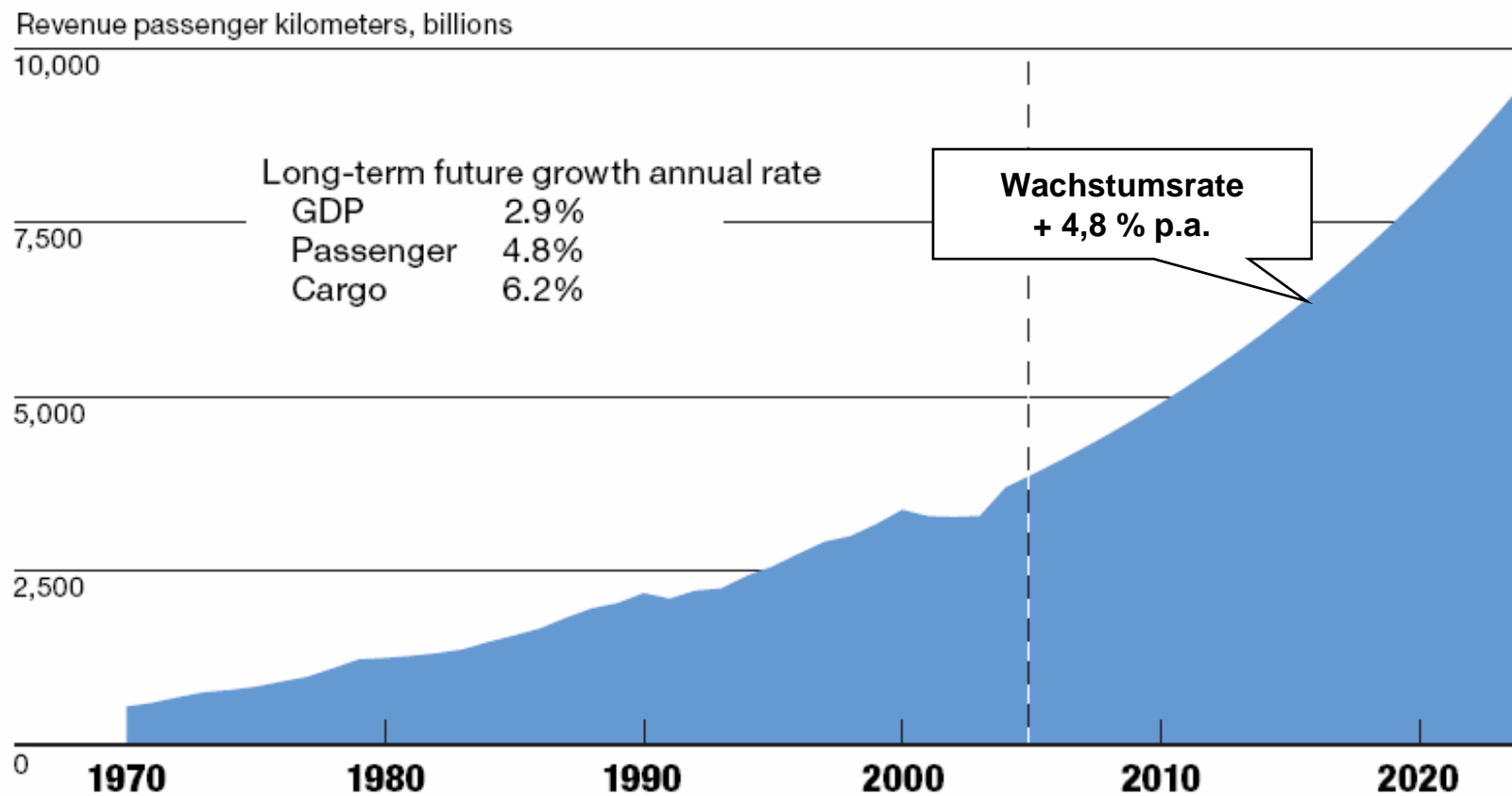




Warum es Zeit ist, dass Flughafen und Fluggesellschaften gemeinsam handeln

