einzugsgebiet, der erreichbaren Marktposition und den betrieblichen Rahmenbedingungen. Diese unterscheiden sich zudem deutlich zwischen etablierten Netzwerkfluggesellschaften und Low-Cost-Carriern. Legacy-Carrier werden versuchen, Slots in großen Drehkreuzen für ihre Cash Cows, die Langstreckenflüge, zu behalten oder zu erhalten. Sie operieren von großen Flughäfen aus, wo Geschäftsreisende bereit sind, hohe Preise für eine schnelle Verbindung zu zahlen. Low-Cost-Carrier operieren hauptsächlich von kleineren, sekundären Flughäfen aus und bedienen vor allem Touristen, die von niedrigen Flugpreisen angezogen werden.

3. Preiselastizität der Nachfrage: Warum der Luftverkehr die Regeln bricht

In diesem Abschnitt geht es um die Frage, wie Standortkosten die Nachfrage beeinflussen. Insbesondere, ob nationale Unterschiede bei diesen Kosten Auswirkungen auf das Wachstum des Luftverkehrs haben.

Um Veränderungen der Nachfrage infolge von Kostenänderungen zu verstehen, wird häufig die Preiselastizität der Nachfrage berechnet. Ein Elastizitätskoeffizient gibt an, um wie viel Prozent sich die Nachfrage verändert, wenn der Preis um ein Prozent steigt oder sinkt.

Doch gerade im Luftverkehr stößt dieses Konzept an seine Grenzen:

1. Eine klassische Elastizitätsanalyse soll den Zusammenhang zwischen Preis und Nachfrage abbilden. **Für den Luftverkehr greift das allerdings nur bedingt: Die Nachfrage ist schwer zu erfassen und wird selten direkt gemessen.** Was tatsächlich erhoben wird, ist die Zahl der beförderten Passagiere und die hängt stark von der verfügbaren Sitzplatzkapazität ab. Fluggesellschaften legen ihre Flugpläne meist etwa sechs Monate vor Beginn einer Saison fest. Steht der Flugplan einmal, liegt der Fokus darauf, die Maschinen auszulasten, vor allem durch flexible Preisgestaltung. So entsteht eine „preisinduzierte Nachfrage“: Menschen fliegen, weil die Tickets billig sind, nicht weil ein zwingendes Reisebedürfnis besteht. Genau diese Dynamik lässt sich mit Elastizitätsmodellen nur unvollständig abbilden.
2. **Die Nachfrage nach Flügen hängt von weit mehr ab als nur vom Ticketpreis.** In einer Elastizitätsanalyse lässt sich der Preis nicht isoliert betrachten. Auch andere Faktoren spielen eine Rolle, etwa die Kosten für Hotels oder für Urlaubsaktivitäten wie Restaurantbesuche. [Ein Artikel](#) auf *t-online.de* verdeutlicht das am Beispiel Mallorca: Obwohl die Zahl der Urlauber stabil blieb, klagten die Restaurants über Einbußen. Durch die gestiegenen Kosten für Flüge und Hotels gaben die Reisenden weniger Geld fürs Ausgehen aus. In diesem Fall wurde also nicht auf die Reise verzichtet, sondern an anderer Stelle gespart. Solche Effekte lassen sich in einer reinen Flugpreis-Elastizitätsanalyse nicht abbilden.
3. **Gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Schocks – etwa Rezessionen, Instabilität oder Pandemien – verzerren Elastizitätsanalysen zusätzlich.** Im Grunde verlieren solche Analysen an Aussagekraft, sobald tiefgreifende strukturelle Veränderungen im Markt eintreten, wie etwa die dauerhaft veränderten Geschäftsreisegewohnheiten nach der Corona-Pandemie. So gingen [laut dem Verband Deutsches Reisemanagement](#) (VDR) die Zahl der Geschäftsreisen im Jahr 2024 im Vergleich zu 2019 um 44 % zurück, und der Anteil der Geschäftsreisenden unter allen Flugpassagieren sank von 35 % auf 20 %.
4. Viertens bestimmt im Luftverkehr vor allem das Angebot die Nachfrage. **Airlines legen ihre Flugpläne Monate im Voraus fest und passen die Preise anschließend flexibel an,** um die Maschinen auszulasten. Deshalb bleiben Passagierzahlen häufig stabil, auch wenn die Ticketpreise steigen.
5. Die Werte beruhen normalerweise auf Durchschnittszahlen für bestimmte Strecken und geben nur begrenzt Aufschluss über das tatsächliche Preisverhalten. Seit der Liberalisierung der Flugpreise kalkulieren Airlines ihre Tickets dynamisch – abhängig

