LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/2865

A18, A11

Stellungnahme des Flughafenverbandes ADV zum

„Antrag der Fraktion AfD im Landtag Nordrhein-Westfalen - Stärkungspaket Luftverkehr - vom 21.04.2020“

FLUGHAFENVERBAND ADV

Inhalt

EINLEITUNG 3

I. AUSGANGSLAGE 3

I.1. Verkehrsentwicklung in der Corona-Krise | Stand 22.07.2020 5
I.3. Situation der Beschäftigten 7
I.4. Finanzielle Situation 7
I.5. Situation in Nordrhein-Westfalen 8

II. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN 9

II.1. Bund und Bundesländer 10
II.2. Europäische Ebene 11

III. ANLAGEN 13

II.1. Wöchentliche Passagierentwicklung ggü. 2019 von der 02. bis 29. Kalenderwoche (04.03. bis 19.07.2020) 13
II.2. Wöchentliche Entwicklung der Luftfracht und Luftpost - Lokalaufkommen an+ab gesamt von der 02. bis 29. Kalenderwoche (04.03. bis 19.07.20202) (Wochenbasis: Montag-Sonntag) 14

Einleitung

Für die Möglichkeit, im Rahmen des Anhörungsverfahrens des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Landesplanung des Landtages Nordrhein-Westfalen zum Antrag der Fraktion der AfD (Drucksache 17/9042) Stellung zu beziehen, dankt der Flughafenverband ADV.

Als ältester ziviler Luftfahrtverband in Deutschland vertritt die – Arbeitsgmeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen – bereits seit 1947 die Interessen ihrer Mitglieder. Der Flughafenverband ADV zählt u. a. 22 internationale Verkehrsflughäfen, 10 große Regionalflughäfen sowie zehn korrespondierende Mitgliedsflughäfen in Österreich, der Schweiz und Ungarn zu seinen Mitgliedern.

Der Verband setzt sich für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr und moderne, leistungsfähige Flughäfen in Deutschland ein. In allen rechtlichen und wirtschaftlichen Belangen ist die ADV der Berater und Partner von Wirtschaft, Politik und Regionen. Die Facharbeit umfasst die Bereiche Luftsicherheit, Standortentwicklung und vernetzte Verkehrsplanung ebenso wie den Umwelt- und Fluglärmschutz.

Der Flughafenverband ADV unterhält Beziehungen zu nationalen und internationalen Organisationen und Verbänden des Verkehrswesens. In deren Gremien vertritt und vermittelt die ADV die Anliegen der Mitgliedsflughäfen und unterstützt Ziele und Projekte, die im Interesse ihrer Mitglieder liegen. Sie nimmt darüber hinaus an den bilateralen Luftverkehrsverhandlungen der deutschen Bundesregierung teil.

I. Ausgangslage

Die ADV-Flughäfen waren ein stabiler und unverzichtbarer Wachstumsgeber und Wirtschaftsmotor für Regionen und Volkswirtschaft. Vor der Covid19-Krise arbeiteten **180.000 Menschen an den 22 internationalen ADV-Flughafenstandorten** in Deutschland. Flughäfen sind hoch leistungsfähige Infrastruktureinrichtungen. Die **jährliche Wertschöpfung der deutschen ADV-Flughäfen lag bei 5,7 Mrd. Euro**. 1 bis 2 Mrd. Euro investieren die ADV-Flughäfen jährlich in den Ausbau ihrer Infrastruktur.

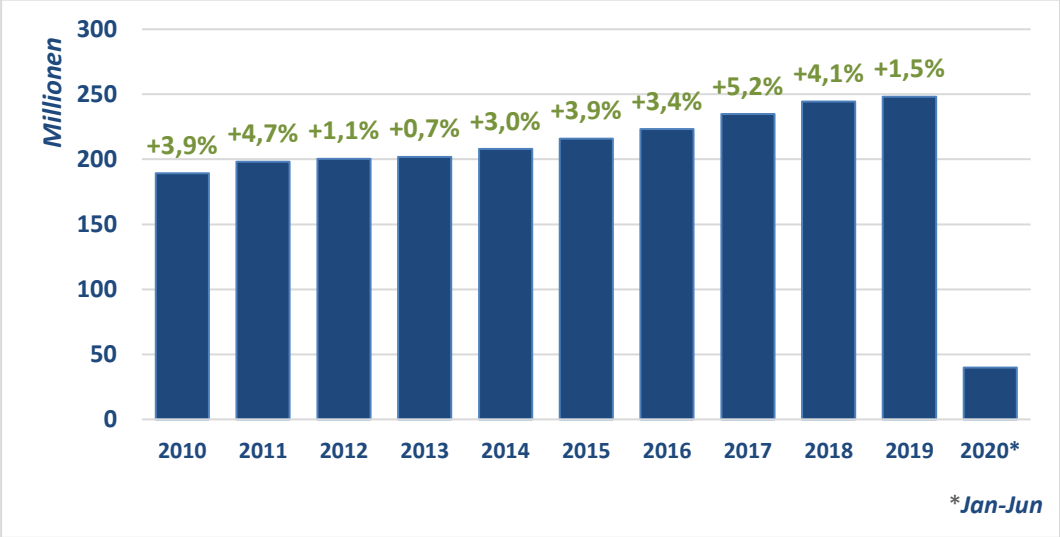
Privat- und Geschäftsreisende sowie Frachtversender profitieren von einer weltweiten Anbindung an die Wirtschaftszentren und Tourismusregionen. Von den deutschen Flughäfen ließen sich i**m Jahr 2019 mehr als 600 Flugziele durch Direktflüge** erreichen. Mehr als **300 internationale Airlines** trugen zu einer hohen Anbindungsqualität bei. Eine Zunahme der direkten Konnektivität im Luftverkehr um **10 Prozent** führt zu einem Anstieg des Pro-Kopf-BIP um etwa **0,5 Prozent** und umgekehrt. Der Luftverkehr schafft **12,2 Mio. Arbeitsplätze in der EU** und **700 Mrd. Euro an europäischer Wirtschaftstätigkeit**. Das sind **3,3 Prozent** der Gesamtbeschäftigung und **4,1 Prozent** des gesamten BIP in den europäischen Ländern.