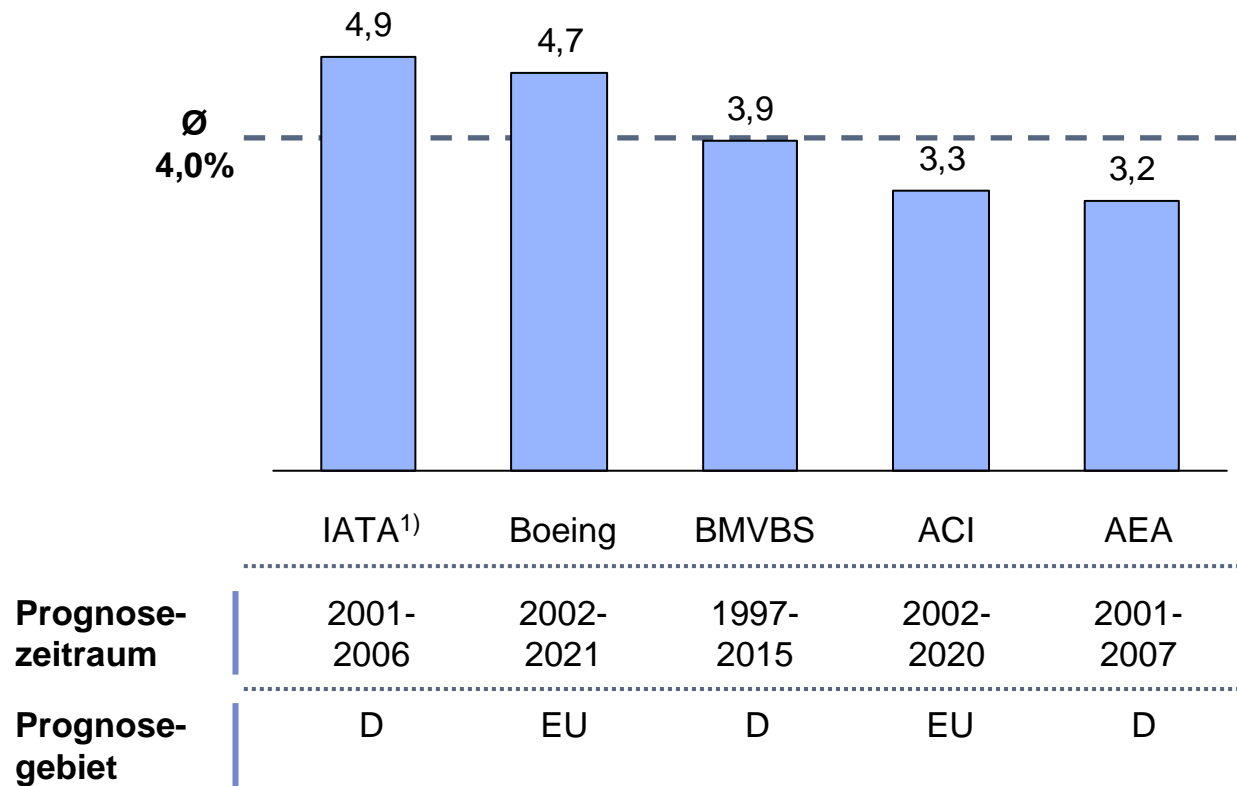
Berlin, Oktober 2007

Der weltweite Luftverkehr ist weiterhin eine starke Wachstumsbranche



