



Pressemitteilung

Initiative Luftverkehr für Deutschland

Initiative Luftverkehr für Deutschland
Projektbüro beim BDL
Französische Straße 48
10117 Berlin

Presse- & Öffentlichkeitsarbeit
Eva-Maria McCormack
E-Mail: eva-maria.mccormack@bdl.aero
Tel. : +49 30 520 077 -115

Projektbüro ILfD
Michael Kandora
E-Mail: michael.kandora@bdl.aero
Tel. : +49 30 520 077 -125
Fax : +49 30 520 077 111

23. Mai 2012

Deutsche Luftfahrt: „Es ist Zeit für faire Wettbewerbsbedingungen!“

Initiative plädiert für neuen Grundkonsens für die Zukunft des Luftverkehrs

„Viele deutsche Luftverkehrsunternehmen stehen mit dem Rücken zur Wand: Wenn die deutsche Luftfahrt in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben soll, braucht sie endlich faire Rahmenbedingungen“, sagte BDL-Präsident Klaus-Peter Siegloch am Mittwoch in einem Gespräch zwischen den Spitzen der deutschen Luftverkehrswirtschaft und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer MdB sowie Vertretern des Bundesfinanzministeriums und verschiedener Länderregierungen.

Lufthansa-CEO Dr. Christoph Franz erklärte, die Luftverkehrswirtschaft habe in den vergangenen Jahren einen dramatischen Wandel erlebt. Neue, überwiegend staatliche Wettbewerber vor allem aus Asien und Nahost würden von ihren Heimatländern als Wachstumsmotoren gefördert. „Im Gegensatz dazu wird in Deutschland die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen mit immer neuen Belastungen und Einschränkungen gebremst.“ Als Beispiel nannte Franz die Luftverkehrsteuer, den Alleingang der EU im Emissionshandel für den Luftverkehr, und zunehmende betriebliche Einschränkungen wie etwa bei Nacht-



flügen. Franz weiter: „Alleine über die Luftverkehrsteuer wurden Lufthansa im letzten Jahr 361 Millionen Euro entzogen. Dieses Geld fehlt uns!“

Auch bei den Flughäfen haben sich diese Wettbewerbsverzerrungen massiv niedergeschlagen, erklärte der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, Dr. Stefan Schulte. „So können wir uns dem wachsenden internationalen Wettbewerb nicht mehr stellen“, sagte er. „Im Vergleich zu anderen europäischen Flughäfen und erst recht im Vergleich zum Wirtschaftswachstum allgemein, werden die deutschen Flughäfen abgehängt“. Nur 6 von 22 internationalen Flughäfen in Deutschland hätten 2011 einen Gewinn erzielt, sagte Schulte. Als Folge verschuldeten sich die größeren Flughäfen zunehmend. Die kleinere und mittleren könnten inzwischen nicht mehr aus eigener Kraft in ihre Infrastruktur zu investieren. „Das ist eine dramatische Ergebnissituation“, sagte er.

An dem Austausch im Rahmen der Initiative Luftverkehr für Deutschland nahmen neben den CEOs von der Deutschen Lufthansa AG, Fraport AG, Flughafen München GmbH, und der Deutschen Flugsicherung DFS die Präsidenten der Luftfahrtverbände BDL, ADV und BDF teil. Auf Regierungsseite waren Bundesminister Dr. Peter Ramsauer, sowie BMF-Staatssekretär Werner Gatzler und die Landesverkehrsminister Dieter Posch (Hessen) und Jürgen Vogelsänger (Brandenburg) vertreten.

Die Mitglieder der Initiative stellten Vorschläge und Forderungen für einen neuen Grundkonsens über die Zukunft des Luftverkehrs in Deutschland vor (Siehe Anhang). „Nur wenn die deutsche Luftfahrt wettbewerbsfähig bleibt, kann sie weiterhin die Mobilität garantieren, die unsere Wirtschaft braucht. Nur dann kann sie auch in Zukunft die Investitionen tätigen, die zur ständigen Weiterentwicklung eines effizienten, nachhaltigen und umweltpolitisch sinnvollen Luftverkehrs nötig sind.“

Unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer MdB, sind die Deutsche Flugsicherung, der Flughafen München, die Fraport, Air Berlin, Lufthansa und der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) in der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ zusammengeschlossen. Ziel der gemeinsamen Plattform von Luftverkehrsbranche und Politik ist, den Luftverkehrsstandort Deutschland im globalen Wettbewerb nachhaltig zu stärken.