Im Jahr **2019** begrüßten die 22 internationalen ADV-Verkehrsflughäfen in Deutschland rund **250 Mio. Passagiere (an+ab)**. Das waren +1,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Mehr als **4,8 Mio. Tonnen Fracht** wurden an den deutschen Flughäfen umgeschlagen. Auch für die kommenden Jahre prognostizierte der Flughafenverband ADV zunächst ein stabiles Wachstum. Das Passagieraufkommen sollte bis zum Jahr 2030 auf über 300 Mio. Passagiere in Deutschland ansteigen.

Seit dem Beginn der Zivilluftfahrt gab es noch nie einen solch drastischen Einbruch an Passagieren und Umsatz an deutschen Flughäfen, wie durch die Covid-19-Krise. **Der Passagierverkehr ist mit einem Rückgang von 98 Prozent faktisch zum Erliegen gekommen**. Seit Beginn des Covid-19 Ausbruchs Ende Februar 2020 haben die deutschen Flughäfen **mehr als 55 Mio. Fluggäste verloren**.

Da kleinere Regionalflughäfen bereits vor der Covid-19-Krise vor strukturellen Herausforderungen in Bezug auf die finanzielle Rentabilität standen, sind sie am stärksten gefährdet. Die hohe Saisonalität ihres Geschäfts - mit einem Anteil von bis zu 70 Prozent an den Sommerferien - wird durch das Risiko verstärkt, dass die Reise- und Grenzbeschränkungen in den kommenden Wochen nicht (weiter) gelockert werden. Neben kleineren Regionalflughäfen ist die Geschäftskontinuität ein systemisches Problem für die Flughafenbranche. Größere Flughäfen in ganz Europa kämpfen ebenfalls ums Überleben.

Passagier-Gesamtaufkommen an deutschen Flughäfen 2010-2020



Trotz massivem Verkehrsrückgang zeigt sich, dass den Flughäfen eine zentrale Bedeutung bei der Aufrechterhaltung stabiler Logistik- und Versorgungsketten zukommt. Es geht um die Luftfracht zur Versorgung mit lebenswichtigen Gütern. Aber auch um die zunehmenden Krankentransporte und Sonderverkehre, wie z. B. die Einreisen von Erntehelfern. Gerade die Bundesregierung legt größten Wert darauf, dass alle Flughäfen betriebsbereit und anfliegbar sind. **Alle ADV-Flughäfen gewährleisten einen Flugbetrieb an ihren Standorten.**

Wiederanlaufen des Flugbetriebs – nach den Regeln zum Gesundheitsschutz – sicher für die Reisenden