vom Buchungszeitpunkt, der erwarteten Auslastung und der Reiseklasse. **Diese starke Preisspreizung macht es nahezu unmöglich, Durchschnittswerte für die Elastizität sinnvoll auf reale Preisänderungen anzuwenden.**

6. **Historisch betrachtet haben steigende Kosten das Wachstum des Luftverkehrs nicht gebremst.** Zwischen 2000 und 2007 verdreifachte sich der Kerosinpreis (inflationsbereinigt verdoppelte er sich immerhin) und dennoch wuchs die Zahl der Passagiere an deutschen Flughäfen im gleichen Zeitraum um 30 %. Bis 2019 lag die Zahl der Abflüge von deutschen Flughäfen sogar um 75 % höher als im Jahr 2000. Dabei war der Kerosinpreis 2019 mehr als doppelt so hoch wie im Jahr 2000 (~60%, inflationsbereinigt).

Die [2025 DLR-Studie](#) zeigt, dass sich mit einer klassischen Elastizitätsanalyse die Entwicklungen im Luftverkehr nicht sinnvoll erklären lassen. Wird der Zusammenhang zwischen Veränderungen der Ticketpreise und Veränderungen der Passagierzahlen in den Jahren 2019 bis 2024 in einem Diagramm dargestellt, so zeigt dieses lediglich eine verstreute Wolke von Datenpunkten ohne erkennbares Muster.

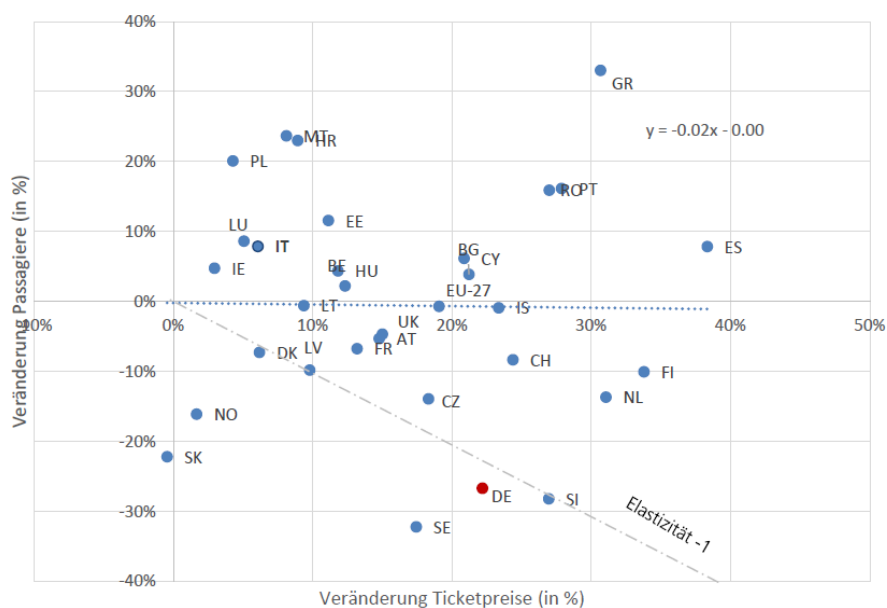


Abbildung 5: Veränderung von Ticketpreisen und Passagiermengen Winter 23/24 gegen Winter 18/19 (Quelle: DLR 2025)

Die Annahme einer Preiselastizität von $-1,1$ wird in der Grafik durch die diagonale Linie dargestellt. Deutlich wird jedoch, dass die untersuchten Länder diesem Wert nicht folgen: In der Mehrheit der Fälle (oberhalb der Diagonalen) stiegen die Passagierzahlen trotz zum Teil erheblicher Ticketpreissteigerungen.

