

Ein Luftverkehrskonzept für Deutschland

**Vorschläge und Forderungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft
für ein Luftverkehrskonzept von Bund und Ländern**

Frankfurt am Main, 15. Januar 2014

Inhalt:

A	Warum brauchen wir eine Luftverkehrsstrategie für Deutschland?	3
B	Woraus leitet sich die Verantwortung des Bundes für ein Luftverkehrskonzept, für eine Luftverkehrsstrategie ab?	4
C	Vorschläge und Forderungen im Einzelnen:	5
1.	Entwicklungsbedarf für den Luftverkehrsstandort definieren	5
2.	Regulative und fiskalische Rahmenbedingungen wettbewerbsneutral gestalten – Energieeffizienz und Klimaschutz vernünftig voranbringen und gute Arbeitsbedingungen erhalten	5
3.	Fluglärm begrenzen und wettbewerbsfähige sowie umweltpolitisch vertretbare Betriebszeiten für die Flughäfen in einem Bund-Länder-Konzept verbindlich festlegen	7
4.	Bürgerbeteiligung stärken und Akzeptanz erhöhen	10
5.	Prinzip der Selbstfinanzierung des Luftverkehrs erhalten	11
6.	Luftsicherheit gewährleisten und Sicherheitskontrollen effizienter gestalten	12
7.	Prioritäten für die intermodale Integration der Flughäfen	13
8.	Anforderungen an die Festlegung wettbewerbsfähiger Verkehrsrechte für den Flughafenstandort Deutschland	14
9.	Europäische Flugsicherung weiterentwickeln	15
10.	Aktive Mitgestaltung und effiziente Umsetzung europäischer Vorgaben zur Flugsicherheit (Safety)	16

A. Warum brauchen wir eine Luftverkehrsstrategie für Deutschland?

Luftverkehr schafft Mobilität für den Einzelnen und wirtschaftliche Chancen für Deutschland. Tatsächlich verliert die deutsche Luftverkehrswirtschaft jedoch seit einigen Jahren Marktanteile – besonders im globalen, aber auch im europäischen Wettbewerb. Deutschland gehen damit wesentliche Wachstumschancen verloren. Grund dafür sind in erheblichem Maße auch die Standortbedingungen in Deutschland und Europa: Während in anderen Regionen der Welt erkannt wurde, dass eine positive Haltung zum Luftverkehr förderlich für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes ist, sind die Rahmenbedingungen für den Luftverkehr in Europa und Deutschland mit einseitigen Belastungen verschlechtert worden. In der globalisierten Welt des Luftverkehrs führen aber europäische Insellösungen oder gar nationale Sonderwege zu gravierenden Wettbewerbsnachteilen. Wenn dieser Entwicklung nicht Einhalt geboten wird, dann verschlechtert sich die Anbindung Deutschlands an die internationalen Verkehrs- und Warenströme und damit eine der Grundlagen der deutschen Wirtschaft. In der Folge gehen Arbeitsplätze verloren und Wachstum wandert ab.

Darum brauchen wir eine gemeinsame politische Agenda von Bund und Ländern, um den deutschen Wirtschafts- und Luftverkehrsstandort zu stärken, faire internationale Wettbewerbsbedingungen zu erreichen und einen tragfähigen politischen Konsens über eine bedarfsgerechte und wettbewerbsfähige Infrastruktur zu erzielen.

Hierbei hat sich die Kompetenzverteilung im Wege der Bundesauftragsverwaltung nach dem Status quo im Grundsatz bewährt. Danach bleibt die Aufgabe der Gesamtkoordinierung beim Bund, der zufolge der Bund, wo erforderlich, seine Interessen gegenüber den Ländern ggf. auch im Wege der Weisung wahrnehmen sollte. Zur Sicherung eines leistungsfähigen Wirtschafts- und Luftverkehrsstandorts Deutschland und einer bedarfsgerechten Flughafeninfrastruktur ist es notwendig, dass der Bund seine Verantwortung stärker als bisher wahrnimmt und mit den Ländern im Verlauf des Jahres 2014 eine verbindliche Strategie erarbeitet.