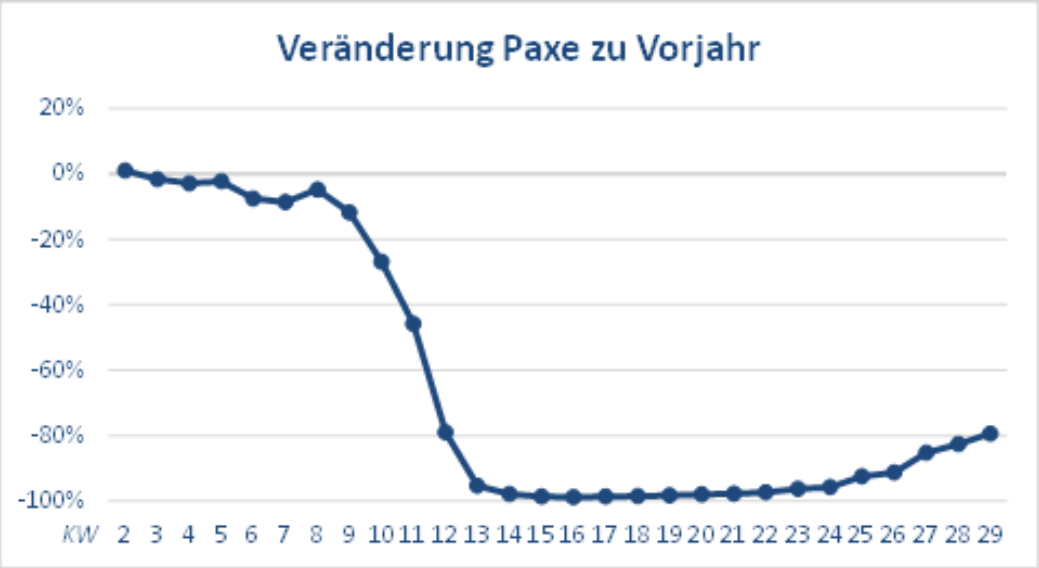
Die Flughäfen in Deutschland und Europa bereiten sich zudem in gemeinsamen Projekten auf das Wiederanlaufen des Flugbetriebs vor. Die Sicherheit und die Gesundheit der Passagiere und der Mitarbeiter stehen dabei an erster Stelle. Alle Prozesse werden so organisiert sein, dass das Infektionsrisiko minimiert ist. Vom Betreten des Terminals, über Check-in, Luftsicherheits- und Passkontrolle, bis hin zum Boarding in das Flugzeug werden Abstands- und Hygieneregelung beachtet.

Voraussetzung für die Mobilität der Menschen ist die Aufhebung der Einreisebeschränkungen, Quarantänebestimmungen und Reisewarnungen.

Die Flughäfen haben ein umfangreiches Maßnahmenpaket erarbeitet, um ein Ansteckungsrisiko nahezu auszuschließen. Die deutschen Flughäfen haben alle erforderlichen Schritte für ein sicheres Fliegen beim Wiederanlaufen des Luftverkehrs in einem umfangreichen Katalog erfasst und Standards festgelegt.

I.1. Verkehrsentwicklung in der Corona-Krise | Stand 22.07.2020

Seit 18 Wochen verharren die Aufkommenszahlen der Flughäfen im „Keller“. In der 29. Kalenderwoche des Jahres liegt das Luftverkehrsaufkommen bei 20,6 Prozent zur Vorjahreswoche. Das volatile Luftfrachtaufkommen bleibt mit ca. -10,3 Prozent auf dem aktuell bekannten Niveau.



Kalenderwoche 1 wird nicht in Betracht gezogen, weil sie keine 7 Verkehrstage im Jahr 2020 umfasst. Die Vergleichbarkeit der Verkehrszahlen ist durch den Sondereffekt des Eurowings/Germanwings-Streik zum Jahreswechsel 2019/20 beeinträchtigt.

Das Luftfrachtaufkommen setzt seinen Entwicklungstrend fort und “pegelt” sich im Entwicklungskorridor zwischen -5 bis -10 Prozent ein. In der vergangenen Woche

lag es bei -10,3 Prozent. Dennoch gibt es zwischen den Standorten große Unterschiede – je nach Frachtstruktur. Vor allem die Bellyfrachtkapazitäten fehlen im Luftfrachtlogistikmarkt.

I.2. Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Experten weisen zu Recht darauf hin, dass kaum eine Branche länger von den Auswirkungen der Covid-19-Krise betroffen sein wird als der Luftverkehr. Mit einer **Normalisierung der Verkehrsentwicklung ist aus heutiger Sicht erst für das Jahr 2023 zu rechnen.** Aktuell geht der Flughafenverband ADV davon aus, dass auch in den Jahren 2022 / 2023 noch unter den bisherigen Höchstwerten beim Passagieraufkommen liegen werden. **Ein langfristiger Rückgang von etwa 15 bis 20 Prozent gegenüber dem Wert von 2019 erscheint derzeit möglich.** Darauf müssen sich die Flughäfen ausrichten. Das heißt auch, dass die vorhandenen Ressourcen und Kapazitäten über die aktuellen Maßnahmen hinaus anpasst werden. Ende dieses Jahres werden die Flughäfen bei 30 bis 35 Prozent des Verkehrs liegen. Für das Jahr 2021 ist mit rund 50 Prozent zu rechnen für das darauffolgende Jahr mit rund 80 Prozent. Der Wettbewerbsdruck der Flughäfen wird sich drastisch verschärfen, (ausländische) Fluggesellschaften fallen in Insolvenz und Streckennetze werden ausgedünnt.

Nach wie vor sind weltweit Reiserestriktionen in Kraft. Das öffentliche Leben normalisiert sich jedoch zunehmend. Es gibt erste Hoffnungsschimmer für die Luftfahrt, wie etwa die Ankündigungen verschiedener Airlines, den Flugplan sukzessive wieder zu erweitern.