Die Schlussfolgerung lautet: **Eine Preiselastizitätsanalyse hat in diesem Fall nur eine geringe Aussagekraft für das Verständnis des Zusammenhangs zwischen Veränderungen der Passagierzahlen und Veränderungen der Ticketpreise.**

Aufgrund dieser begrenzten Aussagekraft, nutzte das DLR zusätzlich eine Regressionsanalyse, um den Zusammenhang zwischen Ticketpreisen und Passagierwachstum zu untersuchen. Abbildung 6 bestätigt das Ergebnis: Auch hier zeigt das Streudiagramm kaum einen Zusammenhang zwischen Ticketpreisen und Passagierentwicklung. Nahezu bei jedem Wachstumsniveau finden sich Flughäfen, an denen die Ticketpreise entweder stark gestiegen oder deutlich gefallen sind. So verzeichnete der Flughafen Athen bei ähnlich starken Ticketpreiserhöhungen wie Amsterdam ein Passagierplus von 60%, während in Amsterdam die Passagierzahlen um 20% zurückgingen. Für jede Preissteigerung lässt sich also eine breite Spanne von Flughäfen finden – manche mit wachsenden, andere mit sinkenden Passagierzahlen.

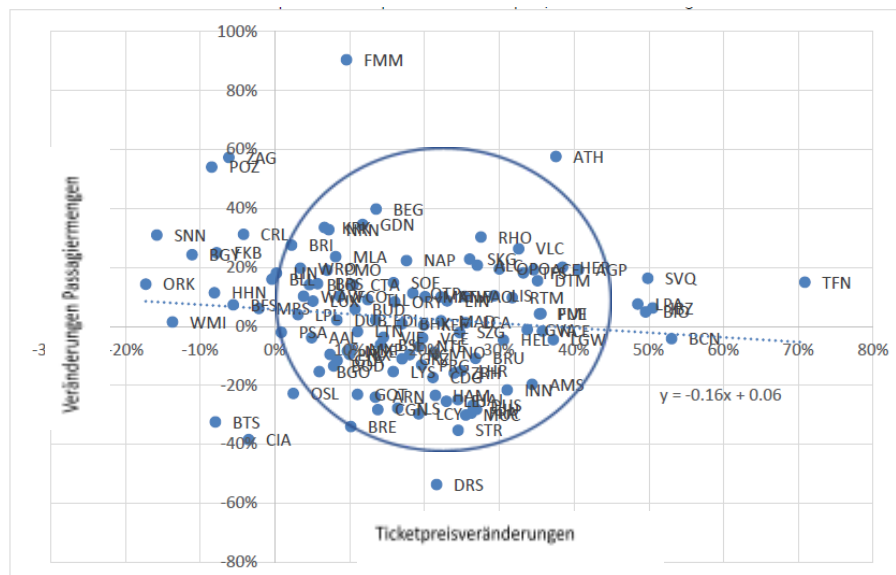


Abbildung 6: Veränderung von Ticketpreisen und Passagiermengen für verschiedene Flughäfen
Messperiode: 2018/19 zu 2023/24 jeweils Okt. bis Sept. (Quelle: DLR, 2025)

Es ist offensichtlich, dass die klassischen Annahmen über den Zusammenhang zwischen Preisen und Nachfrage im Luftverkehr neu bewertet werden müssen. **Der Mythos, Ticketpreise seien der allein entscheidende Faktor für die Passagiernachfrage, hält der Realität im Luftverkehr schlicht nicht stand.**

