

Stellungnahme des BDL, VC, UFO und ver.di zur Studie des Handelsblatt Research Institute ‚Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Luftverkehr‘

1. Warum wurde ein Gutachten zu „Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Luftverkehr“ beauftragt?

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft steht vor enormen Herausforderungen und muss feststellen: **Die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland und die Zukunft unserer Unternehmen und unserer Arbeitsplätze sind bedroht.** Die deutsche Luftverkehrswirtschaft verliert seit einigen Jahren Marktanteile – besonders im globalen Wettbewerb. Deutschland gehen damit wesentliche Wachstumschancen verloren.

Vor diesem Hintergrund haben die Unternehmen (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft/BDL) und Gewerkschaften (Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, Vereinigung Cockpit VC, Unabhängige Flugbegleiter Organisation UFO) der deutschen Luftverkehrswirtschaft das HB Research Institute (Prof. Dr. Bert Rürup) beauftragt, folgende Fragen gutachterlich zu bewerten:

- Worauf ist die nachlassende Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen zurückzuführen?
- Welche Faktoren beeinflussen die Wettbewerbsfähigkeit von Fluggesellschaften und Flughäfen maßgeblich?

2. Was ist das Ergebnis des Gutachtens?

In dem Gutachten werden die relevanten Unterschiede der Standortbedingungen im internationalen Luftverkehr hinsichtlich der regulatorischen und abgaberechtlichen Rahmenbedingungen, der Eigentümerstrukturen, der infrastrukturellen Gegebenheiten sowie der Arbeitsentgelte, der Arbeitsproduktivität, der Arbeitsbedingungen, dem Regelwerk am Arbeitsmarkt und der Sozialstandards herausgearbeitet.

Das Gutachten von Prof. Rürup zeigt im Ergebnis, dass die Standortbedingungen in Deutschland und Europa inzwischen zu nachweisbaren Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Luftfahrt führen: Denn während der Gesetzgeber die hiesigen Unternehmen in den Wettbewerb führte, hat er versäumt, fairen Wettbewerb 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.

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, eine Grundlage der deutschen Wirtschaft. In der Frage geraten die als Stützpfeiler der deutschen

Gesellschaft etablierten Arbeits- und Sozialstandards in Gefahr, gehen Arbeitsplätze verloren und Wachstum wandert ab.

3. Welche Schlussfolgerungen sind aus den Ergebnissen des Gutachtens zu ziehen?

Vor dem Hintergrund der von Prof. Rürup 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 weitere Betriebsbeschränkungen unterbleiben. Nationale Alleingänge, also staatliche Eingriffe, die nicht im internationalen Maßstab wettbewerbsneutral ausgestaltet werden, verschlechtern die wirtschaftlichen Ergebnisse der Luftverkehrsunternehmen. Die Koalition hat sich in ihrem Koalitionsvertrag vorgenommen, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft zu stärken. Nach der Analyse von Prof. Rürup sind dazu folgende Entscheidungen zu treffen:

- Die dem Bundestag und Bundesrat seitens des Bundesministeriums der Finanzen vorgelegte Evaluierung hat gezeigt, dass der nationale Alleingang bei der Luftverkehrssteuer die deutsche Luftverkehrswirtschaft in wettbewerbsverzerrender Weise trifft. Allein deswegen muss die Bundesregierung die Luftverkehrssteuer wieder abschaffen. Weitere Gutachten belegen zudem die negativen volkswirtschaftlichen Effekte der Steuer, zuletzt eine Analyse der IATA.
- Eine Einbeziehung des Luftverkehrs in einen marktbasieren 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-Luftfahrtbehörde ICAO gelegt werden. Innereuropäische Insellösungen werden als wettbewerbsverzerrend und auch klimapolitisch ineffizient abgelehnt.
- Projekte zur Förderung von Forschung und Entwicklung von alternativen Technologien und Treibstoffen sind 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.
- Vor einer Festlegung von Betriebszeiten ist der „Balanced Approach“ der internationalen staatlichen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zu stärken. Denn konsequent umgesetzt, bietet der „Balanced Approach“ der ICAO 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.

- Der Fortbestand der derzeitigen Nachtflugregelungen an wichtigen Flughafenstandorten muss gesichert werden. Dem Wirtschaftsstandort Deutschland muss die Möglichkeit gegeben werden, dem Bedarf an Nachtflügen im Rahmen dieser Regelungen entsprechen zu können. Nachtrandstunden sind für die Funktionsfähigkeit von Flughäfen elementar und betriebsnotwendig, daher darf es hier nicht zu weiteren Einschränkungen kommen. Für bestehende Betriebsgenehmigungen muss Rechtssicherheit und damit Planungssicherheit für Fluggesellschaften, Flughäfen und Anwohner gelten.
- 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.
- Fluggastkontrollen und Luftsicherheitskontrollen bei der Fracht stellen heute in Folge terroristischer Bedrohungen einen zunehmenden Engpass im Luftverkehr dar. Deswegen sollte die Effizienz von Kontrollprozessen gesteigert werden. Das liegt im gemeinsamen Interesse von Staat, Wirtschaft und Reisenden.
- Die Gewährung von Verkehrsrechten an Drittstaaten sollte sich an einer Verbesserung der Angebotsqualität des Luftverkehrsstandorts Deutschland und an der Gewährleistung eines Level-Playing-Fields orientieren. Dazu muss der Gesetzgeber die fiskalischen und regulativen Rahmenbedingungen in Deutschland und in der EU so ausgestalten, dass ein fairer Wettbewerb für hiesige Luftverkehrsunternehmen wieder möglich wird.

Wenn der Gesetzgeber nicht handelt wird der Druck auf die Arbeits- und Sozialstandards zunehmen. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft will dies nicht: Die Unternehmen und Gewerkschaften stellen sich der Öffnung der Märkte und stehen für fairen Wettbewerb, für gute Arbeit und für Investitionen in den Umwelt- und Klimaschutz.

Die Unternehmen und Gewerkschaften bekennen sich zum Standort Deutschland und arbeiten gemeinsam daran, dass die deutsche Luftfahrt erfolgreich ist und damit auch der Wirtschaftsstandort Deutschland weiterhin erfolgreich sein kann. Das sichert auch Arbeitsplätze in erheblichem Maße. Nun ist es an der Politik, wieder für faire Rahmenbedingungen in der Luftfahrt zu sorgen.

Berlin, März 2014