Auf der Nachfrageseite muss man unterscheiden zwischen den Geschäftskunden und den Passagieren, die aus privaten Gründen reisen. Im Business-Bereich wird die Nachfrage geringer sein. Viele Unternehmen werden Reisen ihrer Beschäftigten aus Kostengründen zunächst restriktiver handhaben. Einige werden dabei auch die in der jetzigen Ausnahmesituation erprobten Möglichkeiten, wie virtuelle Meetings, zunächst weiter nutzen und weniger fliegen. Dennoch bleibt der persönliche Austausch in einer globalisierten Wirtschaft wichtig und es wird auch weiterhin Geschäftsreiseverkehr in einer relevanten Größenordnung geben.

Im privaten Bereich ist sicher, dass die Menschen weiterhin fliegen wollen. Sie möchten die Welt erkunden und andere Länder kennenlernen. Aber vielleicht wird der eine oder andere sich eine Reise zunächst nicht leisten wollen oder können. Hier spielt es vor allem eine wichtige Rolle, ob und wie stark die Arbeitslosigkeit steigt und verfügbare Einkommen sinken.

I.3. Situation der Beschäftigten

Nach dem fast vollständigen Erliegen des Passagierverkehrs an den deutschen Flughäfen teilt der Flughafenverband ADV die große Sorge um die Zukunftsfähigkeit von **mehr als 180.000 Arbeitsplätzen, davon ca. 40.000 direkt bei den Flughafengesellschaften**.

Ob Beschäftigte bei den Flughafengesellschaften, bei den Bodenverkehrsdiensten oder in den Catering-Unternehmen, ob in der Flugzeugwartung, in der Logistik, in Dienstleistungsunternehmen auf dem Vorfeld rund ums Flugzeug oder im Flughafenterminal – sie alle sind nachhaltig von der Covid-19-Krise betroffen. Bereits heute befinden sich ca. **80 Prozent der Beschäftigten an den Flughäfen in Kurzarbeit**. In Deutschland insgesamt arbeiten etwa **300.000 Menschen in der Luftverkehrsindustrie, rund 240.000 davon befinden sich derzeit in Kurzarbeit.**

I.4. Finanzielle Situation

Der „harte“ Lockdown an den Flughäfen umfasste drei Monate (15.03.-16.06.20202). Die wirtschaftliche Lage der Flughäfen verschärfte sich von Woche zu Woche und zwingt die Flughäfen zu drastischen Sparmaßnahmen. **Die Einnahmen sind zu ca. 95 Prozent weggebrochen**.

Alle Anpassungsbemühungen gerade der kleineren Flughäfen im Hinblick auf die in 2024 in Kraft tretende **Beihilferichtlinie der EU** wurden damit ad absurdum geführt. Die Inkraftsetzung der o.g. Beihilferichtlinie ist zumindest um die Zeit, die durch Erreichung eines Vor-Corona Zustandes notwendig ist, also mindestens um 5 Jahre, zu prolongieren.

Trotz Kurzarbeit und drastischer Sparmaßnahmen kann der Einnahmerückgang auf der Kostenseite nicht aufgefangen werden. Der größte Anteil an den Kosten der Flughäfen sind **Fixkosten mit rund 70 Prozent**, insbesondere Kapitalkosten.

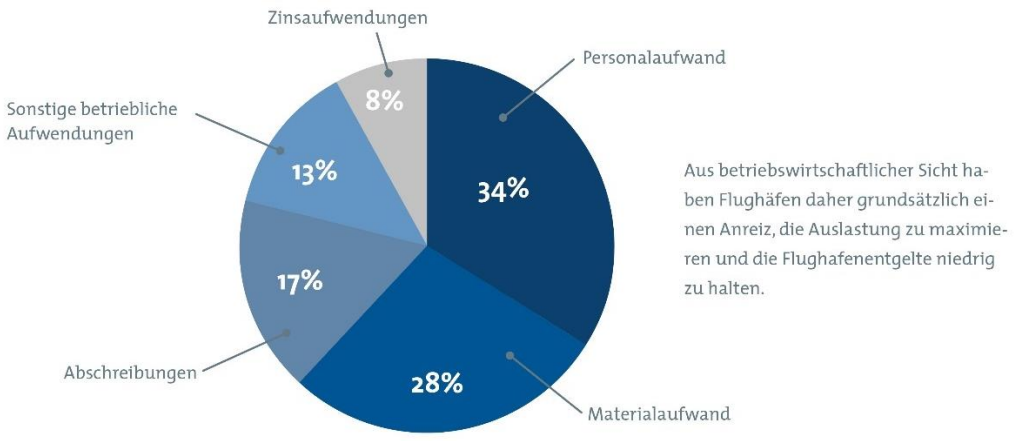
Jeden Monat verlieren die deutschen Flughafenstandorte 500 Mio. Euro Umsatz. Gleichzeitig fallen jeden Monat Vorhaltekosten von 170 Millionen Euro zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft an.

