

## Maßnahmen für eine wettbewerbsfähige Luftfracht in Deutschland

Deutschland wird künftig nur dann nennenswerte Anteile an weltweiten Luftfrachtströmen – und somit an Beschäftigungs- und Wertschöpfungschancen – halten können, wenn sich die Rahmenbedingungen deutlich verbessern:

- Deutsche Frachtumschlagplätze müssen im weltweiten Maßstab konkurrenzfähig bleiben.
- Deutsche Luftfrachtunternehmen können nur in einem weltweit fairen Wettbewerb ihren Beitrag zur hiesigen Beschäftigung und Wertschöpfung leisten.

Die Politik kann zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs durch verlässliche Rahmenbedingungen für die Luftfracht in Deutschland maßgeblich beitragen:

- Bisher verfügt die Verkehrspolitik über kein eigenes Instrument, das ihr eine hinreichende unabhängige Kenntnis über die Funktionsweise, die Entwicklung und die Zukunftsszenarien des Luftverkehrsmarktes gibt, um Folgen staatlicher Eingriffe abschätzen zu können. Im Rahmen der Bundesverkehrsplanung wird zwar regelmäßig auch eine Prognose für die Verkehrsentwicklung des Luftverkehrs gefertigt. Diese Prognose ist allerdings darauf begrenzt, das Passagier- und das Luftfrachtwachstum zu prognostizieren. Diese Prognose ist aber kein Instrument, das der Bundesverkehrsverwaltung Kenntnisse über die Funktionsweise, die wettbewerbliche Entwicklung und die Zukunftsszenarien des Luftverkehrsmarktes vermittelt. Ein solches Instrument wäre eine regelmäßige Marktentwicklungs- und Wettbewerbsanalyse. Angesichts der Internationalität und der erheblichen Entwicklungsdynamik des Luftverkehrsmarktes sollte eine solche Analyse künftig jährlich erstellt werden und Entwicklungen des für Deutschland relevanten internationalen Luftverkehrsmarktes umfassen.
- Der Standort Deutschland braucht nicht beliebig viele Standorte für den Nachtflug. Aber in einem Bund-Länder-Konzept sollten die wesentlichen Elemente einer leistungsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur definiert und dabei auch eine Mindestanzahl von Nachtflugstandorten festgelegt werden, die für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Deutschland unerlässlich sind. Eine weitere Erosion sowie eine zunehmende Ausweitung von Flugbetriebsbeschränkungen und -verboten in den Nachtrand- sowie Nachtzeiten sollten ausgeschlossen werden. Hinsichtlich der Nachtrandstunden sind weitere Einschränkungen zu vermeiden, da sonst die Verkehrsfunktion des Flughafens zu stark eingeschränkt wird. Die aktuell bestehenden Nachtflugmöglichkeiten sind zu erhalten, um den Bedarf an Nachtflügen abwickeln zu können. Für bestehende Betriebsgenehmigungen muss Rechtssicherheit und damit Planungssicherheit für Fluggesellschaften, Flughäfen und Anwohner gelten.