B. Woraus leitet sich die Verantwortung des Bundes für ein Luftverkehrskonzept, für eine Luftverkehrsstrategie ab?

Die Verantwortung des Bundes ergibt sich:

- aus dem Art. 87d Abs. 1 Grundgesetz, nach dem die Luftverkehrsverwaltung grundsätzlich in Bundesverwaltung geführt wird, wobei der Bund dazu erhebliche Aufgaben, insbesondere hinsichtlich der Genehmigung und Planfeststellung von Flugplätzen, den Ländern als Auftragsverwaltung übertragen hat,
- aus der Bedeutung der Flughafeninfrastruktur für die Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland und der damit verbundenen Teilhabe an der internationalen Arbeitsteilung,
- aus dem Umstand, dass der Luftverkehr bereits grundsätzlich Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans ist und in Hinblick auf den steigenden Kapazitätsbedarf im Bereich des Luftraums und der Flughäfen zukünftig der Verantwortung des Bundes eine noch größere Bedeutung zukommt,
- aus dem Umstand, dass wachsender Verkehr auch mit Belastungen von Bürgern und Umwelt einhergeht und die EU mit dem Maastricht-Vertrag inzwischen die vollumfängliche Gesetzgebungskompetenz für Umweltpolitik hat, wobei möglichst weitgehend an der lokalen Verantwortung für den Interessenausgleich zwischen wirtschaftlichen Erfordernissen und nachbarschaftlichen Betroffenheiten festgehalten werden soll,
- aus dem Bedarf an Planungssicherheit für Bürger und Unternehmen auch hinsichtlich der Betriebszeiten von Flughäfen und des Lärmschutzes,
- aus den Erfordernissen einer effizienten Planung und Nutzung der Flughafeninfrastruktur,
- aus dem Bedarf, Intermodalität und Anbindung der Flughäfen an das Schienennetz zu optimieren.

C. Vorschläge und Forderungen im Einzelnen:

1. Entwicklungsbedarf für den Luftverkehrsstandort definieren

Der Bund sollte gemeinsam mit den Ländern regelmäßig aufeinander aufbauend folgende Analysen und Festlegungen vornehmen:

- Eine regelmäßige Luftverkehrsprognose im Kontext der Gesamtverkehrsprognose (inklusive Umsteigerverkehre),
- eine regelmäßige Marktentwicklungsanalyse einschließlich einer Analyse der internationalen wettbewerblichen Rahmenbedingungen,
- eine regelmäßige Bedarfsabschätzung für den Bestand und evtl. Ausbau, wobei sich die Weiterentwicklung der Infrastruktur an der Nachfrage orientieren sollte.

2. Regulative und fiskalische Rahmenbedingungen wettbewerbsneutral gestalten – Energieeffizienz und Klimaschutz vernünftig voranbringen und gute Arbeitsbedingungen erhalten

Aufgrund der analysierten Rahmenbedingungen ist es von existenzieller Bedeutung, dass staatliche Eingriffe in den Luftverkehrsmarkt, seien es fiskalische Eingriffe wie Steuern und Gebühren oder regulative Eingriffe wie beispielsweise Betriebsbeschränkungen, vorab auf mögliche wettbewerbsverzerrende Folgen evaluiert werden. Nationale Alleingänge, also staatliche Eingriffe, die nicht im internationalen Maßstab wettbewerbsneutral ausgestaltet werden, müssen unterbleiben. Sie verschlechtern die wirtschaftlichen Ergebnisse der Luftverkehrsunternehmen, die ihren Hauptabflugbetrieb in Deutschland haben, massiv. Gleichzeitig gefährden sie damit die gesellschaftspolitisch akzeptierten und von den Unternehmen und Sozialpartnern der deutschen Luftverkehrswirtschaft gemeinsam getragenen Arbeits- und Sozialstandards und die auf dieser Basis geschaffenen Arbeitsplätze. Und dabei werden nicht einmal die Ziele des staatlichen Eingriffs erreicht: Denn die wirtschaftliche Schädigung der einen Unternehmen führt lediglich dazu, dass aufgrund des liberalisierten internationalen Marktes im Luftverkehr die Flüge von anderen internationalen

Luftverkehrsgesellschaften mit teilweise fragwürdigen Arbeits- und Sozialstandards substituiert oder von anderen Flughäfen außerhalb Deutschlands abgewickelt werden.

