

Stellungnahme zur

**Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
zum Antrag der Fraktionen von CDU und FDP
*„Neustart in der Verkehrspolitik –
gemeinsam die Zukunft der Mobilität gestalten“*
am 21. Februar 2018**

(Drucksache 17/1282)

14. Februar 2018

A. Allgemeine Anmerkungen

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft begrüßt den im Antrag der Fraktionen von CDU und FDP im Landtag Nordrhein-Westfalen angekündigten „Neustart in der Verkehrspolitik“. Die darin genannten allgemeinen Herausforderungen an eine „funktionierende Verkehrsinfrastruktur“ als „Grundlage für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand in Nordrhein-Westfalen“, an zukünftige Mobilitätsanforderungen und -angebote sowie an eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Betrachtung von Mobilität sind aus unserer Sicht zutreffend.

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft begrüßt insbesondere, dass sich die Fraktionen von CDU und FDP dem Problem einer massiv überlasteten Verkehrsinfrastruktur in NRW stellen, die bereits seit Jahren – auch im Luftverkehr – an ihre Kapazitätsgrenzen stößt, und sich darüber hinaus zu Mehrinvestitionen, zur Wiederherstellung, zum Erhalt, zum bedarfsgerechten Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur und insbesondere zur Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Bauvorhaben bekennt.

Auch im Luftverkehr brauchen wir eine bedarfsgerechte, international wettbewerbsfähige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur und wettbewerbsfähige Betriebszeiten sowie beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Über das richtige Bekenntnis zum Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur sowie zur Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Bauvorhaben hinaus bleibt der vorgelegte Antrag jedoch sehr im Allgemeinen. Der Antrag bezieht sich, wenn er etwas konkreter wird, fast ausschließlich auf den Straßen- und Schienenverkehr. Der Luftverkehr und die Luftverkehrsinfrastruktur finden hingegen in dem Antrag wie auch in dem beigefügten Fragenkatalog kaum Berücksichtigung. Daher fassen wir im Folgenden – z.T. auch über den Fragenkatalog hinausgehend – die Maßnahmen zusammen, die für eine zukünftige Luftverkehrspolitik notwendig sind.

Wir würden es begrüßen, wenn der Landtag von Nordrhein-Westfalen im Sinne des im Antrag genannten „Neustarts in der Verkehrspolitik“ die erforderlichen Maßnahmen unterstützt, um für den Luftverkehrsstandort Deutschland und NRW wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen zu schaffen. Für Gespräche dazu stehen wir dem Verkehrsausschuss und dem Landtag insgesamt jederzeit gerne für vertiefende Informationen und Gespräche zur Verfügung.

B. Handlungsempfehlungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft für die zukünftige Luftverkehrspolitik

1. Zur Stärkung der Investitionskraft müssen vor allem die nationalen Sonderbelastungen abgebaut werden:

Eine zunehmende Wettbewerbsverzerrung durch einseitige fiskalische und ordnungspolitische Belastungen entzieht den Unternehmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft immer mehr Investitionskraft. Dadurch sind Standorte und Arbeitsplätze deutscher Unternehmen zunehmend gefährdet, und es können auch die Potenziale für Investitionen in umweltfreundliche Technologien und Prozesse nicht ausgeschöpft werden. Deswegen muss die Politik die nationalen und europäischen Alleingänge mit ihren einseitigen Belastungen zurückführen (z.B. Abschaffung der Luftverkehrsteuer; Deckelung der Luftsicherheitskosten). Die Rückführung fiskalischer und ordnungspolitischer Belastungen wäre in diesem Sinne eine Stärkung der Industriepolitik zur Erhöhung der Investitionskraft der Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft. Dies würde zusätzliche private Investitionen in Klima- und Lärmschutzinnovationen ermöglichen.