- Es besteht mit dem „Ausgewogenen Ansatz“ („Balanced Approach“) der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO der Vereinten Nationen ein international anerkanntes Verfahren zur Wahrung eines fairen Interessenausgleichs zwischen dem Schutzbedürfnis der Flughafenanwohner und dem gesamtwirtschaftlichen Interesse. Demnach sind Betriebsbeschränkungen nur dann als letztes Mittel anzuwenden, wenn alle anderen Maßnahmenoptionen zu Lärmschutz ausgeschöpft sind und die Verkehrsfunktion durch die Betriebsbeschränkungen nicht substantiell beeinträchtigt wird. Vor diesem Hintergrund sind gesetzgeberische Initiativen aus einigen Bundesländern besonders kritisch zu sehen, die in das Luftverkehrsgesetz eingreifen wollen – dies mit dem Argument, mehr Lärmschutz erzielen zu wollen, tatsächlich aber nur zusätzliche Verwaltungsverfahren schaffen und den Vorrang von Sicherheitsaspekten vor Lärmschutzaspekten relativieren.
- Nachdem nun durch europäisches Recht Transferfracht bereits an ihrem Startflughafen in Drittstaaten zu kontrollieren ist, sollte der nationale Gesetzgeber auf eine Doppelung von Transferfrachtkontrollen verzichten. Erneute Kontrollen in Deutschland erhöhen das Sicherheitsniveau nicht, bedeuten aber einen massiven Eingriff in die logistischen Abläufe an den Transferflughäfen in Deutschland.
- Die Luftfrachtversender haben in den letzten Jahren umfassende Sicherheitskonzepte etabliert, um die ab April 2013 geltenden EU-Vorschriften für die Luftfrachtsicherheit national umzusetzen. Die nun bekannt gegebene Neuinterpretierung von Zeitpunkt und beteiligten Personengruppen bei der Identifizierbarkeit von Luftfracht sieht die deutsche Wirtschaft jedoch mit Sorge. Ohne Nutzen für die Luftsicherheit führt der erhebliche Anstieg der Schulungsanforderungen für bekannte Versender (bV) dazu, dass sich die Kosten für das Verfahren maßgeblich erhöhen würden. Entscheidend ist, praxisnahe und mit den Beteiligten abgestimmte Konzepte anzuwenden.
- Die nationalen Luftfahrtbehörden sollten ausreichend über qualifiziertes Personal und optimierte Prozesse verfügen, um ihren Aufgaben nachkommen zu können: Die Genehmigungsdauer für Ein- und Ausflüge von Ad-hoc-Frachtchartern durch das LBA sollte deutlich verkürzt werden. Internationalen Vereinbarungen entsprechend ist hierbei zu prüfen, dass es keine entsprechenden Transportangebote deutscher Anbieter gibt (sog. Nichtverfügbarkeitserklärung).
- In Luftverkehrsabkommen sollte die Schaffung und Sicherung eines fairen Wettbewerbs zu gleichen Bedingungen erste Priorität haben, um auf der Basis der so geschaffenen Chancengleichheit die Liberalisierung des Luftverkehrs fortzuentwickeln und deutschen Luftfrachtunternehmen die Erschließung von Märkten zu ermöglichen. Bei der Ausgestaltung von Luftverkehrsabkommen sollen die Interessen der Fluggesellschaften und Flughäfen berücksichtigt werden. Die deutsche Wirtschaft begrüßt, dass die EU-Kommission in ihrer Mitteilung zur EU-Luftfahrtußenpolitik Maßnahmen für einen faireren Wettbewerb vorschlägt, z. B. die explizite Aufnahme von Wettbewerbsklauseln in Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten. Deutsche Behörden sollten deutsche Unternehmen in Gesprächen mit Drittstaaten weiterhin unterstützen und sie u. a. vor Willkür-

scheidungen (z.B. Verweigerung von Überflugrechten) schützen, um für sie Planungssicherheit zu schaffen.

- Die deutsche Wirtschaft unterstützt eine integrierte Verkehrspolitik, mit der die spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger genutzt werden. Dabei ist eine leistungsfähige Anbindung der Flughäfen über Straße und Schiene für die Intermodalität Straße-Luft und Schiene-Luft von hoher Bedeutung. Hier muss der Bund seine Verantwortung für eine leistungsfähige Landverkehrsanbindung künftig verstärkt wahrnehmen. Der vom Bundesverkehrsministerium und der Bundesanstalt für Straßenwesen koordinierte ergebnisoffene Feldversuch für Lang-LKW in einzelnen Bundesländern wird unterstützt, da der Einsatz von Lang-LKW die (ökologische) Effizienz auch von Zu- und Ablieferverkehren an Flughäfen erhöhen kann. Es sollten darüber hinaus, wo noch nicht erfolgt, die Flughäfen nicht nur an das Straßen- sondern auch an das Schienennetz angebunden werden. Dadurch lässt sich die Attraktivität beider Verkehrsträger erhöhen. Im Schienenverkehr muss insbesondere die Anbindung des Flughafens München an das Fernverkehrsnetz vorangetrieben werden.
- Das Ziel eines effizienten, einheitlichen europäischen Luftraums ist noch nicht befriedigend erreicht. Bei der Betriebsplanung und -durchführung sind zwar Fortschritte gemacht worden, aber es existieren immer noch Hürden bei der Umsetzung weiterer Streckenoptimierungen. Für einen effizienteren Flugsicherungsraum bedarf es neben dem Engagement der Flugsicherungsorganisationen zudem eines neuen, beherzteren Kooperationswillen der EU-Mitgliedstaaten und der militärischen Institutionen.
- Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel darf zu keinen Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil für europäische (Fracht-) Fluggesellschaften führen. Die EU-Kommission sollte vielmehr auf Ebene der ICAO an einer weltweiten Lösung arbeiten. Die deutsche Wirtschaft unterstützt die dort laufenden Bestrebungen zur Schaffung eines marktbasiernten Instruments mit weltweiter Gültigkeit nachdrücklich.

Stand: September 2014