In diesem Kontext vertritt die deutsche Luftverkehrswirtschaft bei aktuell umstrittenen Themen daher folgende Positionen:

- Die dem Bundestag und Bundesrat seitens des Bundesministeriums der Finanzen vorgelegte Evaluierung hat gezeigt, dass der nationale Alleingang bei der Luftverkehrsteuer die deutsche Luftverkehrswirtschaft in wettbewerbsverzerrender Weise trifft. Weitere inzwischen vorliegende Untersuchungen bestätigen die nachteiligen Auswirkungen für die Entwicklung des Luftverkehrs in und aus Deutschland heraus. Deswegen muss die Bundesregierung die Luftverkehrsteuer wieder abschaffen.
- Eine Einbeziehung des Luftverkehrs in einen marktbasierten Emissionshandel (ETS) muss wettbewerbsneutral, international anerkannt und technisch durchsetzbar sein. Deswegen müssen verbindliche marktwirtschaftliche Klimaschutzinstrumente auf internationaler Ebene geschaffen werden, in die sich ein europäisches ETS ggf. integrieren lassen muss. Hierbei muss besonderes Augenmerk auf eine erfolgreiche Arbeit der UNO-Zivilluftfahrtbehörde ICAO gelegt werden. Innereuropäische Insellösungen werden als wettbewerbsverzerrend und ineffizient abgelehnt.

Seit 1990 haben die deutschen Fluggesellschaften ihren Treibstoffverbrauch pro Passagier und 100 Kilometer um 40 Prozent verringern können. Für die Fluggesellschaften besteht ohne gesetzliche Regulierung bereits aus betriebswirtschaftlichen Gründen der maximale Anreiz, den Kerosinverbrauch ihrer Flotten zu reduzieren; denn die Kosten für Kerosin bilden seit langem mit den größten Kostenfaktor der Fluggesellschaften. Aus diesem Grund investieren deutsche Fluggesellschaften hohe Milliardenbeträge in neues, noch verbrauchs- und lärmärmeres Fluggerät, was Umwelt, Anrainern und nicht zuletzt Arbeitnehmern in der gesamten Wertschöpfungskette und darüber hinaus zugutekommt. Diese Investitionen erfordern jedoch, dass die regulativen und fiskalischen Rahmenbedingungen die Investitionsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft fördern und nicht nachhaltig belasten.

Über diese investitionsintensiven Maßnahmen hinaus ist eine Förderung von Projekten zur Erforschung und Entwicklung alternativer Technologien und Treibstoffe erforderlich. Ohne die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen, die die Luftverkehrsindustrie alleine nicht bereitstellen kann, können mögliche Optionen für eine nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs nicht ausgeschöpft werden.

Auch für die Zukunft hat sich die weltweite Luftfahrt weitere Meilensteine gesetzt:

- Bis 2020 soll die Energieeffizienz weiter um 1,5 Prozent pro Jahr steigen.
- Ab 2020 soll der Luftverkehr unter anderem durch den Einsatz marktbasierter Instrumente und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe vollständig CO₂-neutral wachsen.
- Bis 2050 will die Luftfahrt gegenüber dem Jahr 2005 ihre Netto-CO₂-Emissionen um 50 Prozent senken.

3. Fluglärm begrenzen und wettbewerbsfähige sowie umweltpolitisch vertretbare Betriebszeiten für die Flughäfen in einem Bund-Länder-Konzept verbindlich festlegen

Vor einer Festlegung von Betriebszeiten ist der „Balanced Approach“ der UNO-Zivilluftfahrtbehörde ICAO zu stärken. Denn konsequent umgesetzt, bietet der „Balanced Approach“ die geeignete Grundlage für ausgewogene Entscheidungen bei der Lösung von Lärmproblemen in der Umgebung von Flughäfen unter Berücksichtigung der den Flughäfen übertragenen öffentlichen Verkehrsaufgabe. Demzufolge sind Betriebsbeschränkungen nur als letztes Mittel anzuwenden, wenn alle anderen Maßnahmenoptionen des „Balanced Approach“ ausgeschöpft sind und die Verkehrsfunktion des Flughafens durch diese Betriebsbeschränkungen nicht substantiell beeinträchtigt wird. Der Bund muss sich unter Wahrnehmung einer aktiven Rolle für den Einklang wirtschaftlicher Belange und der öffentlichen Verkehrsfunktion mit den Belangen des Umwelt- und Lärmschutzes einsetzen.