Mit der Stärkung der Investitionskraft der Unternehmen könnten folgende konkrete Investitionen zur Erhöhung des Klima- und Lärmschutzes ermöglicht werden: Ersatz älterer Flugzeuge durch lärmreduzierte und energiesparende Modelle sowie Förderung der Nachrüstung zur Steigerung von Energieeffizienz und Lärmreduktion; neue lärmärmere und effizientere Landeverfahren mit neuer Navigationstechnik; Reduzierung der CO₂-Emissionen an Flughäfen; Herstellung und Nutzung alternativer Flugkraftstoffe zur Reduktion von CO₂-Emissionen sowie Einsatz des Biodiesels, der bei der Herstellung dieses alternativen Flugkraftstoffs entsteht, für bodengebundene Fahrzeuge (deutliche Feinstaubreduktion).

Zur Stärkung der Investitionskraft müssen vor allem folgende nationale Sonderbelastungen abgebaut werden:

1.1. Rückführung der Luftverkehrsteuer:

Die vom nationalen Gesetzgeber eingeführte Luftverkehrsteuer belastet die deutschen Luftverkehrsunternehmen weit überproportional, denn sie haben ihre Hauptabflugstandorte an deutschen Flughäfen und sehen mit Unternehmen im harten Wettbewerb, die ihre Hauptanflugstandorte in anderen Ländern ohne solche Belastungen haben. Der Abbau der Luftverkehrsteuer reduziert die belastenden Wettbewerbsverzerrungen und schafft Spielräume für Investitionen, z.B. in neue energieeffizientere und leisere Flugzeuge. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft begrüßt, dass CDU und FDP in ihrem Koalitionsvertrag in Nordrhein-Westfalen dazu eine entsprechende Initiative vereinbart haben.

1.2. (Teil-)Übernahme von Kosten der Luftsicherheit durch die öffentliche Hand:

Terrorismusbekämpfung und Gefahrenabwehr sind gesamtgesellschaftliche Aufgaben. Zur wettbewerbsfähigen Finanzierung der stetig zunehmenden Aufgaben der Luftsicherheit sollte der deutsche Staat zu einem überwiegenden Teil die Kosten an allen deutschen Flughäfen übernehmen. Damit würde Deutschland nachvollziehen, was in wesentlichen Wettbewerbsländern wie u.a. USA, Italien, Spanien praktiziert wird. Die Sonderbelastungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft durch die Luftsicherheitsgebühren ließen sich damit deutlich senken und Wettbewerbsverzerrungen reduzieren. Die teilweise Übernahme der Luftsicherheitsgebühren muss durch den Bund für alle Flughafenstandorte erfolgen, unabhängig von der Tatsache, ob die Kontrollen in der Verantwortung des Bundes oder im Auftrag des zuständigen Bundeslandes als Bundesauftragsverwaltung durchgeführt werden.

2. **Um die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Luftfahrt in Deutschland zu verbessern und den Luftverkehrsstandort Deutschland und Europa zu stärken, sind darüber hinaus folgende Schwerpunkte zu setzen:**

2.1. Industriepolitische Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Luftfahrt und Gewerkschaften zur Stärkung des Luftfahrtstandorts Deutschland institutionalisieren

Bundespolitik (BK, BMWi, BMVI) und Landespolitik, Luftfahrtindustrie und Luftverkehrswirtschaft (BDI, BDLI, BDL) und Gewerkschaften (IG Metall, Verdi) sollten künftig eine industriepolitische Zusammenarbeit zur Stärkung von Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Deutschland institutionalisieren und mit einer regelmäßigen Bund-Länder-Konferenz begleiten. Die koordinierende Federführung sollte bei einem Bundesministerium liegen.

2.2. Bedarfsgerechte Weiterentwicklung der deutschen Flughafeninfrastruktur:

Rechts- und Planungssicherheit für Fluggesellschaften, Flughäfen und Anwohner bei geltenden Planfeststellungsbeschlüssen und bestehenden Betriebsgenehmigungen müssen gewährleistet sein, d.h. insbesondere keine weiteren Betriebsbeschränkungen an deutschen Flughäfen, also keine weiteren Einschränkungen bei Nachtflugoptionen und Nachtrandstunden. Dazu gehört, die vorhandene Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht fortzuentwickeln: insbesondere an den Flughäfen Frankfurt und München sowie Düsseldorf und Berlin. Die nachhaltige Vernetzung von Luft-, Schienen- und Straßenverkehr muss durch intermodale Angebote verbessert werden.

