

**Zusammenfassung der Vorschläge und Forderungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft
für ein Luftverkehrskonzept von Bund und Ländern
Pressekonferenz, Frankfurt, 15. Januar 2014**

Statement Klaus-Peter Siegloch, Präsident des BDL

Wir begrüßen außerordentlich, dass sich Union und SPD in ihrem Koalitionsvertrag darauf verständigt haben, ein Luftverkehrskonzept für Deutschland zu erarbeiten, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft zu stärken. Wir halten das für ein gutes Vorhaben, ein dringend notwendiges Vorhaben. Ein nationales Luftverkehrskonzept muss klare und verbindliche Aussagen zur Wettbewerbsfähigkeit, zur Infrastrukturentwicklung und zu Umwelt- und Lärmschutz enthalten.

Wir begrüßen auch, dass die Bundesregierung das Luftverkehrskonzept gemeinsam mit den Ländern unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeiten will. Denn die Gestaltung des Luftverkehrs ist eine gesamtstaatliche Aufgabe. Jetzt kommt es darauf an, dass die Beteiligten so schnell wie möglich mit der Arbeit am Konzept beginnen und diese möglichst noch 2014 abschließen.

Erste Vorarbeiten, auf die ein solches nationales Luftverkehrskonzept aufsetzen kann, gibt es ja bereits. So haben die norddeutschen Länder ein Luftverkehrskonzept für den norddeutschen Raum vereinbart, das in vielen Punkten in die richtige Richtung weist. Und unter dem Vorsitz des ehemaligen Hessischen Verkehrsministers Dieter Posch hat eine Kommission Fragestellungen identifiziert, auf die ein nationales Luftverkehrskonzept zwingend Antworten finden muss. Daran waren neben dem Bund auch diverse Landesregierungen und das Bundesumweltamt beteiligt.

Wir als Luftverkehrsbranche möchten unseren Beitrag zu dieser Diskussion leisten. Wir legen heute unsere Vorschläge für ein nationales Luftverkehrskonzept vor. Aus

unserer Sicht gehören in das Konzept folgende Punkte:

- Wir brauchen gleiche Spielregeln für alle! Deshalb fordern wir, die Rahmenbedingungen für den internationalen Wettbewerb wettbewerbsneutral zu gestalten.
- Im Sinne von mehr Planungssicherheit für alle Beteiligten schlagen wir vor, im Bund-Länder-Konzept den Bedarf an Nachtflügen und von Nachtflugstandorten festzulegen.
- Wir machen einen Vorschlag, wie wir Bürgerbeteiligung stärken und Akzeptanz erhöhen können, ohne mehr Bürokratie zu erzeugen.
- Zusammen mit dem Bundesinnenministerium arbeiten wir an konkreten Vorschlägen für effizientere Sicherheitskontrollen an den Flughäfen, denn wir wollen bei gleichbleibendem Sicherheitsniveau schnellere Kontrollprozesse.
- Und wir brauchen eine Strategie für eine wirkungsvolle Regulierung der europäischen Flugsicherungsmonopole.

SPERRFRIST 15.07.14, 10:30 Uhr

Statement Dr. Christoph Franz, Vorstandsvorsitzender Deutsche Lufthansa AG

Für rund 90 Prozent der Unternehmen im Maschinenbau ist der Luftverkehr „sehr wichtig oder wichtig“. Das hat jüngst eine Befragung durch das ifo Institut ergeben. Wenn wir also immer wieder über die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrs sprechen und faire Wettbewerbsbedingungen fordern, dann geht es nicht nur um unsere eigene Branche. Es geht auch um die Chancen der anderen Unternehmen in Deutschland und besonders die deutschen Vorzeige-Branchen, wie Maschinenbau, Automobilbau und Chemie. Das deutsche Geschäftsmodell funktioniert nur mit deutschem Luftverkehr.