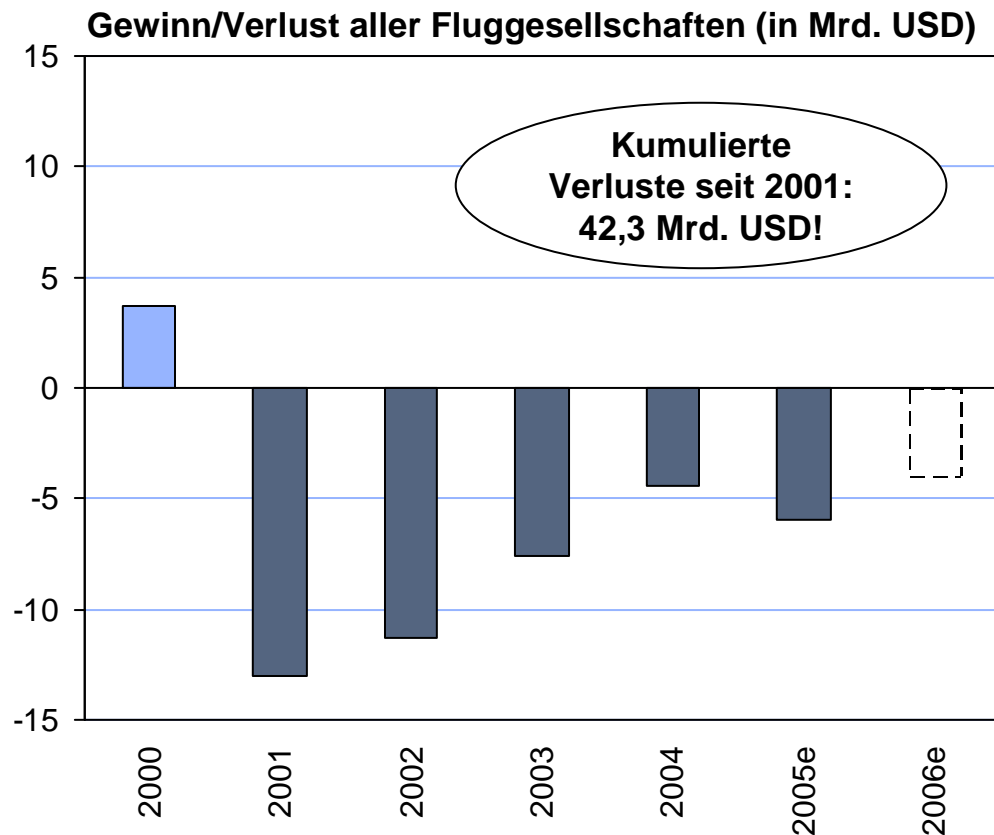
Auch in Europa und Deutschland wird der Luftverkehr nach wie vor weiter wachsen

Gesamtprognosen p.a. [%]



