

Leitlinien für fairen Wettbewerb im internationalen Luftverkehr und für einen leistungsfähigen deutschen Luftverkehrsstandort

Beschlossen durch das Präsidium des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) e.V.

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 fortschreitende Internationalisierung der Güter- und Arbeitsmärkte und die damit einhergehende 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.

In welchem Maße die für den Wirtschaftsstandort bedeutenden Luftverkehrsunternehmen wettbewerbsfähig bleiben 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.

I. Wie hat sich der internationale Wettbewerbsmarkt im Luftverkehr entwickelt?

Der früher in einem regulierten Markt vor allem staatlich betriebene Luftverkehr ist im Zuge der neunziger Jahre in einen liberalisierten internationalen Wettbewerbsmarkt überführt worden. Mit dieser Liberalisierung gelten drei wesentliche Rahmenbedingungen, insbesondere auch für den Passagierverkehr:

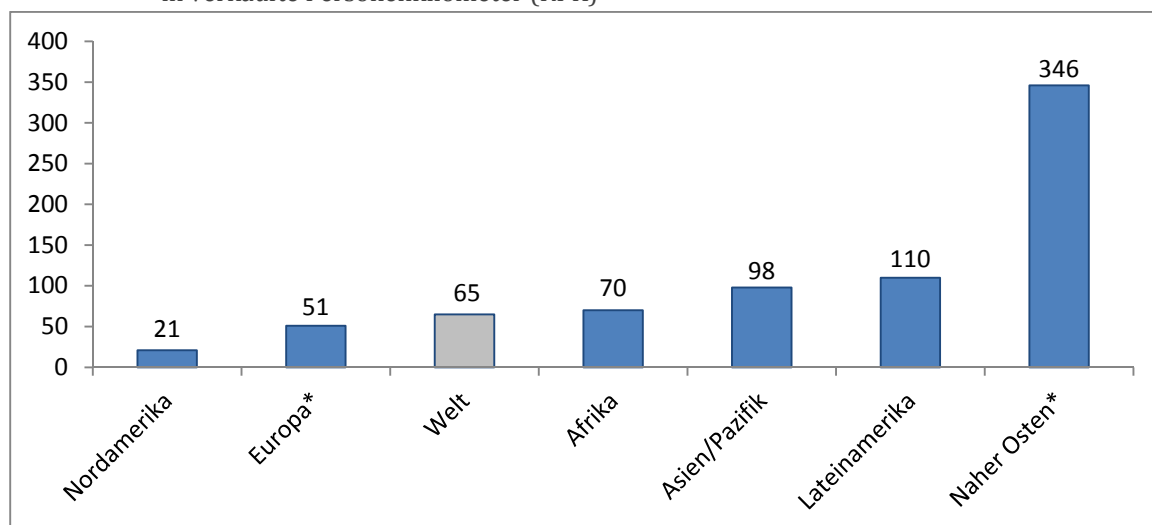
- Die Unternehmen des Luftverkehrs stehen in einem harten wirtschaftlichen Wettbewerb zueinander, dessen preisliche und qualitative Ausprägung insbesondere durch das Internet im höchsten Maße transparent und damit wettbewerbsverstärkend ist.
- Dieser Wettbewerbsmarkt ist ein umfassend internationaler Markt – mit der Folge, dass sich für die Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft die Stärken oder Schwächen ihrer Wettbewerbsfähigkeit immer im internationalen Maßstab erweisen.

- Auf diesem internationalen Wettbewerbsmarkt stehen die privaten bzw. privatisierten deutschen Fluggesellschaften zudem häufig im Wettbewerb mit staatlichen bzw. staatlich unterstützten Fluggesellschaften.

