

Kernanliegen der deutschen Luftverkehrswirtschaft: Unsere gemeinsame Agenda von Unternehmen, Betriebsräten und Gewerkschaften

Die zentrale Herausforderung: Zukunftssicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland

Der Luftverkehr ist wichtiger Bestandteil des Verkehrssystems unserer mobilen Gesellschaft und schafft zusammen mit anderen Verkehrsträgern die Grundlage für wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und die Sicherung der individuellen Mobilität.

- Durch die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung in der Produktion von Waren und Dienstleistungen wie auch der Verflechtung der einzelnen Märkte ist die Flughafeninfrastruktur in Deutschland zu einem bedeutenden Standortfaktor geworden. Luftverkehr schafft damit die Voraussetzung für eine gute wirtschaftliche Entwicklung und gute Arbeitsplätze.
- Die deutsche Luftverkehrswirtschaft sichert über 800.000 Arbeitsplätze. Ihre Beschäftigten erwirtschaften rund 2 Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Der Luftverkehrssektor und seine Beschäftigten (inkl. der Vorleistungsindustrie) zahlen jährlich über 20 Mrd. EUR an Steuern und Sozialabgaben.

In welchem Maße die für den Wirtschaftsstandort bedeutenden Luftverkehrsunternehmen wettbewerbsfähig bleiben, zukunftsfähige Arbeitsplätze sichern und wie von Deutschland aus auch weiterhin internationale Ziele ohne Umwege erreicht werden können, ist zu einer wichtigen Frage der Zukunftssicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland geworden.

Wir stellen uns der Öffnung der Märkte und stehen für fairen Wettbewerb, für gute Arbeit und für Investitionen in den Umwelt- und Klimaschutz

Der Luftverkehr ist ein internationaler Wirtschaftssektor. Die Unternehmen und ihre Arbeitsplätze unterliegen deswegen immer dem internationalen Wettbewerb. Die Liberalisierung dieses Marktes erfolgte in den 90er Jahren. Statt nationaler Fluggesellschaften bieten inzwischen ca. 140 europäische Linienfluggesellschaften ihren Service an. Damit wurde der europäische Wirtschafts- und Tourismusraum deutlich besser erschlossen: Die Anzahl der geflogenen Strecken hat sich seit der Liberalisierung mehr als verdoppelt. Und die Nutzer haben heute die Auswahl: Die Anzahl der Strecken, auf denen mehr als zwei Fluggesellschaften ihre Flüge anbieten, hat sich verfünffacht. Seither ist das Fliegen für breite Bevölkerungsschichten erst möglich geworden. Wir haben uns dem Wettbewerb gestellt und eine hervorragende Luftverkehrsanbindung in Deutschland und in die ganze Welt geschaffen. Wir bieten kundenfreundlichen Service, attraktive Produkte und gute Arbeitsplätze.

Wir haben durch unsere engagierte Partnerschaft von Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugsicherung und mit unserer hohen Systemkompetenz einen leistungsfähigen Luftverkehrsstandort Deutschland geschaffen. Tragfähige und vertrauensvolle Sozialpartnerschaften in den jeweiligen Luftverkehrsunternehmen haben hierzu einen entscheidenden Beitrag geleistet.

Wir haben durch Investitionen in neue Technologien und neue Flugverfahren den Energieverbrauch und die Lärmentwicklung vom Verkehrswachstum entkoppeln können. Seit den 60er Jahren haben wir so die Schallemissionen um 80% senken können. Den spezifischen Treibstoffverbrauch konnten wir alleine seit 1990 um 37% senken; inzwischen haben wir einen durchschnittlichen spezifischen Verbrauch von weniger als 4 Liter pro Passagier auf 100km erreicht.

Aber wir müssen feststellen: Die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland und die Zukunft unserer Unternehmen und unserer Arbeitsplätze ist bedroht.

Denn während der Gesetzgeber unsere Unternehmen in den Wettbewerb führte, hat er versäumt, dafür zu sorgen, dass auf dem internationalen Luftverkehrsmarkt faire Wettbewerbsverhältnisse bestehen. Die EU wacht darüber, dass innerhalb des EU-Binnenmarktes gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen bestehen. International ist das nicht der Fall. Luftverkehr ist nicht Teil der WTO. Es ist der EU nicht gelungen, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und nationale Alleingänge bei den Rahmenbedingungen innerhalb Europas zu unterbinden. Noch weniger ist es gelungen, Wettbewerbsgleichheit und Fairness zwischen der EU und Drittstaaten sicher zu stellen. Im Gegenteil: Die regulativen und steuerlichen Lasten wurden in Deutschland und in der EU deutlich erhöht, während die Rahmenbedingungen für unsere internationalen Wettbewerber von ihren Gesetzgebern sehr förderlich ausgestaltet wurden.