1) International scheduled

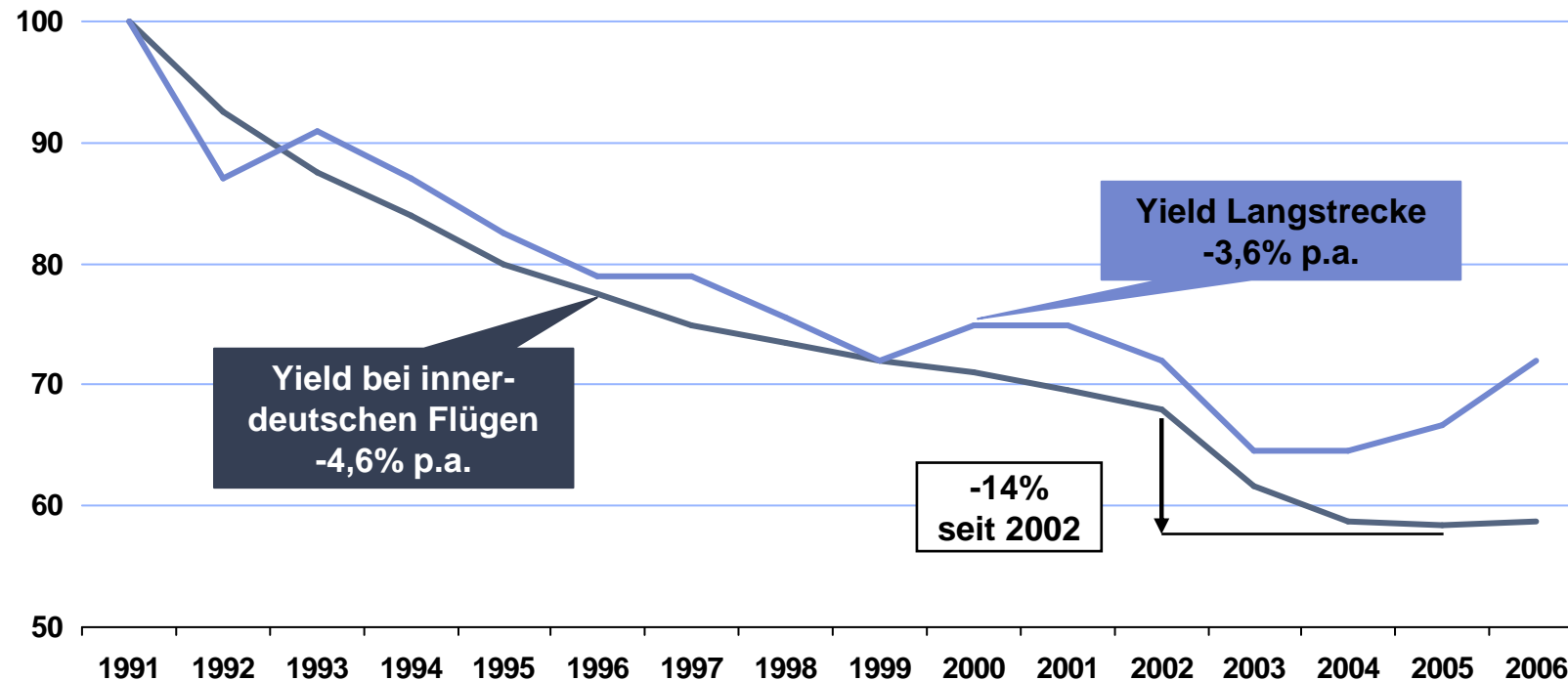
Trotz des Wachstums verdienen die Fluggesellschaften kein Geld



- Fluggesellschaften sind seit Beginn dieses Jahrzehnts dauerhaft von unterschiedlichen Krisen bedroht
- Der erneute Aufschwung im Wachstum (PAX) schlug sich nicht in den Ergebnissen der Fluggesellschaften wieder
- Eine Besserung ist nicht in Sicht, auch die gut aufgestellten Fluggesellschaften erwirtschaften nur sehr geringe Margen

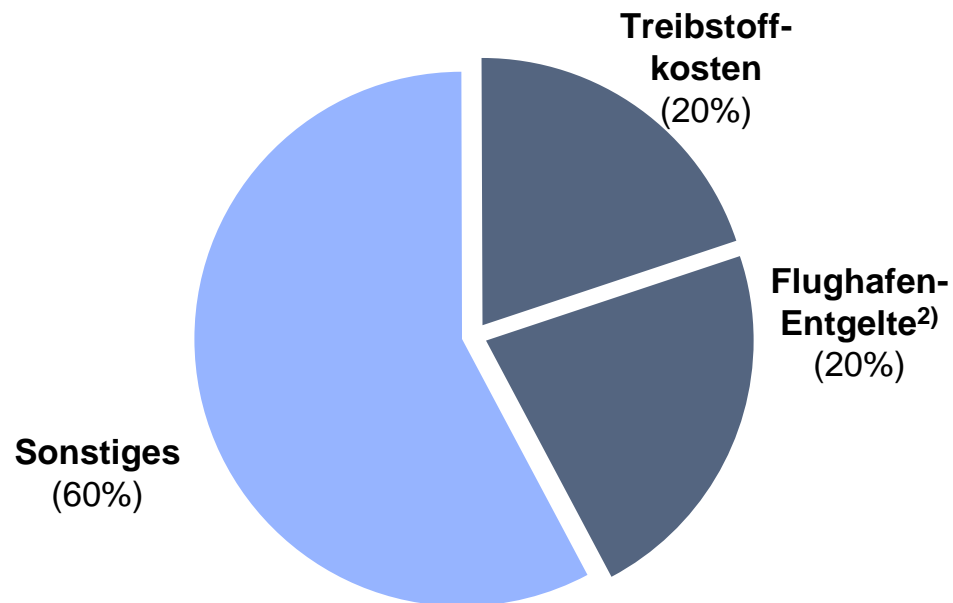
"2006 kommen voraussichtlich noch mal 4 Mrd. USD Verluste hinzu. Irgendetwas ist faul in der Luftfahrt-Industrie." G. Bisignani, IATA CEO