Anhang

EIN NEUER GRUNDKONSENS FÜR DIE ZUKUNFT DES LUFTVERKEHRS: Kernanliegen der deutschen Luftverkehrswirtschaft

A. Faire Wettbewerbsbedingungen

1. Gleiche Spielregeln für alle

Solange die Luftfahrt nicht der WTO unterliegt, ist die Wettbewerbsregelung durch bilaterale Luftverkehrsabkommen ein entscheidender Garant für faire, freie und ausgeglichene Luftverkehrsbeziehungen. Sie bleiben gerade angesichts der neuen Player auf dem Markt entscheidend

2. Keine nationalen Alleingänge bei Steuern und staatlichen Maßnahmen

Regulatorische und steuerliche Alleingänge aus nationaler Ebene müssen überprüft und zurückgenommen. Mit nationalen Alleingängen wie der Luftverkehrsteuer und der zunehmenden Einschränkung der Betriebszeiten an Deutschlands Flughäfen wird die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrt zerstört.

3. Internationale Abstimmung beim Emissionshandel

Die EU muss die Regeln zum Emissionshandel in der UN-Luftverkehrsorganisation ICAO abstimmen, die den internationalen Luftverkehr effektiv regelt. Die Luftfahrt braucht als global konkurrierende Branche gemeinsame Maßnahmen zum Klimaschutz, die fair und wettbewerbsneutral sein müssen. Zudem ist ein umfassenderer Ansatz wichtig: Besonders der seit Jahrzehnten überfällige Single European Sky muss als größtes EU-Klimaschutzprojekt endlich Wirklichkeit werden.

4. Ein Bund-Länder Konzept zur Zukunft des Luftverkehrs

Wir wollen, dass Bund und Länder ihre gesamtstaatliche Verantwortung für den Luftverkehr wahrnehmen. Wir plädieren dafür, dass der Bund und die Länder verstärkt ihre Verantwortung für leistungsfähige und wettbewerbsfähige Luftverkehrsinfrastrukturen in Deutschland wahrnehmen. Dazu bedarf es einer abgestimmten Konzeption, wie der Luftverkehrsstandort Deutschland weiterentwickelt werden kann.

B. Lärmschutz und nachhaltige Infrastrukturentwicklung

5. Aktiver Schallschutz durch Flottenmodernisierung

Die deutsche Luftfahrt modernisiert ihre Flotten mit lärmarmen Flugzeugen und baut so den aktiven Schallschutz aus. Die hierfür nötigen Investivmittel dürfen den Unternehmen nicht durch immer neue Belastungen entzogen werden.

6. Passiver Schallschutz für unsere Nachbarn

Die deutsche Luftfahrt finanziert passive Schallschutzmaßnahmen für die Flughafenwohnerinnen und -anwohner. Dafür wendet sie in den nächsten Jahren voraussichtlich 450-600 Millionen Euro auf.

7. Mehr Planungssicherheit im Flughafenausbau

Die deutsche Luftfahrt setzt sich dafür ein, dass die Bürgerinnen und Bürger und die Unternehmen schon im Planungsprozess von Flughäfen mehr Sicherheit bekommen, was die zukünftige Infrastruktur und Betriebszeiten anbetrifft. Auch aus diesem Grund plädieren wir dafür, dass Bund und Länder ihre gesamtstaatliche Verantwortung für einen leistungsfähigen und nachhaltigen Luftverkehrsstandort wahrnehmen.

8. Maximale Transparenz in der Planung von Anflugverfahren

Die deutsche Luftfahrt ist für eine maximale Transparenz auch in der Festlegung von Anflugverfahren, damit die Anrainer von Flughäfen früh und verlässlich informiert sind. Dazu fordern wir mehr Transparenz in den Fluglärmkommissionen. Wir plädieren ferner für die Einrichtung von Online-Informationsportalen, auf denen die Bürgerinnen und Bürger in Zukunft Flugbewegungen selbst überprüfen können.

9. Für ein nationales Kompetenzzentrum zur Verkehrslärmforschung

Die deutsche Luftfahrt plädiert dafür, dass beim Bund ein nationales Kompetenzzentrum zur verkehrsträgerübergreifenden Lärmforschung geschaffen wird.

10. Maßstab auch für die Zukunft: Der ICAO „Balanced Approach“

Mit dem ICAO-Balanced Approach liegt eine wegweisende Einigung zum Thema Lärmreduktion im internationalen Luftverkehr vor. Diesem bleibt die deutsche Luftfahrt verpflichtet. Dazu gehören: Lärmreduktion an der Quelle, eine sinnvolle, auf den Flughafenbetrieb abgestimmte Gestaltung der Flächennutzungsplanung im Flughafenumland und – erst als allerletztes Mittel – die Möglichkeit der Betriebszeitenbeschränkung.