Die Folge ist: Unseren Unternehmen stehen heute groß gewordene, finanzstarke und teilweise subventionierte Nicht-EU-Unternehmen gegenüber, die solche Lasten, die in Deutschland und in der EU gelten, in ihren Heimatländern nicht im Entferntesten kennen. Regulative Lasten in Deutschland und der EU bedeuten automatisch Vorteile für Wettbewerber aus Drittstaaten. Diese nutzen das Gefälle bei den Rahmenbedingungen (Finanzstärke, günstige Kostenbasis, weniger regulative Auflagen, niedrige Arbeits- und Sozialstandards, kurze Infrastruktur-Bauzeiten etc.), um inzwischen sehr erfolgreich im deutschen Luftverkehrsmarkt zu operieren bzw. die Verkehrsströme über ihre Staaten zu lenken. Unsere Unternehmen verlieren deswegen seit Jahren Umsatz, Marktanteile und Gewinne und können dieser Entwicklung immer weniger Stand halten. Deutsche Standorte und Arbeitsplätze im Luftverkehr gehen damit verloren.

Im klaren Gegensatz dazu unterstützen andere Nationen aktiv den Ausbau des Luftverkehrs, weil sie ihn als wertvolles Instrument zur Positionierung ihrer Volkswirtschaft in einer sich stetig weiterentwickelnden Weltwirtschaft, zur Beteiligung an Wachstumsmärkten und zur aktiven Gestaltung eines Strukturwandels sehen und nutzen.

Wettbewerbsverzerrende Sondersteuern, Beschränkung der Betriebszeiten, nationale und europäische Alleingänge bei Gesetzen und Verordnungen – alles dies hat unsere wettbewerblichen Rahmenbedingungen fortlaufend verschlechtert. Deswegen müssen wir unsere Zukunft neu gestalten. Deutschland und Europa sind unsere Heimat. Wir bekennen uns zum Standort Deutschland.

Deswegen fordern wir:

Politik muss umsteuern: in Deutschland und in Europa

Wir, die Unternehmen und Beschäftigten der deutschen Luftverkehrswirtschaft, wollen uns erfolgreich dem Wettbewerb im internationalen Luftverkehrsmarkt stellen.

Aber wir wissen inzwischen aus schmerzhafter Erfahrung: Wir werden das nur schaffen, wenn die Politik in Deutschland und in der EU ihre regulativen und steuerlichen Auflagen so ausgestaltet, dass sie nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten unserer Standorte und Arbeitsplätze führen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Luftverkehr müssen unverzüglich und grundsätzlich auf den Prüfstand. Es darf nicht sein, dass mit Hinweisen auf Steuereinnahmen und Verbraucher- und Umweltschutz Gesetze fortgeführt oder neu beschlossen werden, die lediglich dazu führen, dass unsere Unternehmen Marktanteile, Standorte und Arbeitsplätze an unsere internationalen Wettbewerber verlieren und damit auch unsere Kraft als Steuerzahler, Innovatoren und Arbeitgeber verloren geht, aber für den Umwelt- und Verbraucherschutz gar keine Vorteile erzielt werden, sondern teilweise sogar Nachteile entstehen.

Das sind unsere Forderungen als Unternehmen, Betriebsräte und Gewerkschaften der deutschen Luftverkehrswirtschaft:

- Tarifliche und gesetzliche **Arbeits- und Sozialstandards** sind ein hohes Gut. Sie sind die Basis für spürbare Qualität, hohe technische Kompetenz und Sicherheit im Luftverkehr und an den Flughäfen. Um diese auch künftig sicherstellen zu können, muss ihre Anwendung durch alle in Deutschland stationierten Unternehmen und für alle in Deutschland stationierten Mitarbeiter ausländischer Unternehmen erfolgen. Ihre Beachtung muss vom Gesetzgeber und den Behörden überwacht und ggf. durchgesetzt werden.