Die Durchschnittserlöse der Airlines sinken kontinuierlich – seit 2002 Yieldverfall um 14% im Kontverkehr



Gleichzeitig stehen die Airlines auf der Kostenseite stark unter Druck – Treibstoff und FH-Entgelte größte exogene Kostentreiber

Kostenstruktur typische BDF-Fluggesellschaft¹



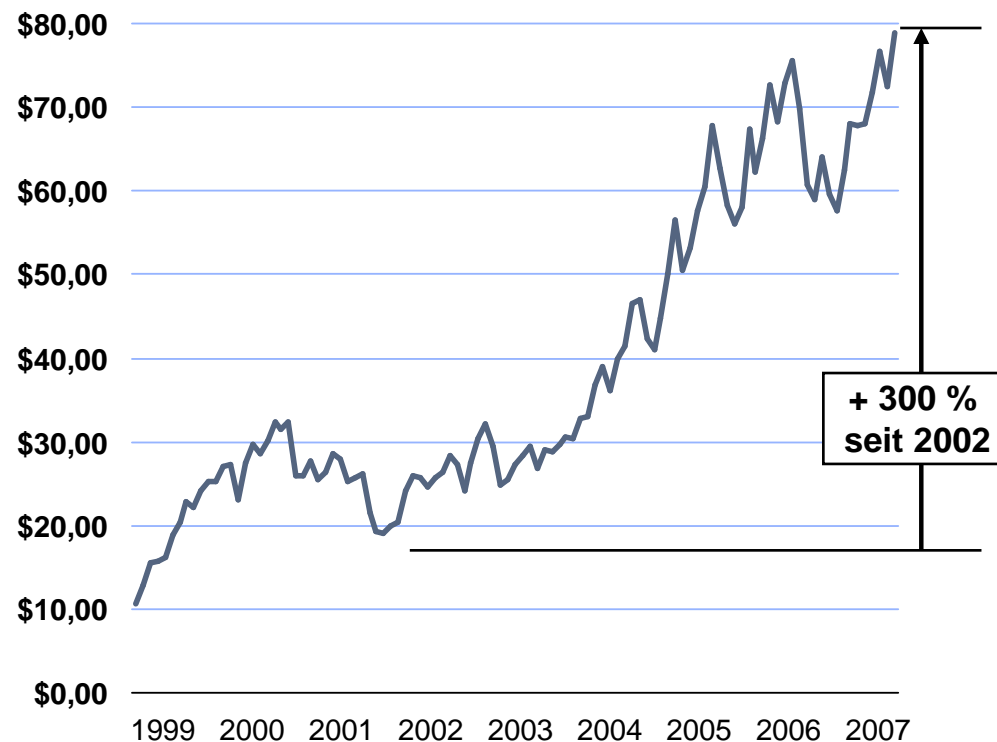
- Rund 40% eines Tickets machen die Positionen Flughafenentgelte und Treibstoffkosten aus
- Beides sind externe Kosten und sind von Fluggesellschaften nicht direkt beeinflussbar
- Sowohl Flughafenentgelte als auch Treibstoffkosten sind kontinuierlich gestiegen

1) Stringentes Kostenmanagement; hoher Anteil an Kontverkehr; bei FG mit hohem Langstreckenanteil ist Treibstoffanteil höher als FH-Entgelt-Anteil

2) 43er, ZI-Entgelte, Luftsicherheitsgebühren

Die Verteuerung des Treibstoffs stellt die Fluggesellschaften vor enorme Belastungsprobe – seit 2001 Vervierfachung des Preises