Maßnahmen im Einzelnen:

- Erstens: Die effektivste aber auch die Maßnahme, die erhebliche Investitionen erfordert, ist die Schallreduzierung an der Quelle. Wirksam wird die Maßnahme durch den Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeuge bzw. eine Nachrüstung z. B. mit Schalldämpfern. Auch Maßnahmen am Boden z. B. der Einsatz von elektrischen Sattelschleppern (eTaxi) zur Reduktion von Triebwerkslärm gehören in dieses Feld.
- Zweitens: Ein wichtiger zweiter Baustein zur Reduzierung der Lärmbelastung und somit zum Schutz der Bevölkerung ist die optimale Flächennutzung an den Flughäfen: z. B. Flächennutzungsplan, passiver Schallschutz, lärmabhängige Entgeltkomponente. Die Mittel für den baulichen Schallschutz werden im Luftverkehr nahezu vollständig von den Luftverkehrsunternehmen – d.h. systemimmanent – finanziert. Hierbei ist der Luftverkehr verkehrsträgerübergreifend Vorreiter, während bei Straße und Schiene der Lärmschutz fast vollständig vom Steuerzahler finanziert werden muss. Von großer Bedeutung für die Vermeidung und Reduktion von Lärmkonflikten sind wirksame Instrumente zur langfristigen Siedlungssteuerung und -beschränkung, um z. B. auch eine Nachverdichtung in Bestandswohngebieten zu verhindern.
- Drittens: Optimierte umweltschonende Flugverfahren wie z. B. der kontinuierliche Sinkflug (Continuous Descent Approach), der gekrümmte Landeanflug, oder auch die satellitengestützte Navigationstechnik.
- Viertens: Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen (z. B. Flugverbot für besonders laute (Chapter 2-)Flugzeuge, Nachtflugbeschränkungen etc.) sollen nur in Erwägung gezogen werden, wenn die drei vorgenannten Maßnahmenbereiche bzw. deren Kombination nicht greifen.

Bisherige Ergebnisse:

In den letzten 60 Jahren wurde der Flugzeuglärm um etwa 25 Dezibel verringert, was einer Reduzierung von rund 80 Prozent entspricht.

Der geleistete Lärmschutz kommt bei den Bürgern an:

Nach den regelmäßigen repräsentativen Erhebungen des Umweltbundesamtes nimmt die Anzahl der Menschen, die sich von Verkehrslärm belästigt fühlen, kontinuierlich ab, besonders beim Fluglärm: Innerhalb von zehn Jahren verzeichnen die Umfragen des Umweltbundesamtes eine deutliche Absenkung bei Straßen- und Luftverkehrslärm: Bei der Straße von 37 auf 26 Prozent, bei der Luft von 15 auf 6 Prozent und bei der Schiene liegt der Anteil der Menschen, die sich betroffen fühlen, zwischen 10 und 15 Prozent.

In der neuen Legislatur Planungssicherheit für Bürger und Unternehmen für die Zukunft schaffen:

Es sollten verbindlich in einem Bund-Länder-Konzept die wesentlichen Elemente einer leistungsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur definiert werden und dabei auch eine Mindestanzahl von Nachtflugstandorten festgelegt werden, die für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Deutschland unerlässlich sind.