Im Luftverkehr gilt grundsätzlich das Prinzip der Nutzerfinanzierung. Fluggesellschaften zahlen den Flughäfen für die Nutzung der Infrastruktur Flughafenentgelte. Durch Entgelte werden auch die Dienstleistungen der Flughäfen vergütet, die mit Landung, Start, Beleuchtung, dem Abstellen von Flugzeugen sowie der Abfertigung von Passagieren und Fracht im Zusammenhang stehen.

Für die Flughäfen stellen die **regulierten Entgelte mit über 50 Prozent die größte Einnahmenposition** dar. Für die Airlines dagegen machen sie lediglich 4 bis 8 Prozent der Gesamtkosten aus. Die Flughäfen konnten bereits vor der Covid-

19-Krise nicht kostendeckende Entgelte am Markt durchzusetzen. Die durchschnittliche Höhe der regulierten Entgelte liegt in Deutschland mit knapp 10,50 Euro pro Passagier im europäischen Mittelfeld.

↗ Die Kostenstruktur der Flughäfen ist von einem hohen Anteil fixer Kosten (>70%) geprägt, die kurzfristig nicht schwankenden Auslastungen angepasst werden können.



© Flughafenverband ADV

Bei durchschnittlichen Einnahmeverlusten von 25 Euro pro Passagier (Aviation und Non-Aviation) bedeutet der prognostizierte Passagierrückgang **einen Einnahmerückgang von ca. 3 bis 4 Mrd. Euro** im laufenden Jahr und 1 bis 2 Mrd. Euro im kommenden Jahr bei einem Gesamtumsatz in 2019 von ca. 6,5 Mrd. Euro.

Wenn ein Flughafen nicht über die finanziellen Mittel verfügt, um die Betriebskosten und die laufenden Kapitalverpflichtungen zu bezahlen, kann er keine Luftfahrtdienste mehr für Fluggesellschaften und Passagiere anbieten. Während Fluggesellschaften erhebliche finanzielle Unterstützung erhalten, haben Flughäfen bisher nicht die Unterstützung erhalten, die für die Fortsetzung des Betriebs erforderlich ist. Es besteht daher die Gefahr, dass Flughäfen insolvent gehen und damit ganze Regionen vom Luftverkehr abgehängt werden.

Der Flughafenverband ADV warnt zudem vor **schweren wirtschaftlichen Folgen für die regionale Wirtschaft und den Tourismus** durch den Wegfall von Flugverbindungen. Als integraler Bestandteil von Prozessketten sind sie eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung verflochten.

I.5. Situation in Nordrhein-Westfalen

Die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen stehen untereinander in einem funktionierenden Markt im Wettbewerb. Die einzelnen Flughäfen haben sich teilweise auf bestimmte Verkehrssegmente spezialisiert. Eine bedarfsgerechte Ausweitung der

Kapazitäten ist nach wie vor unverzichtbar. Wettbewerbsfähige Betriebszeiten in der Nacht und in den Tagesrandstunden sind entscheidende Faktoren im internationalen Standortwettbewerb.

Die kleineren Flughäfen streben einen operativ wirtschaftlichen Betrieb an. Alle Flughäfen in Nordrhein-Westfalen unterliegen den Anforderungen des EU-Beihilferechts. Dies führt in der Zukunft dazu, dass in Europa nur noch Projekte mit hohem wirtschaftlichem Potential regionalpolitischer Bedeutung genehmigungsfähig sind. Abhängigkeiten zu anderen Flughafenstandorten sind – wie bei allen Flughafenprojekten - zu berücksichtigen. Dies hat in der Verantwortung der Planfeststellungsbehörde und des Flughafenbetreibers zu erfolgen.

Der landesplanerische Grundsatz der bedarfsgerechten Entwicklung von Flughäfen unterstreicht die marktkonformen und nachfrageabhängigen Potentiale eines Standortes. Darüberhinausgehende planerische Eingriffe in den Markt lehnt die ADV ab. Die Koordinierungseckwerte dürfen nicht herabgesetzt werden und müssen als Planwert den kapazitativen Möglichkeiten entsprechen.

Dringender Handlungsbedarf besteht bei der Finanzierung der Flugsicherungsdienste an den Standorten Dortmund, Paderborn/Lippstadt und Weeze. Diese kleineren Flughäfen sind nicht im Regime der Deutschen Flugsicherung (DFS) und müssen ihre Flugsicherungskosten damit selbst tragen.

II. Handlungsempfehlungen

Die Regierungen in Europa haben **fast ausschließlich Fluggesellschaften unterstützt, wobei bis Anfang Juli mehr als 24 Mrd. Euro an finanzieller Unterstützung genehmigt** wurden. Flughäfen blieben von nationalen Hilfsprogrammen – auch in Deutschland – ausgeschlossen. Um den Flughafenbetrieb weiter verlässlich aufrechtzuhalten und möglichst viele wettbewerbsfähige Arbeitsplätze auch in Zukunft zu sichern, brauchen die Flughäfen schnell **Liquiditätshilfen** und **Kostenentlastungen**.