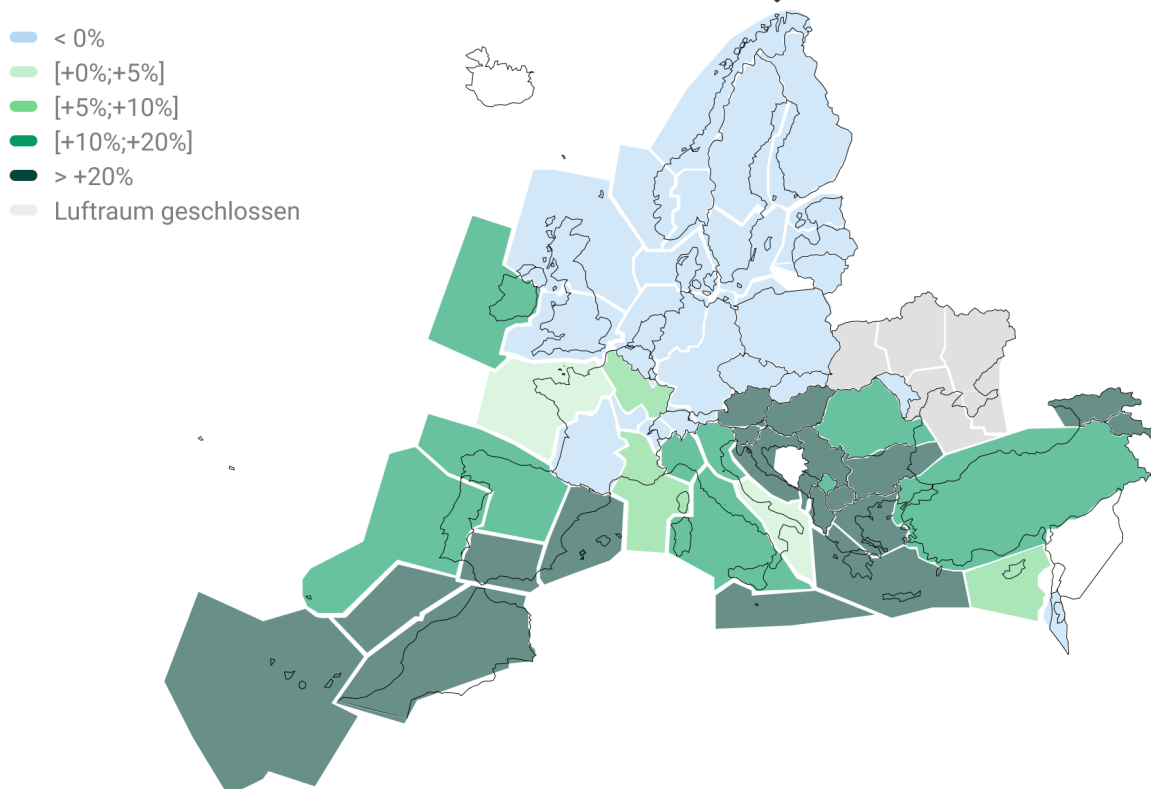
3.2 Der wahre Grund für die 'schleppende Erholung' der Passagierzahlen in Deutschland

Um die oben genannten Ergebnisse zu veranschaulichen, untersuchte die Studie die Entwicklung der Passagierzahlen in Deutschland nach der Pandemie sowie deren Ursachen.

Trotz der klaren Ergebnisse, die das [DLR](#) im März 2025 veröffentlichte, [hält die deutsche Luftfahrt- und Flughafenbranche weiter an der Behauptung fest](#), hohe Standortkosten seien für das schwache Passagieraufkommen nach der Pandemie verantwortlich. Da die spezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben in Deutschland nur eine sehr schwache empirische Korrelation mit den Passagierzahlen aufweisen, muss es weitere Einflussfaktoren geben. In diesem Abschnitt wird Deutschland als illustratives Fallbeispiel herangezogen.

Ein [entscheidender Faktor](#) ist der **massive Rückgang der Geschäftsreisen nach Covid**. Der Deutsche Reiseverband stellte fest, dass diese im Jahr 2024 um 44 % unter dem Niveau von 2019 lagen. Eine Analyse von T&E ergab, dass deutsche Unternehmen ihre Emissionen im Durchschnitt um 40 % gegenüber 2019 senken konnten. Einige Firmen erreichten besonders große Einsparungen: So reduzierte SAP seine Emissionen aus Geschäftsreisen im Jahr 2024 um 70 % im Vergleich zu 2019, Allianz um 60 %. Damit verschiebt sich das Gewicht im Luftverkehr zunehmend in Richtung Urlaubsreisen mit deutlichen strukturellen Folgen. Geschäftsreisende fliegen in erster Linie zu Wirtschaftszentren, während der Urlaubsverkehr auf Ferienregionen konzentriert ist. Abbildung 7 verdeutlicht diese Entwicklung: In südlichen Ländern Europas, wo der Tourismus dominiert, nahm der Flugverkehr zu, während er in Nordeuropa zurückging.