Derzeit bieten in Europa rund 140 europäische Fluggesellschaften planmäßig Flugdienstleistungen an. Diese Fluggesellschaften werben grenzüberschreitend(!) um die Gunst der Passagiere. Seit 1992 hat sich die Zahl der angebotenen innereuropäischen Strecken mehr als verdoppelt und die Zahl der inneuropäischen Strecken, auf denen mehr als zwei Wettbewerber miteinander konkurrieren, hat sich vervielfacht. Nicht nur Fluggesellschaften, auch einzelne Flughäfen stehen zueinander im Wettbewerb; gerade die Einführung der Luftverkehrsteuer im nationalen Alleingang zeigt, dass sowohl die deutschen Fluggesellschaften durch solche wettbewerbsverzerrenden staatlichen Eingriffen gegenüber ihren Wettbewerbern benachteiligt werden als auch deutsche Flughäfen Passagiere an Flughäfen im Ausland verlieren.

Die Wettbewerbssituation für die europäische Luftverkehrswirtschaft ist nicht nur durch die Konkurrenz zu anderen europäischen Wettbewerbern geprägt, sondern – zunehmend – auch durch die Konkurrenz zu außereuropäischen Wettbewerbern.

Abbildung 1: Luftverkehrswachstum (in %) von Fluggesellschaften nach Regionen (2000-2012); in verkaufte Personenkilometer (RPK)



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von IATA

* Die Verkehrswerte der größten türkischen Fluggesellschaft, Turkish Airlines, wurden entsprechend der geografischen Definition dem Nahen Osten zugerechnet. Die IATA hingegen zählt die Türkei zu Europa.

In den letzten zehn Jahren haben sich in Asien, Lateinamerika sowie dem Nahen Osten neue finanzstarke Akteure auf dem internationalen Markt etabliert. Schwerpunkte des Luftverkehrs haben sich grundlegend verlagert. So sind Wettbewerber im außereuropäischen Ausland im letzten Jahrzehnt deutlich über dem weltweiten Trend gewachsen. Abbildung 1 verdeutlicht dies. Während der Luftverkehr weltweit um 65% zunahm, wuchsen die neuen Wettbewerber deutlich stärker, im Nahen Osten (inkl. der Türkei) sogar um ein Vielfaches.

Die Entwicklung des Wettbewerbs aus den Regionen Asien / Naher Osten / Lateinamerika lässt sich auch an Beispielen im Einzelnen illustrieren:

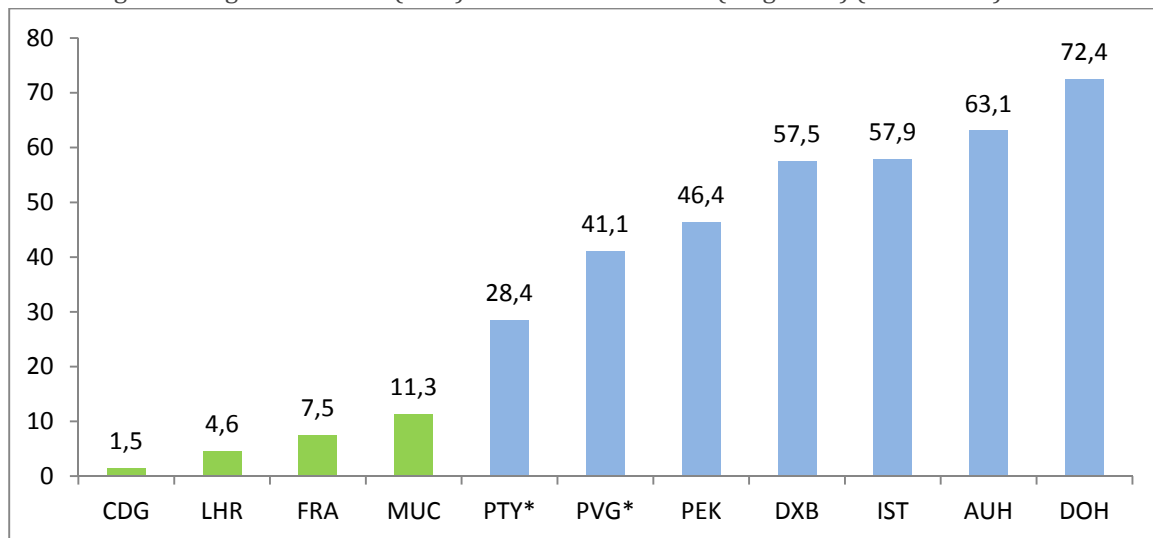
Der Wettbewerber aus der Türkei – Turkish Airlines – verfügt mit knapp 75 Millionen Einwohnern über einen großen Heimatmarkt, der aufgrund der Bevölkerungsstruktur noch wachsen wird. Die heimische Kaufkraft ist (noch) vergleichsweise gering. So ist das Pro-Kopf-BIP (nach Kaufkraftparität, KKP) mit rund 14.000\$ Dollar gerade einmal ein Drittel so hoch wie dasjenige Deutschlands. Der Auslandsverkehr der Turkish Airlines überholte 2008 den Inlandsverkehr und wächst deutlich stärker: Er nahm von 11 Millionen Passagiere 2008 auf nunmehr 23 Millionen Passagiere 2012 zu (zum Vergleich Inland: 11 Millionen Passagiere auf 16 Millionen Passagiere). Im internationalen Verkehr nimmt die Zahl der Transferpassagiere, die v.a. über IST befördert werden, massiv zu: Sie hat sich von 1 Millionen Passagiere 2006 auf rund 9 Millionen Passagiere in 2012 verneunfacht. Dies verdeutlicht, dass sich auch Turkish Airlines zunehmend auf internationale Umsteigerverkehre konzentriert. Deren Drehkreuzflughafen IST fungiert hierbei eher wie ein klassischer Hinterland-Hub, der aus Kurz- und Mittelstreckenflügen die Langstreckenflüge speist. Catchment Area sind (noch) vor allem die Türkei und Europa. Zum Winterflugplan 2011 bedient Turkish Airlines von seinem Drehkreuz IST mit 172 Non-Stop-Verbindungen nun mehr als Lufthansa von seinem Drehkreuz FRA aus (158 Verbindungen). Keine andere Airline-Drehkreuzkombination in Europa bietet mehr Non-Stop-Verbindungen an. Bis Ende 2012 ist die Zahl der Turkish Airlines-Verbindungen ab IST weiter auf 217 gestiegen.

Wie sehr auch Luftverkehrsunternehmen aus kleineren Ländern in Konkurrenz zu Unternehmen aus größeren Ländern treten und „Global Player“ werden können, zeigt Panama, das strategisch günstig zwischen Nord- und Südamerika liegt. Copa Airlines kann daher Passagiere aus Nord- respektive Südamerika auf seinem Flughafen Tocumen (PTY) sammeln und nach Süd- respektive Nordamerika ohne (großen) Zeitverlust weiterbefördern – zumal ansonsten ggf. keine Direktverbindung zwischen Ausgangs- und Zieldestination existieren würde. Auch weltweite Verkehrsströme werden dann zunehmend über diese kleinen Länder gelenkt.

Weitere Beispiele stellen die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) und Katar dar. Sie verfügen jeweils über einen kleinen Heimatmarkt. Die Einwohnerzahl der VAE beträgt insgesamt knapp 5 Millionen Menschen, diejenige von Katar 1,7 Millionen Einwohner, im Vergleich zu über 80 Millionen Einwohnern in Deutschland. Fluggesellschaften aus den VAE haben ihr Geschäftsmodell daher weltweit auf die Verbindung bevölkerungsreicher Märkte (z. B. in Asien und in Europa) mit Zwischenstopp auf ihren jeweiligen Hubflughäfen (z. B. DXB oder AUH) ausgerichtet. Hierbei verfolgen sie jeweils ein so genanntes Single Hub and Spoke-Modell: Überwiegend per Langstrecke werden Passagiere/Fracht auf den „eigenen“ Hubflughafen gesammelt und von dort ebenfalls per Langstrecke zur Zieldestination weiterbefördert. Die Ankunfts- und Abflugwellen sind dabei bestens auf die entsprechenden Passagierströme abgestimmt („Sanduhr Hub“).