2.3. Klimaschutz und Lärmschutz im Luftverkehr:

a) Umsetzung des ICAO-Klimaschutzabkommens:

Der ICAO-Beschluss zur weltweiten Einführung des Klimaschutzinstruments CORSIA ab 2020 muss konsequent umgesetzt werden. Folgerichtig ist die europäische Insellösung beim EU-Emissionshandelssystem ab 2021 zu beenden.

b) Lärmschutz auf Basis von internationalen Vereinbarungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen:

Es darf keine (Vor-)Festlegung auf eine Verschärfung der Lärmwerte im Fluglärmschutzgesetz geben, denn u.a. zeigen die Evaluierung der Lärmwirkungsforschung und die Weiterentwicklung der Luftfahrttechnik, dass die Maßnahmen des Fluglärmschutzgesetzes ausreichend Vorsorge treffen. Stattdessen sollte Lärmschutz entlang der international vereinbarten Lärmschutzstrategie (Balanced Approach der ICAO) umgesetzt werden, bei dem der Lärmschutz an der Quelle Vorrang hat.

c) Förderung von Investitionen für Lärm- und Klimaschutz (vgl. hierzu auch: erster Abschnitt/Luftverkehrsteuer)

Ein staatliches Förderprogramm sollte für private Investitionen in leiseren und energieeffizienteren Luftverkehr aufgesetzt werden:

- Modernisierung der Flugzeugflotten mit leiserem und energieeffizienterem Fluggerät,
- Elektromobilität an Flughäfen und satellitengestützte Anflugverfahren,
- marktgerechte Einführung von alternativen Kraftstoffen im Luftverkehr.

2.4. Novellierung der Fluggastrechte-Verordnung:

Die deutsche Bundesregierung muss den Novellierungsvorschlag der EU-Kommission für die Fluggastrechte-Verordnung unterstützen, damit die europäischen Fluggastrechte wieder in geregelte Bahnen gelenkt werden.

2.5. Einheitlicher europäischer Luftraum:

Das Europäische Flugsicherungssystem muss effizient weiterentwickelt und ein gemeinsamer europäischer Luftraum geschaffen werden.

2.6. Bei Einfuhrumsatzsteuer Wettbewerbsnachteil ausgleichen:

Bei der Einfuhr von Importen aus Drittstaaten über Flughäfen in Deutschland darf es keine steuerliche Benachteiligung gegenüber der Einfuhr von Importen aus Drittstaaten über andere europäische Flughäfen geben. Wie in den meisten europäischen Ländern bereits der Fall, muss es auch in Deutschland möglich werden, die Einfuhrumsatzsteuer nicht bereits zum Zeitpunkt der Einfuhr begleichen zu müssen, sondern erst zum Zeitpunkt des Wiederverkaufs mit der Umsatzsteuer verrechnen zu können.

2.7. Ergänzende Regeln im Streikrecht zu Arbeitskämpfen in der Daseinsvorsorge:

Ergänzende Regeln im Streikrecht müssen verankert werden, damit die Tarifautonomie auch im Luftverkehr ihre friedensstiftende Kraft zurückgewinnen kann:

- obligatorisches vorgeschaltetes Schlichtungsverfahren (Streik nur als letztes Mittel)
- obligatorische Urabstimmung vor der Aufnahme eines Streiks.

2.8. Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Lange Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie hohe Bürokosten erweisen sich im internationalen Vergleich als erheblicher Wettbewerbsnachteil für die deutsche Luftverkehrswirtschaft und den Luftverkehrsstandort Deutschland insgesamt. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft unterstützt daher die im neuen Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD im Bund vom 7. Februar 2018 vereinbarte Verabschiedung eines „Planungs- und Baubeschleunigungsgesetzes“, durch das insbesondere eine Erleichterung und Beschleunigung für Infrastrukturprojekte erreicht werden soll.

Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Michael Kandora, Leiter Infrastruktur

– Haus der Luftfahrt –

Friedrichstraße 79, 10117 Berlin

E-Mail: Michael.Kandora@bdl.aero

Telefon: 030 / 520 077-125