Verkehrsvariation zwischen dem ersten Quartal 2025 und 2019



Quelle: Eurocontrol



Abbildung 7: Zahl der Flugbewegungen in Eurocontrol-Kontrollzonen 2025 Q1 vs 2019¹

¹ Vgl. <https://www.airliners.de/flugverkehr-erholt-ueberall/80291>



In Deutschland lässt sich der Rückgang der Passagierzahlen nach der Pandemie vor allem mit der schwachen Entwicklung des Inlandsmarktes erklären. Laut [der jüngsten Prognose](#) des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) haben sich die internationalen Verbindungen im Zeitraum Juni bis November 2025 fast vollständig erholt. Der innerdeutsche Verkehr liegt dagegen erst bei 53 % des Vorkrisenniveaus.

Eine wichtige Ursache ist das De-facto-Monopol der Lufthansa auf diesem Markt. Air Berlin musste nach jahrelangen Verlusten (auch bedingt durch Lufthansas Wettbewerbsstrategien) aufgeben. Ryanair wagte 2016 einen Einstieg in den innerdeutschen Markt, zog sich jedoch nach nur einem Jahr wieder zurück. EasyJet übernahm nach der Air-Berlin-Pleite einen Teil des Netzes, verlor jedoch ebenfalls Geld und gab das Geschäft nach Covid wieder auf. Heute kontrollieren Lufthansa und Eurowings rund 96 % des Inlandsmarktes.

Das hat Folgen: Lufthansa steuert ihre Kapazitäten so, dass die Erträge maximiert werden, mit Fokus auf die Verbindungen zwischen den eigenen Drehkreuzen. Viele kleinere Städte verloren dadurch ihre Hub-Anbindung, weil die Strategie auf Monopolrendite und nicht auf größtmöglichen Zugang für Passagiere ausgerichtet ist. In Anlehnung an die [Cournot-Wettbewerbstheorie](#) **hält Lufthansa die Kapazitäten bewusst knapp**, sodass nur Nachfrage bedient wird, die bereit ist, Preise oberhalb der Vollkosten zu zahlen. Billigflieger passen in dieses Modell nicht.

Der Rückgang der Passagierzahlen, den deutsche Airlines gerne auf Standortkosten schieben, ist in Wahrheit vor allem darauf zurückzuführen, dass Lufthansa das Angebot bewusst knapp hält, um die eigene Profitabilität zu steigern.

Zusammenfassend zeigt die Fallstudie Deutschland: **Die Behauptung, Standortkosten allein seien verantwortlich für sinkende Passagierzahlen, entbehrt empirische Belege**. Tatsächlich lassen sich die Entwicklungen weit häufiger mit den Preis- und Geschäftsstrategien der Airlines erklären. Solche Behauptungen blenden zudem die realen Unternehmensentscheidungen und Marktstrategien aus, die den Luftverkehr prägen.

T&E Forderungen

Die Analyse zeigt: Zwischen Standortkosten und Passagierzahlen gibt es nur einen schwachen Zusammenhang. Für T&E bedeutet das, dass politische Entscheidungen nicht an der falschen Stelle ansetzen dürfen. Daraus ergeben sich drei klare Forderungen:

1

Staatseinnahmen bewahren: Regierungen sollten Steuern, Gebühren und Abgaben im Luftverkehr nicht senken oder begrenzen, nur um eine vermeintliche „Erholung“ der Branche zu fördern. Damit würden dringend benötigte Einnahmen verschenkt, die in den Staatshaushalten fest verankert sind – und die zudem in die Entwicklung klimafreundlicher Luftfahrttechnologien investiert werden könnten.

2

Kosten den Verursachern anrechnen: Flughäfen und Airlines müssen für ihre eigenen Kosten aufkommen. Subventionen verzerren den Markt und schaden dem Gemeinwohl.

3

Fair besteuern: Nationale Ticketsteuern sollten so ausgestaltet sein, dass sie die tatsächlichen Klimafolgen widerspiegeln. Besonders klimaschädliche Tickets müssen am stärksten belastet werden. Konkret heißt das: höhere Steuersätze für Business- und First-Class sowie für Langstreckenflüge.

Weitere Informationen

Marte van der Graaf

Referentin Luftfahrt

T&E Deutschland

marte.vandergraaf@transportenvironment.org

Mobile: +49 1629092696