Das Bund-Länder-Konzept sollte folgenden Eckpunkten folgen:

- Der Luftverkehrsstandort Deutschland braucht international wettbewerbsfähige Betriebszeiten auch mit Nachtflugmöglichkeiten, aber keinen flächendeckenden Nachtflugbetrieb an jedem einzelnen Standort, weder für den Fracht- noch für den Passagierflug. Für die Fracht und die Passage müssen international wettbewerbsfähige Betriebszeiten zur Bedienung der vorhandenen Verkehrsbedürfnisse und -nachfrage garantiert werden.
- Um Planungssicherheit für Unternehmen und Bürger, für wirtschaftliche Investitionen und für den Umweltschutz zu schaffen, sollte für vorher definierte national bedeutende Frachtflughäfen und national bedeutende Passagierflughäfen festgelegt werden, wo dauerhaft Nachtflughäfen erhalten bleiben oder bei Bedarf erweitert werden und wo Nachtflugverbot besteht.
- Eine weitere Erosion sowie eine zunehmende Ausweitung von Flugbetriebsbeschränkungen und -verboten in den Nachtrand- sowie Nachtzeiten sollte ausgeschlossen werden.

Daraus ergibt sich für die einzelnen Standorte in Deutschland:

- In einem Luftverkehrskonzept muss der Bedarf an Nachtflügen festgeschrieben werden. Dem Wirtschaftsstandort Deutschland muss die Möglichkeit gegeben sein, an einzelnen Flughafenstandorten diesem Bedarf entsprechen zu können.
- Hinsichtlich der Nachtrandstunden sind weitere Einschränkungen zu vermeiden, da sonst die Verkehrsfunktion des Flughafens zu stark eingeschränkt wird. Die aktuell bestehenden Nachtflugmöglichkeiten sind zu erhalten, um den Bedarf an Nachtflügen abwickeln zu können.
- Für bestehende Betriebsgenehmigungen muss Rechtssicherheit und damit Planungssicherheit für Fluggesellschaften, Flughäfen und Anwohner gelten.
- Die Vorgaben für standortbezogene Betriebszeiten dürfen die Entwicklungspotenziale des Standortes nicht einschränken.
- Hinsichtlich der Nachtrandstunden sollte eine Praxis ermöglicht werden, die bei Verspätungen aus außerordentlichen Gründen – auch im Interesse der betroffenen Passagiere – einen Abflug noch ermöglicht.

4. Bürgerbeteiligung stärken und Akzeptanz erhöhen

Um eine höhere Akzeptanz für das Funktionieren des Luftverkehrs zu schaffen, gilt es, die von Infrastruktur und Flugbetriebsentscheidungen betroffenen Bürger in die Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Die derzeit im Bundesrat behandelten Vorschläge einzelner Bundesländer zur Implementierung zusätzlicher Verwaltungsverfahren bei der Festlegung von Flugverfahren/-routen und zur Verschärfung des LuftVG würden das schon heute in Deutschland im internationalen Vergleich extrem komplexe, aufwendige Planungsrecht um weitere Verwaltungsbürokratie erweitern. Sie verkennen zugleich, dass die Festlegung der Flugverfahren dem Primat der Sicherheit folgen muss. Die Vorschläge gehen in die falsche Richtung und sollten abgelehnt werden.

Stattdessen sollten die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung in den Fluglärmkommissionen gestärkt werden. Dazu sollte festgelegt werden, dass

- das Bürgerinteresse in geeigneter Weise in die Kommissionen einbezogen wird,
- die DFS ihre Vorschläge für Flugverfahren/-routen zunächst in die jeweilige Kommission einbringt, Alternativvorschläge aus den Kommissionen aufgreift und prüft, Prüfergebnisse in den Kommissionen vorstellt,
- das Umweltbundesamt neben DFS und BAF in die Arbeit der Kommissionen einbezogen wird,
- bei Planungsprozessen zu Ausbauprojekten eine realitätsnahe Flugroutenvorauswahl zur Bestimmung der Lärmbelastung vorgenommen wird.

Dabei muss sichergestellt werden, dass die Anstrengungen der Luftverkehrswirtschaft zur Umsetzung innovativer Flugverfahren für aktiven Schallschutz durch den Regelungsrahmen bei der Festlegung von Flugverfahren unterstützt und nicht konterkariert werden.