Das enorme Wachstum der außereuropäischen Airlines spiegelt sich auch in den Wachstumsraten der jeweiligen Hubflughäfen wider. Abbildung 2 zeigt das Passagierwachstum in den letzten fünf(!) Jahren 2008-2012: PTY (Panama), IST (Istanbul), PEK (Peking) und PVG (Shanghai), DXB (Dubai), AUH (Abu Dhabi) und DOH (Doha) wuchsen jeweils um ein Vielfaches stärker als große europäische Hubflughäfen und die dort hauptsächlich beheimateten Fluggesellschaften.

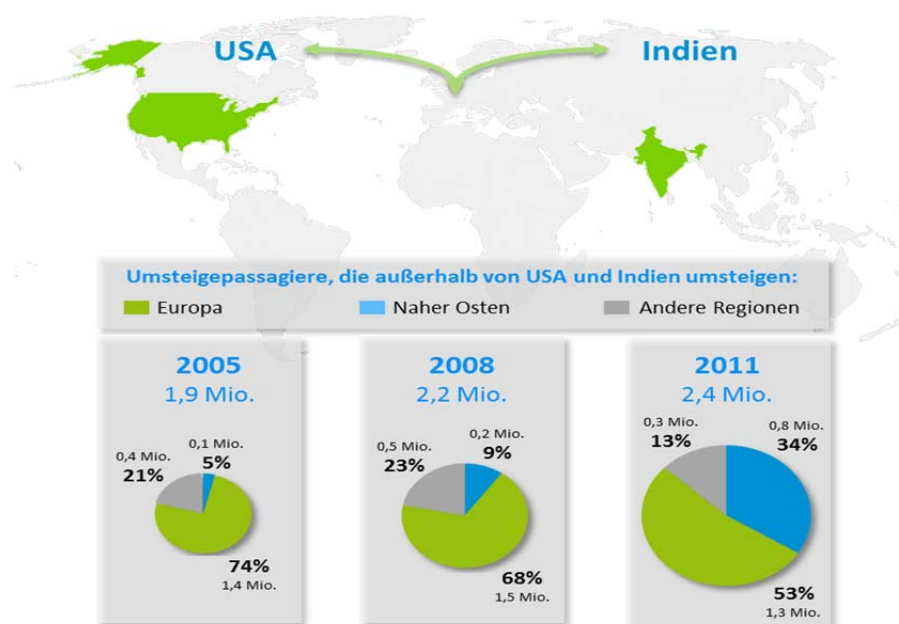
Abbildung 2: Passagierwachstum (in %) neuer Wettbewerber (Flughäfen) (2008-2012)



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von Unternehmensangaben und ACI / *2008 bis 2011

Dieses enorme Wachstum der neuen Wettbewerber hat bereits erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsströme weltweit. Fungierten z. B. Flughäfen in Europa früher als Umsteigemöglichkeit für Passagiere zwischen östlicher und westlicher Hemisphäre, übernehmen nun Flughäfen (und die dortigen Fluggesellschaften) im Nahen Osten mehr und mehr dieser Umsteigeflüge und Passagiere. Abbildung 3 verdeutlicht dies eindrucksvoll am Beispiel des Verkehrsstroms Indien-USA. 2005 stiegen noch 74% (oder 1,4 Millionen) der Umsteigepassagiere auf einem europäischen Hubflughäfen um; 2011 waren es nur noch 53% (oder 1,3 Millionen). Gleichzeitig stieg der entsprechende Anteil der Hubflughäfen im Nahen Osten von 5% (oder 0,1 Millionen) auf 34% (oder 0,8 Millionen). Tendenz: steigend. Eine differenziertere Betrachtung in der anschließenden Tabelle zeigt, dass die Marktanteilsverluste auf diesem Segment in Europa insbesondere auf Kosten von FRA (Marktanteil 2005: 23%; Marktanteil 2011: 13%) und CDG (2005: 17%; 2011:7%) und der dort ansässigen Flag-Carrier gingen; LHR konnte seine traditionell starke Position auf dieser Relation halten (2005: 18%; 2011:19%).