Bund und Länder sind dringender denn je aufgerufen, ihrer **Gesamtverantwortung für den Luftverkehr** in Deutschland gerecht zu werden. Der Bund hat die ausschließliche Gesetzgebung über den Luftverkehr nach Art. 73 Abs. 1 Ziff. 6 GG. Nach Art. 87 d GG wird die Luftverkehrsverwaltung in Bundesverwaltung geführt. Lediglich Genehmigungs- und Überwachungsaufgaben wurden in Bundesauftragsverwaltung an die Bundesländer übertragen. Der Flughafenverband ADV ruft die Bundesregierung auf, im Sinne ihrer Gesamtverantwortung tätig zu werden und zu steuern.

Die **Gewährträgerhaftung durch die öffentlichen Eigentümer (Bund, Länder, Kommunen) schützt die Flughäfen nicht vor Zahlungsunfähigkeit und Insolvenz**.

II.1. Bund und Bundesländer

Der Flughafenverband ADV ruft den Bund und die Bundesländer auf…

1. **Vorhaltekosten für die Betriebsbereitschaft** der Flughäfen müssen erstattet werden. Zur Deckung der Vorhaltekosten sind die Flughäfen auf kompensatorische Zuwendungen angewiesen.

2. Für eine **gesicherte Liquidität** müssen die Flughäfen Zugang zu den Sonderkreditprogrammen der KfW und der Länder erhalten.

3. An Flughäfen, die Kredite weder gewährt bekommen noch zurückzahlen können, sind die Bundesländer und Gesellschafter aufgerufen, **Zuschüsse entsprechend den erweiterten Beihilfemöglichkeiten** zu leisten.

4. Aktuell befinden sich allein in Deutschland 80% der Flughafenmitarbeiter in Kurzarbeit. Die bestehenden **Kurzarbeiterregelungen müssen auch ins nächste Jahr hinein verlängert werden.** Dies ist entscheidend, um dauerhafte Entlassungen einzudämmen und qualifiziertes Personal zu halten.

5. Den Flughäfen einen **Kostenausgleich für ihren Covid-19-bedingten Mehraufwan**d zu leisten, etwa durch die Umsetzung der Abstands- und Hygienemaßnahmen oder für die Offenhaltung während der Corona-Pandemie für wichtige Fracht- und Krankenflüge.

6. Die **Absicherung der gesetzlichen Nutzerfinanzierung** durch die Airlines über Entgelte. Flughäfen finanzieren sich überwiegend in einem geschlossenen Finanzierungskreislauf durch Entgelte.

7. Geplante und **zusätzliche (neue) staatliche Belastungen für die Flughäfen müssen ausgesetzt werden.** Alle Gesetzesinitiativen und bereits umgesetzte diesbezüglich müssen **auf den Prüfstand gestellt werden**.

8. Nicht nur für die Zeit des Wiederanlaufens des Luftverkehrs muss eine **Aussetzung der Luftverkehrsteuer** ins Auge gefasst werden.

9. **Sicherstellung der rechtzeitigen Rückgabe von Slots**, die nicht von Fluggesellschaften genutzt werden, damit eine rechtzeitige Neuzuweisung an andere Fluggesellschaften erfolgen kann.

10. **Liberalisierung der Luftverkehrsrechte** für Non-EU-Airlines (unter Beachtung der Regeln für einen fairen Wettbewerb).

II.2. Europäische Ebene

Für ein geordnetes Wiederanlaufen des Luftverkehrs sind einheitliche Regelungen an allen europäischen Flughäfen umzusetzen. Die Maßnahmen zum Gesundheitsschutz erlauben ein sicheres Reisen. Die europäischen Flughäfen rufen die nationalen Behörden und die europäischen Institutionen dazu auf…