Die Bedeutung des Luftverkehrs für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist unbestritten. Dennoch fallen die deutschen und europäischen Luftverkehrsunternehmen trotz immenser eigener Anstrengungen im globalen Wettbewerb weiter zurück. In Deutschland und Europa wird erfolgreicher, eigener Luftverkehr offenbar für selbstverständlich gehalten. Während hochgeförderte Staatsairlines vor allem außerhalb der EU von ihren Staaten gehegt und gepflegt werden, werden deutsche und europäische Fluggesellschaften zunehmend reguliert und finanziell belastet. Wir erwarten keine Unterstützungsleistungen oder Rahmenbedingungen, wie sie etwa in den Vereinigten Arabischen Emiraten oder der Türkei selbstverständlich sind. Aber: Wir erwarten, dass bestehende einseitige Sonderbelastungen abgebaut und offensichtliche Ineffizienzen und unfaire Wettbewerbsbedingungen beseitigt werden. Unsere eigenen intensiven und wirklich nicht leichten Kostensenkungsprogramme reichen nur dann aus, wenn wir in einem fairen Wettbewerbsumfeld arbeiten können.

Hier sind drei Vorschläge, die ein nationales Luftverkehrskonzept enthalten, um deutsche und europäische Wettbewerbsfähigkeit zu stärken:

Erstens: Die Politik darf keine Eingriffe in den Markt vornehmen, ohne vorab die Folgen des Handelns abzuschätzen.

Wenn Politik Wettbewerb fordert und fördert, muss die zentrale Frage des

politischen Handelns lauten: Gilt eine Maßnahme für alle Marktteilnehmer gleichermaßen – oder belastet sie die heimischen Unternehmen im internationalen Wettbewerb einseitig? Einseitigen Belastungen kann und darf es in diesem Wirtschaftssektor nicht geben. Der einzige richtige Ansatz: Internationaler Wettbewerb mit mehr Level-Playing-Field, also mit gemeinsamen Rahmenbedingungen und Wettbewerbsaufsicht! Alles, was dagegen verstößt – also alle einseitigen und somit wettbewerbsverzerrenden Eingriffe - müssen so schnell wie möglich abgeschafft werden und dürfen grundsätzlich nur standortübergreifend eingeführt werden. Das betrifft vor allem die Luftverkehrssteuer, die überwiegend von den deutschen Fluggesellschaften getragen wird. Aber es betrifft auch den EU-Alleingang beim Emissionshandel, der die europäischen Airlines im globalen Wettbewerb zusätzlich schwächt. Wir haben beim Emissionshandel einen internationalen Fahrplan ab 2020 festgelegt. Der Emissionshandel muss bis 2020 ausgesetzt werden.

Zweitens: Nur wer weiß, wie sich ein Markt perspektivisch entwickelt, kann auch die richtigen Weichen dafür stellen. Deswegen fordern wir die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den Ländern regelmäßige Analysen der internationalen Rahmenbedingungen und Marktentwicklungsanalysen durchzuführen.

Drittens: Sicherheitskontrollen sind heute ein Engpass in der schnellen und komfortablen Passagierabfertigung. Vor dem Hintergrund der gegebenen Bedrohungslage und stetig wachsendem Verkehr müssen diese Sicherheitskontrollen deutlich effizienter organisiert werden. Sie dürfen kein Flaschenhals sein. Gemeinsam mit dem Bundesinnenministerium schlagen wir ein umfassendes Projekt vor, das schnell Optimierungspotenziale erarbeitet.

Um es abschließend an einem ganz einfachen Beispiel zu verdeutlichen, worum es uns geht: Lufthansa hat eines der größten privaten Investitionsvorhaben auf den Weg gebracht und investiert 36 Mrd. Euro in effiziente, lärmarme und umweltfreundlichere Flugzeuge. Wir senken unsere CO₂-Emissionen und fliegen leiser. Das erwarten die Menschen in Deutschland und die Politik von uns – und das ist selbstverständlich unser eigener Anspruch. Wir brauchen aber die Mittel, um

dies finanzieren zu können.

Wir brauchen keine Subventionen im deutschen Luftverkehr. Es ist aber dringend notwendig, einseitige Belastungen abzubauen. Hier nehmen wir die Bundesregierung beim Wort, die sich in ihrer Koalitionsvereinbarung für eine Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland ausspricht. Auch versprechen die hessischen Koalitionspartner den Frankfurter Flughafen wettbewerbsfähig zu halten. Nur so wird Wachstum und Modernisierung des Luftverkehrs mittelfristig noch in Deutschland stattfinden.