Abbildung 3: Entwicklung der Umsteigeströme Indien-USA (2005-2011)



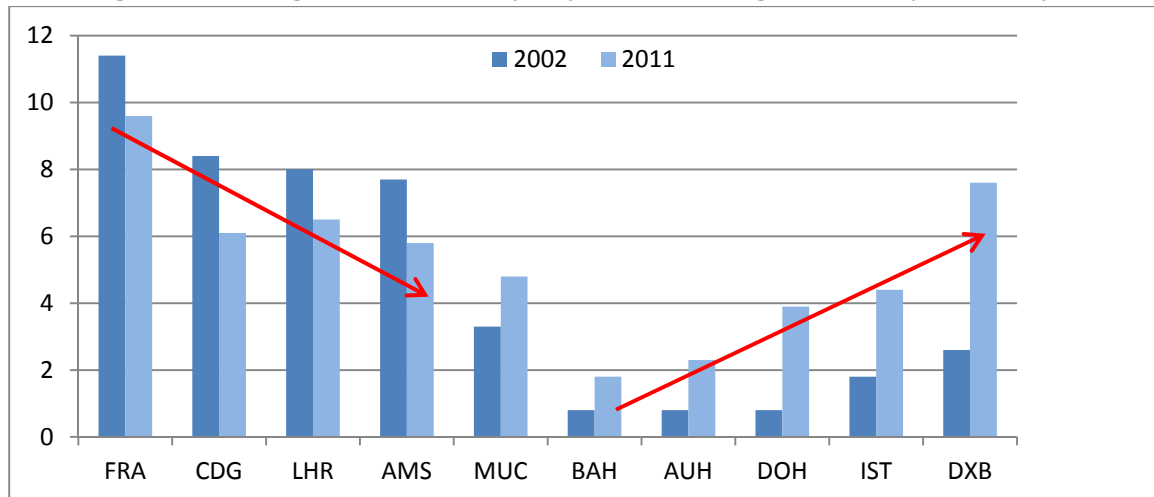
Quelle: Sabre O&D (gerundete Werte)

	2005	Anteil	2008	Anteil	2011	Anteil
Umsteiger gesamt	1,9 Mio.		2,2 Mio.		2,4 Mio.	
davon in						
Europa	1,4 Mio.	74%	1,5 Mio.	68%	1,3 Mio.	53%
London LHR	340.000	18%	430.000	19%	460.000	19%
Frankfurt	450.000	23%	450.000	20%	310.000	13%
Paris CDG	330.000	17%	240.000	11%	160.000	7%
Amsterdam	150.000	8%	180.000	8%	150.000	6%
Brüssel	0	0%	150.000	7%	100.000	4%
München	10.000	1%	10.000	0%	40.000	2%
Zürich	20.000	1%	10.000	0%	30.000	1%
Sonstige	100.000	5%	70.000	4%	50.000	2%
Naher Osten	0,1 Mio.	5%	0,2 Mio.	9%	0,8 Mio.	34%
Dubai	30.000	2%	110.000	5%	470.000	19%
Doha	0	0%	60.000	3%	160.000	7%
Abu Dhabi	0	0%	30.000	1%	130.000	5%
Sonstige	40.000	2%	20.000	1%	30.000	1%
Sonstige Regionen	450.000	21%	470.000	23%	260.000	13%
Passagiere Direktverkehr	0,8 Mio.		1,5 Mio.		1,6 Mio.	
Passagiere Total	2,7 Mio.		3,7 Mio.		4,0 Mio.	