- Wir unterstützen die Einbeziehung des Luftverkehrs in einen wettbewerbsneutralen europäischen **Emissionshandel**, was bedeutet, dass diese Einbeziehung nur dann erfolgen darf, wenn sichergestellt wird, dass auch Drittstaaten einbezogen werden und ihren Widerstand hiergegen aufgeben haben. Ansonsten drohen Schäden für die Effizienz und Nachhaltigkeit des Wettbewerbs oder Handelskriege zu Lasten der europäischen Wirtschaft und deren Beschäftigten. Stattdessen fordern wir von der EU-Kommission und den Mitgliedstaaten, auf Ebene der ICAO weiter an einer weltweiten Lösung zu arbeiten.
- Wir werden den Treibstoffverbrauch weiter verringern und dazu die Energieeffizienz pro Jahr um jeweils 1,5% steigern. Darüber hinaus fordern wir die Politik dringend auf, unser Engagement für **alternative Treibstoffe und Antriebe** zu unterstützen, und dafür Mittel aus dem Energie- und Klimafond für die Forschung auf diesem Gebiet zur Verfügung zu stellen.
- Wir fordern die Bundesregierung auf, dem Beschluss des Bundesrates zu folgen, die **Luftverkehrsteuer** wieder abzuschaffen. Die dem Bundestag und Bundesrat seitens des Bundesministeriums der Finanzen vorgelegte Evaluierung hat gezeigt, dass der nationale Alleingang die deutsche Luftverkehrswirtschaft in wettbewerbsverzerrender Weise trifft: In der Folge führt die Luftverkehrsteuer zu einer weit überproportional hohen Ergebnisbelastung deutscher Unternehmen in dreistelliger Millionenhöhe und zu Abwanderungen von deutschen Flughäfen (und Fluggesellschaften) hin zu ausländischen Flughäfen (und Fluggesellschaften).
- Wir fordern, dass bei der Regelung von **Betriebszeiten der Flughäfen** dem „Balanced Approach“ der internationalen staatlichen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) gefolgt wird. Demzufolge sind Betriebsbeschränkungen nur als letztes Mittel anzuwenden, wenn alle anderen Maßnahmenoptionen ausgeschöpft sind und die Verkehrsfunktion des Flughafens durch diese Betriebsbeschränkungen nicht substantiell beeinträchtigt wird. Wir wollen als Unternehmen und Beschäftigte der Luftverkehrswirtschaft eine gute Nachbarschaft mit den Anwohnern im Umfeld von Flughäfen und unser Engagement für den Lärmschutz fortführen. In diesem Sinne fordern wir, dass für Bürger und Unternehmen Planungssicherheit bei den Betriebszeiten der Flughäfen geschaffen wird. Um dies zu gewährleisten sollten in einem Bund-Länder-Konzept die wesentlichen Elemente einer leistungsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur definiert werden. Wir lehnen dabei weitere Einschränkungen der Betriebszeiten ab.

- Wir begrüßen, dass die EU-Kommission in ihrer Mitteilung zur Luftfahrtaußenpolitik Maßnahmen für einen faireren Wettbewerb vorschlägt (Level-Playing-Field). Wir fordern, dass bei der Aushandlung von **Luftverkehrsabkommen** zum einen insbesondere auf ein Level-Playing-Field für die betroffenen Unternehmen geachtet wird und zum anderen die Auswirkungen des Abkommens auf die gesamte Luftverkehrsanbindung eingehend geprüft werden. 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. In bilateralen Luftverkehrsabkommen sollten Regelungen gegen unerlaubte Beihilfen sowie Mechanismen zu deren Einhaltung festgelegt werden. Damit kann dazu beigetragen werden, dass faire wettbewerbliche Marktchancen existieren.
- Wir fordern von EU-Kommission, Rat und Parlament eine Überprüfung der bestehenden Agenda zur **Schaffung eines SingleEuropeanSky in Europa** mit dem Ziel, dass auch unsere europäischen Nachbarstaaten und ihre Flugsicherungen ihr Engagement für den SES deutlich verstärken.

Wir bekennen uns zum Standort Deutschland. Wir arbeiten gemeinsam daran, dass die deutsche Luftfahrt erfolgreich ist und damit unser Land auch weiterhin erfolgreich sein kann. Das sichert auch unsere Arbeitsplätze. Nun ist es an der Politik wieder für faire Rahmenbedingungen in der Luftfahrt zu sorgen.

Die Unterzeichner

Claudia Amier
Betriebsratsvorsitzende
Fraport AG

Nicoley Baublies
Vorsitzender
Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V.

Christine Behle
Mitglied des Bundesvorstands
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Christoph Blume
Sprecher der Geschäftsführung
Flughafen Düsseldorf GmbH

Frank Bsirske
Vorsitzender
Ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Dr. Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Lufthansa AG

Martin Hellwig
Betriebsratsvorsitzender
Flughafen Hamburg GmbH

Dr. Michael Kerkloh
Vorsitzender der Geschäftsführung
Flughafen München GmbH

Eckhard Lieb
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
Deutsche Lufthansa AG

Wolfgang Prock-Schauer
Chief Executive Officer
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG

Dr. Stefan Schulte
Vorsitzender des Vorstands
Fraport AG

Ilja Schulz
Präsident
Vereinigung Cockpit e.V.

Klaus-Peter Siegloch
Präsident Bundesverband
der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.

Edgar Stejskal
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
Fraport AG

Ralf Teckentrup
Vorsitzender der Geschäftsführung
Condor Flugdienst GmbH