5. Prinzip der Selbstfinanzierung des Luftverkehrs erhalten

Bundesregierung und EU-Kommission haben regelmäßig ermittelt, dass der Luftverkehr bereits heute seine Infrastrukturkosten selbst trägt und das Luftverkehrssystem grundsätzlich gebühren/entgelt- und nicht steuerfinanziert wird.

Seitdem der Luftverkehr – mit der Liberalisierung seit Mitte der 90er Jahre – in einen wettbewerbsintensiven internationalen Markt geführt wurde, belasten zunehmende regulatorische und fiskalische Auflagen in Deutschland und in der Europäischen Union einseitig die deutschen und europäischen Unternehmen. Deswegen lehnt die Luftverkehrswirtschaft weitere Belastungen ab und fordert die unverzügliche Abschaffung der besonders stark wettbewerbsverzerrenden Luftverkehrsteuer.

Eine bedarfsgerechte und wettbewerbskonforme Weiterentwicklung der Infrastruktur des Luftverkehrsstandortes Deutschland erfordert ggf. auch Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand und darf durch EU-Beihilferecht nicht ausgeschlossen werden.

Betriebssubventionen werden im Grundsatz abgelehnt. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen stellen das europäische Beihilferecht und dessen Durchsetzung ein wichtiges Instrument dar. Hierbei orientiert sich die Beihilfekontrolle an den EU-Beihilfeleitlinien. Für bestehende oder zukünftige Betriebsbeihilfen ist der Nachweis zu erbringen, dass der fragliche Flughafen in einem vertretbaren Zeitraum nach Inbetriebnahme oder erheblichem Ausbau ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand (Betriebsbeihilfen) zu betreiben ist. Betriebssubventionen dürfen nur in Ausnahmefällen – und zwar bei nachweislichem Vorliegen übergeordneter strukturpolitischer Gründe – und unter strengen Auflagen gewährt werden. Sie sind von der Politik zu verantworten und müssen in jedem Fall mit den Interessen an einem gesamtwirtschaftlich gesunden Luftverkehrssystem in Deutschland in Einklang stehen.

Bei der Internalisierung externer Kosten ist der Luftverkehr Vorreiter und finanziert bereits die Kosten des Schallschutzes und der Gefahrenabwehr umfassend selber. Wichtig ist, dass darauf geachtet wird, dass die Internalisierung externer Kosten nicht zu Benachteiligungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern führt und dass keine Verzerrungen im internationalen Wettbewerb für deutsche Unternehmen entstehen.

Um nachhaltig Mobilität und Anbindung für Deutschland sicherzustellen, ist deutscher Luftverkehr unersetzlich, der sich aber im internationalen Wettbewerb mit wettbewerbsfähigen Standortbedingungen und -kosten messen muss. Daher muss im Rahmen der Selbstfinanzierung des Luftverkehrs in Deutschland gewährleistet werden, dass die öffentlich bestimmten Standortkosten nachhaltig wettbewerbsfähig gestaltet werden und Belastungen, die die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen, abgebaut werden.

6. Luftsicherheit gewährleisten und Sicherheitskontrollen effizienter gestalten

Fluggastkontrollen und Luftsicherheitskontrollen bei der Fracht stellen heute in Folge terroristischer Bedrohungen einen zunehmenden Engpass im Luftverkehr dar. Deswegen kommt einer Steigerung der Effizienz von Kontrollprozessen die Bedeutung einer

Abwehr terroristischer Ziele gleich und liegt somit im gemeinsamen Interesse von Staat, Wirtschaft und Reisenden.

- Fluggastkontrollen: In einem gemeinsamen Projekt von Luftverkehrswirtschaft und Behörden sollen Konzepte entwickelt werden, wie Fluggastkontrollen prozessual und technisch optimiert bzw. weiterentwickelt werden können.
- Luftfrachtsicherheit: Nachdem durch europäisches Recht Transferfracht bereits bei ihrem Startflughafen in Drittstaaten zu kontrollieren ist, müssen die deutschen Behörden und der nationale Gesetzgeber auf eine Doppelung von Transferfrachtkontrollen verzichten. Erneute Kontrollen in Deutschland erhöhen das Sicherheitsniveau nicht, bedeuten aber einen massiven Eingriff in die logistischen Abläufe an den Transferflughäfen in Deutschland.