Quelle: Sabre O&D

Der Verkehrsstrom Indien-USA ist kein Einzelfall. Insgesamt ist ein eindeutiger Trend bei den Umsteigerverkehren zu erkennen: weg von Europa, hin zum Nahen Osten. Abbildung 4 stellt die entsprechenden Marktanteile bei allen Umsteigerverkehren in den Jahren 2002 und 2011 dar: Gewinner sind vor allem DXB, IST, DOH und AUH, Verlierer sind FRA, LHR, CDG und AMS.

Abbildung 4: Entwicklung der Marktanteile (in %) bei den Umsteigeverkehren (2002-2011)



Quelle: Sabre O&D; Marktanteil in Bezug auf den Gesamtumsteigeverkehr aller Flughäfen in Europa und im Nahen Osten (=100%)

Betrachtet man die offenen Bestellungen – und vernachlässigt man notwendige Erhaltungsinvestitionen – so ist zu erkennen, mit welchem hohem Wachstum die Fluggesellschaften außerhalb Europas auch künftig rechnen:

Region*	Offene Bestellungen	Veränderung zum Ist-Bestand in %
Europa	205	+15
Nordamerika	411	+23
Asien	304	+39
Lateinamerika	373	+63
Naher Osten	540	+99

Quelle: Airbus und Boeing (Stand: August 2012)

* Berücksichtigt wurden je Region die jeweils fünf größten Fluggesellschaften (in der Regel) nach internationalen Passagieren. Nordamerika: Delta, American Airlines, Continental Airlines, United Airlines und US Airways. Europa: Lufthansa-Gruppe, Air France, British Airways, airberlin-Gruppe und KLM; Asien: Cathay Pacific, Singapore Airlines, Korean Air und Thai Airways (dazu Air China); Naher Osten: Emirates Airlines, Turkish Airlines, Etihad Airways und Qatar Airways (dazu Oman Air).

Auch die Flughäfen im Nahen Osten wachsen weiter. Oxford Economics rechnet mit einem 50%-Wachstum von DXB von derzeit rund 50 Millionen Passagieren auf ca. 75 Millionen Passagiere in 2020. Zudem könnte bis 2025 auch der neue Flughafen Dubai World Central Airport (DBW) Schätzungen zufolge rund 160 Millionen Passagiere abfertigen.

Die chinesische Regierung will in Peking bis 2015 einen neuen Flughafen bauen, mit einer Kapazität von anfangs 60 Millionen Passagieren. Die zivile Luftfahrtbehörde Chinas spricht insgesamt von 56 neuen Flughäfen und 91 erweiterten Flughäfen bis Ende 2016.

Auch die Regierung in Panama prüft derzeit den weiteren Ausbau des Flughafens Tocumen (PTY), um die Drehkreuzfunktion zwischen Nord- und Südamerika zu übernehmen.

Die Staaten, die die neuen Wettbewerber beheimaten, sind sich der katalytischen Funktion des Luftverkehrs bewusst und fördern ihn gezielt. Luftverkehr und Verkehrsinfrastruktur allgemein werden als Topprioritäten für öffentliche Investitionen erachtet. Entscheidungen werden zudem schnell getroffen und effektiv umgesetzt.

Hierbei helfen die Eigentumsverhältnisse bei Flughäfen, Fluggesellschaften und der Flugsicherung, die bisweilen alle in einer Hand liegen, nämlich der staatlichen.

II. Welche Folgen haben die Veränderungen auf dem internationalen Luftverkehrsmarkt für den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Leistungsfähigkeit seines Luftverkehrs?