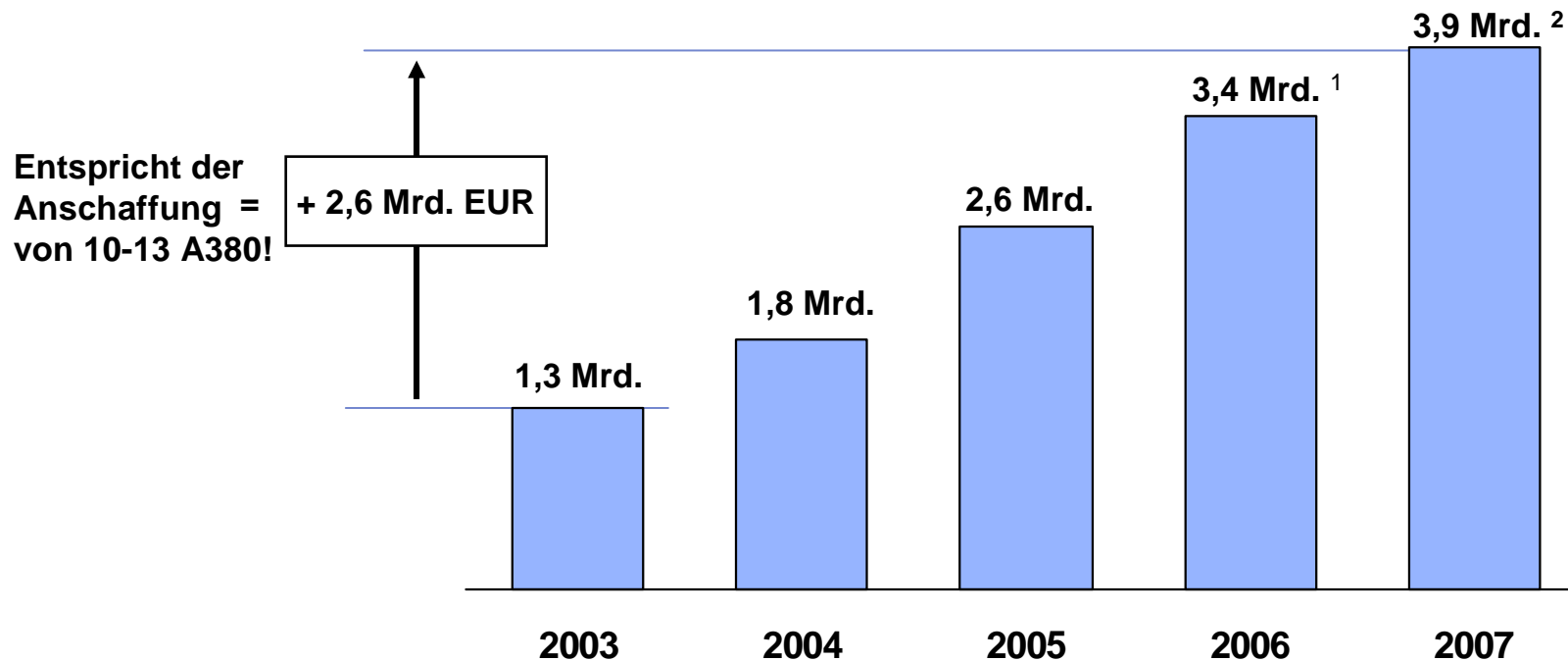
Rohölpreis Marke Brent¹⁾ (USD pro Barrel)



1) Stand 1.10.2007: 78,87 USD Quelle: onvista.de

Beispiel LH: Anstieg der Kerosinpreise führte zu einer Mehrbelastung von etwa 2,6 Mrd. EUR seit 2003