7. Prioritäten für die intermodale Integration der Flughäfen

Der weitere Ausbau der Intermodalität zwischen Schienen- und Luftverkehr bietet ökologische und ökonomische Potenziale und muss daher weiter vorangebracht werden. Hierbei ist insbesondere die Anbindung der internationalen Hubflughäfen an den Schienenfernverkehr von großer Bedeutung. Entsprechende Defizite in München müssen mit Priorität behoben werden. Hohe Priorität soll auch die Neubaustrecke der DB vom Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens in Richtung Mannheim und weiter nach Basel haben, die eine Verlängerung der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Köln nach Frankfurt darstellt.

Gleichzeitig besteht erhebliches Potenzial, um durch eine stärker integrierte intermodale Vernetzung die Service- und Produktqualität attraktiver zu machen: Bessere Abstimmung der Fahrpläne der Eisenbahnen mit den Flugplänen, weltweite Reservierbarkeit und Vertrieb, Ticketing, Haftung, Gepäcklogistik etc. Daran wird mit den Partnern intensiv gearbeitet. Bei der Entwicklung länderübergreifender technischer und betriebstechnischer Einrichtungen und Verfahren (länderübergreifende Kompatibilität) wird dringend die Unterstützung seitens der Politik auf nationaler und europäischer Ebene benötigt.

8. Anforderungen an die Festlegung wettbewerbsfähiger Verkehrsrechte für den Flughafenstandort Deutschland

Luftverkehrsabkommen begleiten die Liberalisierung des Luftverkehrs und entwickeln sie fort. Bei der Aushandlung von Luftverkehrsabkommen muss allerdings zum einen insbesondere auf ein Level-Playing-Field für die betroffenen Unternehmen geachtet werden und zum anderen sind die Auswirkungen des Abkommens auf die gesamte Luftverkehrsanbindung eingehend zu prüfen. Die Gewährung von zusätzlichen Verkehrsrechten an Drittstaaten sollte deswegen an der Gewährleistung eines Level-Playing-Fields und einer Verbesserung der Angebotsqualität des Luftverkehrsstandorts Deutschland orientiert werden. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft begrüßt, dass die EU-Kommission in ihrer Mitteilung zur Luftfahrtußenpolitik Maßnahmen für einen faireren Wettbewerb vorschlägt.

Vor diesem Hintergrund sollten bei der Ausgestaltung von Luftverkehrsabkommen entsprechende Kriterien angelegt werden:

- Markterschließung: Grundsätzlich sollten die Abkommen so angelegt werden, dass sie faire Marktchancen für deutsche Fluggesellschaften und Flughäfen eröffnen und Angebot und Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland qualitativ verbessern. Auch Zugänge bei Ownership & Control auf Drittmärkten sollten durch Luftverkehrsabkommen ermöglicht bzw. erweitert werden.
- Sicherstellung eines Level-Playing-Field: In bilateralen Luftverkehrsabkommen sollten Regelungen zu unerlaubten Beihilfen sowie Mechanismen zu deren Einhaltung festgelegt werden. Nur dies kann sicherstellen, dass faire Chancen zwischen privatwirtschaftlich und staatlich kontrollierten Luftverkehrsgesellschaften existieren.
- Effiziente Verkehrsabwicklung und Verkehrsanbindung: Von Drehkreuzen werden Direktverbindungen eines Landes mit wichtigen Handelspartnern und Tourismusdestinationen erschlossen. Insofern sind diese Drehkreuze auch im strategischen Interesse eines Landes. Bilaterale

Luftverkehrsabkommen sollten deswegen ex-ante auch daraufhin angelegt sein, dass sie diese Drehkreuzfunktionen der Flughäfen im Interesse des Wirtschaftsstandorts stärken.