1. … die operativen Leitlinien der EASA/ECDC aus ihrem COVID-19 Aviation Health Safety Protocol gegebenenfalls zu befolgen und, auf EU-Ebene koordiniert, an der Wiederherstellung der Konnektivität im Luftverkehr innerhalb Europas und mit dem Rest der Welt zu arbeiten.
2. … sicherzustellen, dass alle **zusätzlichen Hygienemaßnahmen**, die über die von der EASA/ECDC empfohlenen Maßnahmen hinaus verhängt werden können, **streng risikobasiert, zeitlich begrenzt und nach einem festen Zeitplan neu bewertet werden**. Es sei darauf hingewiesen, dass europäische Flughäfen zu den saubersten und hygienischsten Massenverkehrsinfrastrukturen und öffentlichen Räumen in Europa gehören.
3. … sicherzustellen, dass die Flughäfen **klare Vorankündigungen über Änderungen der Hygienemaßnahmen** erhalten, die sich auf ihre Kapazität auswirken könnten, und dabei zu berücksichtigen, dass die infolge solcher Maßnahmen verfügbare Terminalkapazität den Verkehr, der abgewickelt werden kann, und die Entwicklung der Konnektivität einschränken könnte.
4. … alle **regulatorischen Hindernisse zu beseitigen**, um z. B. mobile oder zuhause gedruckte Bordkarten, elektronische oder zuhause gedruckte Gepäcketiketten und persönliche Datenerfassung online zu ermöglichen. Dadurch wird die Nutzung von Berührungspunkten durch die Fluggäste sowie die Zeit in überfüllten Bereichen des Flughafens minimiert.
5. … ein gezieltes **Europäisches Hilfsprogramm für den Luftverkehr** einzurichten, das ausgewogene und nichtdiskriminierende Unterstützungsmaßnahmen für alle betroffenen Akteure der Luftfahrtindustrie, einschließlich Flughäfen, Fluggesellschaften, Bodenabfertiger, Caterer, gewerbliche Konzessionäre und Flugsicherungsdienstleister gewährleistet. Investitionen und Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Gesundheit sollten von den Regierungen getragen werden.
6. … sicherzustellen, dass die **wirtschaftliche Regulierung eine sich rasch wandelnde Wettbewerbsdynamik widerspiegelt** und dass:
   - dabei die Interessen der Fluggäste langfristig wirksam geschützt werden,

- Flughäfen finanziell lebensfähig und in der Lage sind, weiterhin in Digitalisierung und Dekarbonisierung zu investieren und
- Aufsichtsbehörden flexible Rahmenbedingungen bieten, die es den Flughäfen ermöglichen, die wirtschaftliche Erholung zu unterstützen und gleichzeitig weiterhin finanzierbare langfristige Investitionspläne zu verfolgen.

7. … die **Erholung bei den Einnahmen aus dem Non-Aviation-Bereich zu erleichtern** – innovative neue Ansätze werden erforderlich sein, um diese entscheidenden Einkommensquellen wieder zu beleben und die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen zu erhalten.

8. … den **Aufschub von Investitionen im Bereich der Flugsicherheit (Security) ermöglichen**, ohne das derzeitige hohe Niveau in Europa zu gefährden und innovative Lösungen durch progressive, zielgerichtete und risikobasierte Sicherheitsvorschriften zu ermöglichen.

9. … einen klaren **Plan zur Wiederherstellung der Konnektivität im Luftverkehr und zur Wiederbelebung des Tourismus** zu entwickeln durch:

- Förderung einer effektiven Zusammenarbeit mit der Industrie auf nationaler und europäischer Ebene
- vorübergehende Subventionierung der Aufnahme von Strecken, um schnell wieder ein grundlegendes Maß an Konnektivität zu erreichen
- Erleichterung der weiteren Liberalisierung des Luftverkehrs (Marktzugang), insbesondere an Sekundärdrehkreuzen, Nischen- und Regionalflughäfen
- Vermeidung unnötiger „Verschwendung“ von Flughafenkapazität durch Sicherstellung einer raschen Rückgabe von Slots, die infolge der Aussetzung der Nutzungsregeln oder im Falle eines Konkurses von Fluggesellschaften nicht genutzt werden
- Anerkennung der strukturellen Herausforderungen für die finanzielle Tragfähigkeit kleiner Regionalflughäfen und Sicherstellung der erforderlichen gezielten öffentlichen Finanzierung dieser Flughäfen
- Gewährleistung, dass jede Maßnahme zur Unterstützung eines Akteurs im Ökosystem des Luftverkehrs nicht zu Lasten eines anderen Akteurs geht

10. … alle Maßnahmen, die eine wirksame Unterstützung einer breiteren Nutzung nachhaltiger Luftverkehrskraftstoffe (SAF) ermöglichen, zu priorisieren, Investitionen in erhebliche FuE-Mittel in neue Flugzeugtechnologien zu tätigen und die vollständige Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) durchzusetzen

III. Anlagen

III.1. Wöchentliche Passagierentwicklung ggü. 2019 von der 02. bis 29. Kalenderwoche (04.03. bis 19.07.2020)