Die Analyse der Entwicklung des internationalen Luftverkehrsmarktes zeigt insbesondere auch für den Passagierverkehr folgende Ergebnisse:

- Der Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt ist inzwischen ein konstituierender Faktor und schlägt sich in einem höchst intensiven preislichen und Qualitätswettbewerb nieder. In der Folge sind die Renditen im Luftverkehr erheblich gesunken.
- Mit dem Erstarren von Luftverkehrsunternehmen in Drittstaaten sind in diesen Staaten internationale Drehkreuze entstanden, die zum Teil in sehr erheblichem Maße Passagiere von Drehkreuzen in Deutschland abziehen und über ihre Flughäfen ziehen. Überall wo dieser Passagierschwund zu einer nicht mehr wirtschaftlichen Auslastung von Langstreckenflügen ab Deutschland führt, verliert Deutschland direkte Anbindungen an transkontinentale Ziele.
- Das Erstarren von Luftverkehrsunternehmen in Drittstaaten ist vielfach gefördert oder betrieben von staatlicher Seite. Nicht selten sind dort Eigentümer der Flughäfen und Fluggesellschaften, Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde sowie Gesetzgeber in einer Hand. In vielen Fällen wird damit der Staat zum Finanzierer von Luftverkehrsunternehmen oder/und zum staatlichen Unterstützer bei Genehmigungs- und Regulierungsfragen. Die dortigen Unternehmen erfahren dadurch einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber deutschen oder europäischen Wettbewerbern.
- In einigen Fällen kommen starke Wettbewerber aus solchen Drittstaaten, die selber nur einen sehr begrenzten Markt hinsichtlich potenzieller Passagiere darstellen. Sie haben in bilateralen Luftverkehrsabkommen Zugang zu einem höchst attraktiven großen deutschen Markt erhalten.

- Da der Luftverkehr nicht den Wettbewerbsregeln der Welthandelsorganisation (WTO) unterliegt, können Wettbewerbsverzerrungen nicht durch Anrufung eines Streitschlichtungsgremiums (bei der WTO: sog. Dispute Settlement Body) beklagt und verhindert werden.
- Während die Drittstaaten die regulativen und fiskalischen Rahmenbedingungen zumeist für ihre Luftverkehrsunternehmen förderlich gestalten, greifen der europäische und deutsche Gesetzgeber immer stärker restriktiv ein und verschlechtern damit die Bedingungen ihrer Unternehmen gegenüber den Wettbewerbern:
 - Zunehmende rigide Beschränkungen der Betriebszeiten an den Drehkreuzen in Deutschland und damit an den Heimatbasen der deutschen Fluggesellschaften,
 - die nicht wettbewerbsneutral gestaltete Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel,
 - die Einführung der verschuldensunabhängigen Strafzahlungen bei annullierten und verspäteten Flügen,
 - der nationale Alleingang bei der Luftverkehrsteuer.
 Dies alles sind nur Beispiele für die einseitig wettbewerbsverzerrende Politik in Deutschland und in der EU.
- Darüber hinaus leiden vor allem hiesige Fluggesellschaften unter dem fragmentierten europäischen Luftraum, dessen z.T. ineffiziente Überwachung unnötige Kosten verursacht. Das Single European Sky-Projekt der Europäischen Union, das hier Abhilfe schaffen könnte, ist auch nach fast 20 Jahren im Kern nicht realisiert.

Die hier zusammengefasste Entwicklung hat zur Folge,

- dass die Wettbewerbsfähigkeit der für den Wirtschaftsstandort bedeutenden Luftverkehrsunternehmen geschwächt wird und
- dass die Möglichkeiten, vom Wirtschaftsstandort Deutschland aus auch weiterhin internationale Ziele ohne Umwege erreichen zu können, zurückgehen.