Viel wichtiger aber: Als deutsche Fluggesellschaften wollen wir weiter Deutschland und Europa mit der Welt verbinden, weil wir unseren volkswirtschaftlichen Beitrag ernst nehmen und weil wir Interesse an der Prosperität dieses Landes und Kontinents haben. Dafür brauchen wir bessere Rahmenbedingungen.

SPERRFRIST 15.01.14: 19:30 Uhr

Statement Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands der Fraport AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine gute wirtschaftliche Entwicklung kann es nur geben, wenn wir in Deutschland verlässliche Rahmenbedingungen haben. Dazu gehört Planungssicherheit. Das gilt für die Unternehmen, die investieren wollen, genauso wie für die Bürger. In unseren Vorschlägen für ein nationales Luftverkehrskonzept machen wir dazu drei Aussagen:

Erstens: Es wäre ein großer Beitrag für die Planungssicherheit aller Beteiligten, wenn wir in einem nationalen Luftverkehrskonzept verbindlich festlegen, wo wir aus nationalem Interesse dauerhaft Nachflugooptionen brauchen. Dabei sagen wir klar: Wir brauchen international wettbewerbsfähige Betriebszeiten in Deutschland. Es kann nicht sein, dass die Betriebszeiten an deutschen Flughäfen Standort für Standort weiter eingeschränkt werden, während unsere Wettbewerber in der Türkei, im Nahen Osten und in Asien rund um die Uhr fliegen dürfen. Wir benötigen eine gewisse Zahl an nachtoffenen Flughäfen, um den Mindestbedarf decken zu können – sowohl für den Fracht- als auch für den Passagierflug. Weitere Einschränkungen der Betriebszeiten sollten in dem Konzept ausgeschlossen werden, denn in Deutschland sind sie schon heute restriktiver als überall sonst.

Zweitens: Wir brauchen eine verlässliche Lärmschutzstrategie. Oberste Priorität sollte dabei der aktive Schallschutz haben. Allein die Flottenmodernisierung der Fluggesellschaften ist eines der größten Investitionsprogramme in der deutschen Wirtschaftsgeschichte. Hinzu kommen die Aufwendungen für den passiven Schallschutz, der ebenfalls die Anwohner entlastet. Zudem wollen wir die betrieblichen Abläufe bei den Flugbewegungen am Flughafen und die An- und Abflugverfahren möglichst lärmreduzierend gestalten.

Drittens: Die deutsche Luftverkehrswirtschaft tritt dafür ein, die Bürger noch besser in Entscheidungsprozesse einzubeziehen, etwa bei der Festlegung von Flugverfahren. In der vergangenen Legislaturperiode haben einzelne Länder im Bundesrat Vorschläge zur Veränderung von Planungsprozessen gemacht. Diese

halten wir nicht für geeignet, um Beteiligung und Akzeptanz zu fördern, sie wären sogar kontraproduktiv. Denn sie hätten nicht eine bessere Beteiligung zur Folge, sondern lediglich eine Vervielfachung von Verwaltungsverfahren. Angesichts der ohnehin hochkomplexen Planungsprozesse in Deutschland wäre diese weitere Bürokratisierung Gift für den Standort.

Wir schlagen stattdessen also alternativ vor, die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung in den Fluglärmkommissionen deutlich zu stärken. Dazu sollte im Luftverkehrskonzept eine Reihe von Punkten festgelegt werden:

- Das Bürgerinteresse sollte künftig noch stärker in die Arbeit der Kommissionen einfließen.
- Die Rolle der Kommissionen bei der Festlegung von Flugrouten sollte aufgewertet werden. Dabei empfehlen wir, dass die DFS ihre Vorschläge für Flugverfahren frühzeitig in die jeweilige Fluglärmkommission einbringt und Alternativvorschläge aus den Gremien überprüft.
- Und schließlich sollte das Umweltbundesamt anders als bisher in die Arbeit der Fluglärmkommissionen einbezogen werden.

SPERRZEICHEN 15.01.14: 10:30 UHR