2019	2020	Kalender-woche	2019	2020	%
07.01.-13.01.	06.01.-12.01.	2	3.386.446	3.419.270	1,0%
14.01.-20.01.	13.01.-19.01.	3	3.428.605	3.373.029	-1,6%
21.01.-27.01.	20.01.-26.01.	4	3.520.583	3.419.750	-2,9%
28.01.-03.02.	27.01.-02.02.	5	3.586.855	3.504.258	-2,3%
04.02.-10.02	03.02.-09.02.	6	3.722.868	3.442.378	-7,5%
11.02.-17.02.	10.02.-16.02.	7	3.925.046	3.584.486	-8,7%
18.02.-24.02.	17.02.-23.02.	8	4.062.985	3.869.477	-4,8%
25.02.-03.03.	24.02.-01.03.	9	4.165.236	3.674.885	-11,8%
04.03.-10.03.	02.03.-08.03.	10	4.157.264	3.037.660	-26,9%
11.03.-17.03.	09.03.-15.03.	11	4.436.412	2.400.185	-45,9%
18.03.-24.03.	16.03.-22.03.	12	4.314.992	904.323	-79,0%
25.03.-31.03.	23.03.-29.03.	13	4.374.110	203.300	-95,4%
01.04.-07.04.	30.03.-05.04.	14	4.677.718	96.646	-97,9%
08.04.-14.04.	06.04.-12.04.	15	5.028.805	68.261	-98,6%
15.04.-21.04.	13.04.-19.04.	16	4.835.650	55.576	-98,9%
22.04.-28.04.	20.04.-26.04.	17	5.069.053	69.224	-98,6%
29.04.-05.05.	27.04.-03.05.	18	4.837.288	73.049	-98,5%
06.05.-12.05.	04.05.-10.05.	19	4.971.308	84.557	-98,3%
13.05.-19.05.	11.05.-17.05.	20	5.032.714	98.314	-98,0%
20.05.-26.05.	18.05.-24.05.	21	5.200.744	116.058	-97,8%

27.05.-02.06.	25.05.-31.05.	**22**	5.106.103	133.956	-97,4%
03.06.-09.06.	01.06.-07.06.	**23**	5.393.457	201.375	-96,3%
10.06.-16.06.	08.06.-14.06.	**24**	5.417.752	226.833	-95,8%
17.06.-23.06.	15.06.-21.06.	**25**	5.421.807	408.846	-92,5%
24.06.-30.06.	22.06.-28.06.	**26**	5.688.757	494.873	-91,3%
01.07.-07.07.	29.06.-05.07.	**27**	5.476.269	808.446	-85,2%
08.07.-14.07.	06.07.-12.07.	**28**	5.544.302	965.212	-82,6%
15.07.-21.07.	13.07.-19.07.	**29**	5.605.714	1.156.019	-79,4%

Hinweis: Flughafen STR war wegen Sanierungsarbeiten an der Startbahn 06.-22.04. geschlossen.

III.2. Wöchentliche Entwicklung der Luftfracht und Luftpost - Lokalaufkommen an+ab gesamt von der 02. bis 29. Kalenderwoche (04.03. bis 19.07.20202) (Wochenbasis: Montag-Sonntag)

2019	2020	Kalender-woche	2019	2020	%
04.03.-10.03.	02.03.-08.03.	**10**	96.291,8	96.015,4	-0,3%
11.03.-17.03.	09.03.-15.03.	**11**	98.577,4	94.122,8	-4,5%
18.03.-24.03.	16.03.-22.03.	**12**	100.780,7	87.454,5	-13,2%
25.03.-31.03.	23.03.-29.03.	**13**	102.327,7	81.619,6	-20,2%
01.04.-07.04.	30.03.-05.04.	**14**	98.277,4	77.884,7	-20,8%
08.04.-14.04.	06.04.-12.04.	**15**	96.631,5	74.425,4	-23,0%
15.04.-21.04.	13.04.-19.04.	**16**	90.682,4	72.538,1	-20,0%
22.04.-28.04.	20.04.-26.04.	**17**	84.928,6	81.819,2	-3,7%
29.04.-05.05.	27.04.-03.05.	**18**	85.358,3	80.922,3	-5,2%
06.05.-12.05.	04.05.-10.05.	**19**	92.163,5	83.135,5	-9,8%
13.05.-19.05.	11.05.-17.05.	**20**	97.302,3	87.053,1	-10,5%
20.05.-26.05.	18.05.-24.05.	**21**	96.835,6	82.560,0	-14,7%

27.05.-02.06.	25.05.-31.05.	**22**	90.290,1	85.512,5	-5,3%
03.06.-09.06.	01.06.-07.06.	**23**	89.168,6	81.561,8	-8,5%
10.06.-16.06.	08.06.-14.06.	**24**	87.805,4	84.074,6	-4,2%
17.06.-23.06.	15.06.-21.06.	**25**	92.411,3	84.230,3	-8,9%
24.06.-30.06.	22.06.-28.06.	**26**	95.244,6	84.921,1	-10,8%
01.07.-07.07.	29.06.-05.07.	**27**	94.898,0	82.941,2	-12,6%
08.07.-14.07.	06.07.-12.07.	**28**	92.636,0	82.711,6	-10,7%
15.07.-21.07.	13.07.-19.07.	**29**	90.781,9	81.400,0	-10,3%

Flughafenverband ADV
Friedrichstraße 79
10117 Berlin
Tel. 030/310118-0
www.adv.aero

Ansprechpartner:
ADV-Hauptgeschäftsführer Ralph Beisel; beisel@adv.aero
Tel. 030/310118-50

Jens Gerlich; gerlich@adv.aero
Tel. 030/310118-13