III. Leitlinien für fairen Wettbewerb im internationalen Luftverkehr und für einen leistungsfähigen deutschen Luftverkehrsstandort

Politik muss umsteuern, damit die luftverkehrliche Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen dauerhaft gestärkt und gesichert werden kann. Das wird nur möglich sein, wenn Politik dafür sorgt, dass im wettbewerbsintensiven Luftverkehrsmarkt ein Level-Playing-Field besteht. Im Gegensatz zum innereuropäischen Wettbewerb, den die Europäische Kommission mit Mitteln des europäischen Wettbewerbsrechts sichert, existiert im internationalen Luftverkehr keine supranationale Institution, die über einen fairen Wettbewerb wacht.

Es liegt deswegen in der Verantwortung der Regierungen, darüber zu wachen, erstens Fiskal- und Ordnungspolitik und zweitens die Luftverkehrsabkommen so auszugestalten, dass sie Marktchancen erschließen und die Liberalisierung des Luftverkehrs fortentwickeln, aber nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Unternehmen führen. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft begrüßt daher die klaren Aussagen der Europäischen Kommission, mit denen sie in ihrer Mitteilung vom 27. September 2012 zur Luftfahrtaußenpolitik der Europäischen Union den Handlungsbedarf zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen auf dem internationalen Luftverkehrsmarkt darlegt.

1. Regulative und fiskalische Rahmenbedingungen wettbewerbsneutral gestalten

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 am nationalen Standort haben, massiv. 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 betrieben oder von anderen Flughäfen außerhalb Deutschlands abgewickelt werden.

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

- Bei der Regulierung von Betriebszeiten ist der „Balanced Approach“ der internationalen staatlichen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zu stärken. Denn richtig 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 ausgeschöpft sind und die Verkehrsfunktion des Flughafens durch diese Betriebsbeschränkungen nicht substantiell beeinträchtigt wird.

Darüber hinaus sollten 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.

- Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel darf nur dann erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass auch Drittstaaten einbezogen werden und ihren Widerstand hiergegen aufgegeben haben. Ansonsten drohen Handelskriege zu Lasten europäischer Wirtschaftsunternehmen. Die EU-Kommission sollte vielmehr auf Ebene der ICAO an einer weltweiten Lösung arbeiten.

- Die Bundesregierung sollte die Luftverkehrsteuer wieder abschaffen. 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).

2. Luftverkehrsabkommen an dem Ziel eines Level-Playing-Field orientieren

Mit den Luftverkehrsabkommen sollte eine weitergehende Liberalisierung des Luftverkehrs begleitet und fortentwickelt werden. 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:

Kriterium 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.

Kriterium: 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.

Kriterium: Effiziente Verkehrsabwicklung und Verkehrsanbindung

Im Sinne einer effizienten, wirtschaftlichen Abwicklung von Luftverkehr organisieren die Luftverkehrsgesellschaften einen großen Teil ihres Verkehrsaufkommens über Drehkreuze, die von den Fluggesellschaften mit den jeweiligen Flughäfen entwickelt werden; so wickelt etwa airberlin über ihre Drehkreuze Berlin und Düsseldorf, Lufthansa über ihre Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel ab, sowie Frachtfluggesellschaften zusätzlich über ihre Drehkreuze wie z. B. Köln/Bonn und Leipzig/Halle. Von diesen Drehkreuzen werden Direktverbindungen eines Landes mit wichtigen Handelspartnern und Tourismusdestinationen erschlossen. Insofern sind diese Drehkreuze auch im strategischen Interesse eines Landes: In Zeiten der weit fortgeschrittenen internationalen Arbeitsteilung ist die schnellste Verbindung zwischen zwei internationalen Destinationen insbesondere für den optimalen und reibungslosen Ablauf von Logistikketten von besonderer Bedeutung. Hinzu kommt, dass die Dauer von Geschäftsreisen durch Direktverbindungen auf ein Minimum reduziert wird. Bilaterale Luftverkehrsabkommen sollten deswegen ex-ante auch daraufhin angelegt sein, dass sie diese Drehkreuzfunktionen der Flughäfen im Interesse des Wirtschaftsstandorts stärken.