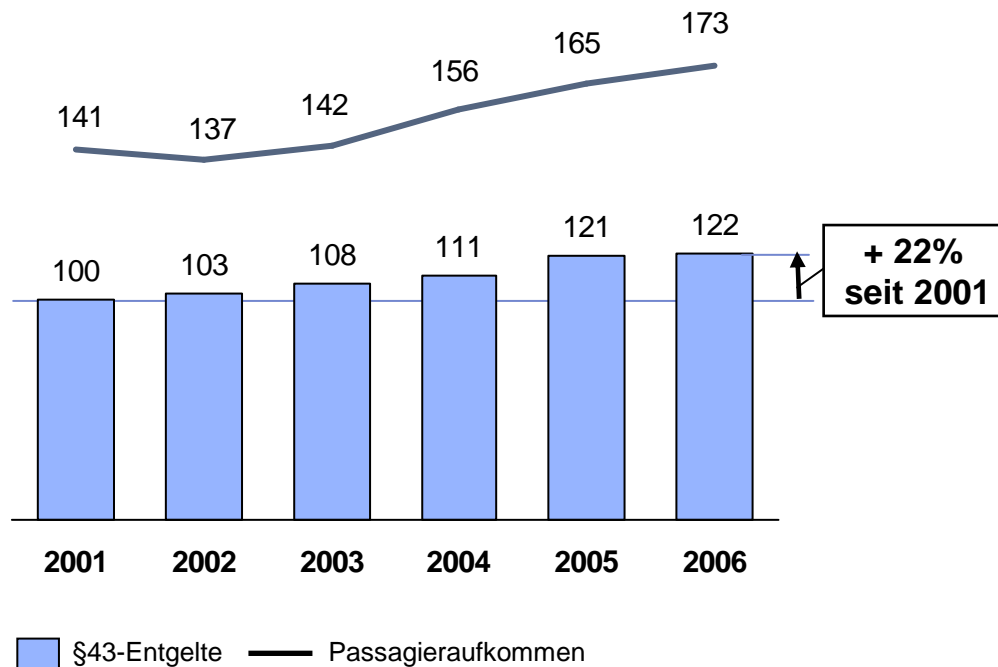
Treibstoffkosten Lufthansa (EUR)



1) inkl. Germanwings
2) inkl. SWISS

Auch zweiter großer externer Kostenblock steigt stetig – seit 2001 FH-Entgeltsteigerung um 22% bei 23%-Verkehrswachstum

Entwicklung Passagieraufkommen (Mio. Pax p.a.)
versus §43-Entgelte¹ (2001 Index=100)



1) Mittelwert der 14 größten deutschen Flughäfen für einen typischen Flug einer BDF Fluggesellschaft

Quelle: ADV (Passagieraufkommen); eigene Berechnung (43-Entgelte)

- Im Zeitraum von 2001 bis 2006 stiegen die Entgelte für einen typischen Flug einer BDF-Gesellschaft um 22%
- Gleichzeitig verzeichneten die deutschen FH ein signifikantes Passagierwachstum von 23% - dieses hätte eigentlich zu einer deutlichen Reduzierung der ereignisbezogenen Entgelte führen müssen

Interne Produktivitätssteigerungs-Potenziale schöpften Airlines weitgehend aus – Marktdruck fordert aber weitere Maßnahmen

- Einen Teil des **Preis- und Kostendruckes** haben die Fluggesellschaften **in der Vergangenheit durch Produktivitätssteigerungen kompensieren** können; die Potenziale sind jedoch ausgeschöpft:
 - Weitere Kostensenkungen sind kaum möglich, die **Produktivitätssteigerungs-potenziale** wurden in den letzten Jahren **weitgehend ausgeschöpft**
 - Eine **Preiserhöhung** ist im gegenwärtigen Marktumfeld durch den Wettbewerbsdruck **nicht durchsetzbar**, Preiserhöhung würden direkt zum Nachfragerückgang führen
- Somit wirkt sich der Preis- und Kostendruck direkt auf die Profitabilität aus: die Fluggesellschaften operieren in der Regel bereits **am Rande der Profitabilität oder unprofitabel**

**Fluggesellschaften sind am Rande ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit;
um dem Marktdruck standzuhalten sind nun
Flughäfen und Fluggesellschaften gemeinsam gefordert**

Die ICAO unterstreicht die Notwendigkeit einer Systempartnerschaft: "The Council recommends ... increased cooperation between airports ... and air carriers to ensure that economic difficulties facing them all are shared in a reasonable manner"¹