

## Politische Prioritäten für den Luftverkehr in der nächsten Legislaturperiode

### **Schulte warnt vor Wertschöpfungs- und Know-How-Verlust**

Berlin, 15. Februar 2017 – „Der Luftverkehrsstandort Deutschland wächst unterdurchschnittlich – seit Jahren. Und dieses geringe Wachstum wird nicht mehr von deutschen Fluggesellschaften getrieben. Dadurch verlieren wir in Deutschland Verbindungsqualität, Wertschöpfung und Know-How. Wir brauchen von der Bundesregierung die Umsetzung konkreter Maßnahmen, um den Standort für die Zukunft zu sichern“, sagte DVF-Präsidiumsmitglied **Dr. Stefan Schulte**, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG, vor rund 150 Vertretern aus Politik und Wirtschaft beim Parlamentarischen Abend des DVF.

Schulte verwies auf das seit Jahren unterdurchschnittliche Wachstum des deutschen Luftverkehrs. 2016 sind die verkauften Personenkilometer der Airlines weltweit um 6,3 Prozent angestiegen, in Europa um 4,6 Prozent und bei den deutschen Airlines um nur 1,4 Prozent. Trotz der enormen Wirtschaftskraft Deutschlands lag das Passagierwachstum der deutschen Flughäfen 2016 nur bei 3,4 Prozent im Vergleich zu UK mit 6,2 Prozent oder Spanien mit 11 Prozent. Notwendig seien, so Schulte, positiv fördernde Maßnahmen: verlässliche Betriebszeiten, der Ausstieg aus der Luftverkehrssteuer und eine stärkere Beteiligung der öffentlichen Hand an den Sicherheitskosten.

#### **Entlastungen angekündigt**

**Arnold Vaatz MdB**, Stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, sprach sich mit Nachdruck für eine Entlastung des Luftverkehrs aus: „Ein Kernziel bleibt die Abschaffung der Luftverkehrsteuer, die ordnungspolitisch nicht vertretbar ist. Außerdem denken wir über eine Entlastung der Unternehmen bei den Luftsicherheitskosten nach.“ Zudem widersprach er jeder weiteren Einschränkung der Betriebszeiten. Vaatz betonte mit Blick auf die nächste Legislaturperiode, dass ein eindeutiges Bekenntnis der Bundesregierung zum Luftverkehr unverzichtbar sei. Der schleppende Infrastrukturausbau sei in Deutschland ein Kernproblem, das für die Zukunft gelöst werden müsse. Die enorm langen Planungs- und Bauzeiten seien in keiner Weise mehr wettbewerbsfähig. In diesem Punkt müsse es dringend einen Kurswechsel geben, sonst werde der Industriestandort Deutschland bald Geschichte sein. Ohne einen leistungsfähigen Luftverkehr könne der Industriestandort Deutschland nicht überleben.

**Karl Ulrich Garnadt**, Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG, erläuterte an Hand konkreter Beispiele, wie sich die Wettbewerbsnachteile für

---

Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.

einheimischen Airlines auswirken: „Wir haben in den vergangenen Jahren stark an Boden verloren. Das liegt nicht an der fehlenden Leistungsfähigkeit der deutschen Luftverkehrsunternehmen, sondern an ungünstigen Rahmenbedingungen. Ich würde mir wünschen, dass im künftigen Nationalen Luftverkehrskonzept eine Garantie für die Betriebszeiten der Flughäfen steht. Auch die Luftverkehrssteuer und das EU-Emissionshandelssystem verschlechtern unsere Wettbewerbsfähigkeit. Das müssen wir zurückdrehen.“

„Zum Erfolg des Luftverkehrs sind günstige Rahmenbedingungen wichtig. Hier gilt es den Ausgleich zwischen Interessen von Bürgerinnen und Bürgern und der Luftverkehrswirtschaft zu schaffen. Ähnliches gilt für finanzielle Belastungen, die auf der Luftverkehrswirtschaft lasten und einen Standortnachteil mit sich bringen können. Auch hier ist der Ausgleich von Belastung und Entlastung ein wichtiger Anspruch guter Luftverkehrspolitik, denn am Ende darf es nicht sein, dass Wettbewerb auf dem Rücken der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ausgetragen wird“, sagte **Andreas Rimkus MdB**, stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion. Rimkus wandte sich ebenfalls gegen weitere nationale Alleingänge und Belastungen der heimischen Luftverkehrswirtschaft. Der Luftverkehr sei für Deutschland unverzichtbar und von den Menschen gewollt.

Bedrohlich wäre die Anhäufung der vielen Belastungen, sagte **Michael Garvens**, Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Köln/Bonn GmbH. „Die Vielzahl der Belastungen muss zurückgefahren werden. Das gilt auch für die Sicherheitskosten. Diese haben sich in den letzten 10 Jahren von 300 auf 700 Millionen Euro jährlich erhöht. In anderen Teilen der Welt werden diese Kosten vom Staat als hoheitliche Aufgabe übernommen oder zumindest gedeckelt.“ Garvens forderte ein verbindliches Betriebszeitenkonzept als Teil des Nationalen Luftverkehrskonzeptes der Bundesregierung. Darin müsse es eine Bestandsgarantie für die Betriebszeiten der verbliebenen nachtoffenen Flughäfen geben.

### **Beim Lärmschutz vorbildlich**

**Ralf Teckentrup**, Vorsitzender der Geschäftsführung der Condor Flugdienst GmbH, betonte, dass die einseitigen Belastungen ein schwerwiegendes Investitionshemmnis darstellen: „Als Industrie werden wir in den nächsten Jahren 43 Milliarden Euro in modernes Fluggerät investieren. Fliegen wird so immer lärmärmer und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß perspektivisch um die Hälfte reduziert. In Sachen Lärmschutz ist das Engagement der deutschen Luftverkehrswirtschaft weltweit ein Vorbild. Aber wir benötigen wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen, damit auch deutsche Airlines am weltweiten Wachstum teilhaben können und unser Engagement sich nicht nachteilig für uns auswirkt.“ Teckentrup wies darauf hin, dass der Marktanteil der deutschen Airlines in den vergangenen Jahren allerdings um fünf Prozent geschrumpft sei. Der Luftverkehr müsse künftig als Bundesinteresse stärker in den Vordergrund gerückt und die deutschen Fluggesellschaften in die Lage versetzt werden, das für Investitionen notwendige Geld zu verdienen.

**Stephan Kühn MdB**, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, sprach beim Thema Lärm die Akzeptanz der

Bevölkerung an. Je weniger Lärm, desto besser sei die Akzeptanz des Luftverkehrs: „Wir nehmen das selbstgesetzte Ziel der Luftverkehrsbranche beim Wort, dass der Lärm von Flugzeugen bis zum Jahr 2050 um 65 Prozent reduziert werden soll. Das Gleiche gilt für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 75 Prozent.“ Kühn bemängelte, dass die Bundesregierung bisher kein Luftverkehrskonzept vorgelegt habe. Darin müsse auch ein Lärmminderungskonzept enthalten sein. Außerdem müsse der Bund künftig ein Kernnetz von Flughäfen definieren und diese Standorte multimodal optimal anbinden. Der Bundesverkehrswegeplan wäre dafür das passende Instrument.