- Beschleunigte Genehmigungspraxis Luftfracht: So genannte Gelegenheitsverkehre stellen ein sehr gewichtiges Marktsegment dar und machten 2011 knapp ein Viertel der in Deutschland umgeschlagenen Luftfracht aus. Aber administrative Genehmigungsprozesse für dazu erforderliche ad hoc-Anträge über Ein- und Ausflüge von Frachtcharterflügen nach/aus Deutschland nehmen verhältnismäßig viel Zeit in Anspruch. Die Genehmigungsdauer für Ein- und Ausflüge von ad hoc-Frachtchartern durch das LBA muss deswegen deutlich verkürzt werden. Internationalen Vereinbarungen entsprechend ist hierbei zu prüfen, dass es keine entsprechenden Transportangebote deutscher Anbieter gibt (sog. Nichtverfügbarkeitserklärung).

9. Europäische Flugsicherung weiterentwickeln

In der deutschen Flugsicherung sind in den vergangenen Jahren erhebliche Kapazitätserweiterungen erzielt worden, während insbesondere die Fragmentierung des europäischen Luftraums bis heute nicht überwunden werden konnte. Die Folge sind vermeidbare Kosten, Umwege, Verspätungen und Emissionen. Daher sollten im Rahmen der Weiterentwicklung des Single European Sky (SES) beschleunigt alle relevanten und insbesondere Effizienzpotenziale im europäischen Luftraum erschlossen werden. Flugsicherung ist ein Teil der Wertschöpfungskette Luftverkehr. Die Flugsicherungsorganisationen sollten alle Möglichkeiten der Konsolidierung nutzen, um Effizienzpotenziale im europäischen Luftraum zu erschließen. Für einen effizienteren europäischen Flugsicherungsraum bedarf es neben dem Engagement der Flugsicherungsorganisationen jedoch auch eines neuen, beherzteren Kooperationswillens der EU-Mitgliedstaaten und der militärischen Institutionen. Der Bund sollte die Reform des europäischen Luftraum-Managements durch Realisierung

des SES einschließlich einer wirkungsvollen wirtschaftlichen Regulierung unterstützen und weiter voranbringen.

10. Aktive Mitgestaltung und effiziente Umsetzung europäischer Vorgaben zur Flugsicherheit (Safety)

Der sichere Betrieb des deutschen Luftverkehrs wird von den Fluggesellschaften, Flughäfen und der Flugsicherung gewährleistet und von den zuständigen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden des Bundes und der Länder überwacht. Dies geschieht auf Grundlage des international anerkannten Regelwerks der UNO- Zivilluftfahrtbehörde ICAO und zunehmend auf von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erarbeiteten Vorgaben.

- Deutschland sollte sich an der Entwicklung neuer oder geänderter Vorgaben durch die EASA stärker aktiv beteiligen, um die spezifischen Bedürfnisse Deutschlands von Anfang an angemessen einzubringen und eine effektive Vorgabenstruktur mitzugestalten, die garantiert, die betriebliche Sicherheit zu erhöhen und unnötige Bürokratie und Kosten zu reduzieren.
- Im Sinne einer effizienten, einheitlichen Umsetzung der europäischen Vorgaben sollte Deutschland Synergieeffekte durch die sinnvolle Bündelung von Ressourcen und die Zusammenlegung von Aufgabenfeldern in den Bundes- und Landesverwaltungen nutzen.

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Der BDL wurde 2010 als gemeinsames Sprachrohr der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Er wird geleitet von Klaus-Peter Siegloch als Präsident und Matthias von Randow als Hauptgeschäftsführer. Der BDL setzt sich für eine Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland ein. Als zentraler Ansprechpartner für Politik, Medien und Öffentlichkeit, bündelt und kommuniziert er die Themen, die von Bedeutung für die Branche sind. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr:



Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG



Condor Flugdienst GmbH



Deutsche Lufthansa AG



TUfly GmbH



DHL/European Air Transport Leipzig GmbH



Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.



Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



Fraport AG



Flughafen Köln/Bonn GmbH



Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.



DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



Gebr. Heinemann SE & Co. KG

Ansprechpartner:

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer

E-Mail: matthias.randow@bdl.aero, Fon: 030- 520077- 160, Fax: 030- 520077- 111

Carola Scheffler, Pressesprecherin

E-Mail: carola.scheffler@bdl.aero, Fon: 030- 520077- 116, Fax: 030- 520077- 111