

Zehn Thesen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland

Erfolgreiche Volkswirtschaften sind starke Luftverkehrsstandorte. Der Luftverkehr trägt seit Jahren mit kontinuierlichem Wachstum positiv zur Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung bei. Die Auftriebskräfte, die bisher für eine Verdoppelung des Luftverkehrs etwa alle zehn Jahre sorgten, werden sich weiter verstärken. Die Prognosen gehen bis 2010 von einem jährlichen Wachstum von etwa sechs Prozent im Passagierverkehr und etwa sieben Prozent im Frachtverkehr aus. Für Deutschland heißt dies 200 Millionen Fluggäste, 4 Millionen t Luftfracht und 4 Millionen von der Flugsicherung kontrollierte Flugbewegungen.

Der Außenhandel des Wirtschaftsstandortes Deutschland wuchs 1997 um zwölf Prozent auf 1.653 Milliarden DM, der Exportüberschuß erreichte 100 Milliarden DM. Der Luftverkehr hat wesentlich zu diesem Erfolg beigetragen. Über die zentrale Rolle des Luftverkehrs für die Globalisierung der Weltwirtschaft schreibt die Organisation für wirtschaftliche Kooperation und Entwicklung OECD 1997 in ihrer Studie: „Die internationale Luftfahrt ist ein integraler Teil der modernen globalen Wirtschaft. Sie nimmt Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung und wird selbst durch sie geprägt.“

Deutschland braucht deshalb im internationalen Wettbewerb einen starken Luftverkehrsstandort. Der Luftverkehr muß stärker in den Mittelpunkt politischer Anstrengungen gestellt werden. Die vier im Deutschen Verkehrsforum zusammengeschlossenen Luftverkehrspartner - Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Flugsicherung und Luftfahrtindustrie - verbinden damit folgende Forderungen:

1. Deutschland muß den Luftverkehr als Standortvorteil stärker ausbauen

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für eine wettbewerbsorientierte Volkswirtschaft. Einem Standort ohne konkurrenzfähige Anbindung an den Weltluftverkehr fehlt die Zukunftsorientierung, denn die Weltwirtschaft und damit auch die deutsche Volkswirtschaft werden weiter durch Globalisierung und Arbeitsteilung geprägt werden. Der wachsende Luftverkehr trägt in Deutschland zu Wirtschaftswachstum und zu Wohlstand bei. Ein Standortvorteil besteht jedoch nur dann, wenn sich die deutsche Wirtschaft auf weltweite, kostengünstige Luftverkehrsverbindungen verlassen kann. Der starke internationale Wettbewerb erfordert deshalb einen kontinuierlichen und nachfragegerechten Ausbau dieses Standortvorteils.

2. Die Schaffung neuer Arbeitsplätze in Deutschland muß unterstützt werden

In Deutschland hängen rund 800.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Luftverkehr und der Luftfahrtindustrie ab. Die weitere Entwicklung verspricht die Sicherung bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze durch wachsende Flugverbindungen, eine Ausweitung der Geschäftstätigkeit auf Flughäfen, weitere Liberalisierung und Privatisierung im Luftverkehr und durch Forschung, Entwicklung und Bau neuer Flugzeuge und Triebwerke. Das Wachstum wird sich auch positiv auf die Ausbildung heutiger und zukünftiger Mitarbeiter auswirken. Einseitige dirigistische Eingriffe, wie sie von mancher Seite gefordert werden, führen unmittelbar zu einer verschlechterten Wettbewerbsposition deutscher Unternehmen und gefährden damit auch die dringend notwendigen neuen Arbeitsplätze.

3. Die Luftverkehrsinfrastruktur muß mit dem Luftverkehrswachstum Schritt halten

Auf den wichtigsten deutschen Flughäfen gibt es bereits heute Kapazitätsengpässe, die weiteres Wachstum behindern und zur Abwanderung des Verkehrs auf benachbarte europäische Flughäfen führen. Diese Begrenzung liegt an fehlenden Start- und Landebahnen, an zu klein gewordenen Flughafenanlagen oder an unzureichenden Bahn- und Straßenanbindungen. Eine übergreifende Kapazitätsplanung für das deutsche Flughafenetz, die Bund und Länder mit der Unterstützung der Leistungsträger des Luftverkehrs gemeinsam erarbeiten und umsetzen, fehlt bislang. Die Entwicklung zum umweltverträglichen Verkehrsträger rechtfertigt den Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur. Außerdem ist ein einheitliches europäisches Flugsicherungssystem notwendig, um heute bestehende Engpässe und Verspätungen in Europa zu beseitigen.

4. Die Wettbewerbsbedingungen im Luftverkehr müssen harmonisiert werden

Ein fairer Wettbewerb im Luftverkehr, wie er von allen Seiten wie selbstverständlich gefordert wird, wird jedoch durch Subventionszahlungen oder diskriminierenden Vorzugsbehandlungen in anderen Ländern unterlaufen. Die Schaffung privatrechtlicher Strukturen, die weitere Privatisierung von im Luftverkehr tätigen Unternehmen und eine harmonisierte europäische Luftverkehrspolitik, Wettbewerbspolitik und Umweltpolitik sind wesentliche Schritte auf dem Weg zu marktwirtschaftlicher Orientierung und Wettbewerbsgleichheit. Der Luftverkehrsstandort Deutschland wird durch die in der Luftfahrt entstehenden weltweiten Allianzen gestärkt, die Beurteilung ihrer Bedeutung und der Auswirkung auf den Wettbewerb muß weltweit nach dem gleichen Maßstab erfolgen.

5. Anreizsysteme müssen die Entwicklung zu umweltverträglichem Luftverkehr fördern

Die im Luftverkehr tätigen deutschen Unternehmen sind sich ihrer Verantwortung für den Schutz der Umwelt bewußt. Sie haben bereits in den letzten Jahren ihre Umweltbilanz erheblich verbessert und gehören damit zur Weltspitze. Der Einsatz überwiegend moderner Flugzeuge, die Aufwendungen für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen in der Umgebung von Flughäfen, die Entwicklung neuer lärmindernder An- und Abflugverfahren, verkürzte Streckenführungen und die Forschung und Entwicklung neuer Flugzeug- und Triebwerkstechnologien haben zu einer starken Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen beigetragen. Für viele Flughäfen gilt inzwischen, daß der Lärmteppich startender und landender Flugzeuge auf das Flughafengelände beschränkt bleibt. Eine vorausschauende Bebauungsplanung in der Nähe von Flughäfen würde viele Auseinandersetzungen um Lärmwerte überflüssig machen. Die Luftverkehrspartner werden ihre Umweltschritte weiter intensivieren; ihre Erfolge rechtfertigen verringerte Auflagen, niedrigere Gebühren und längere Betriebszeiten von Flughäfen. Die Erfahrung zeigt, daß Anreizsysteme und Bonuspunkte bessere Ergebnisse erreichen als behördliche Eingriffe.

6. Die Forschung und Entwicklung in der Luftfahrt müssen weiter gestärkt werden

Technische und kommerzielle Erfolge der deutschen Luftfahrtindustrie sind das Ergebnis einer kontinuierlichen und intensiven Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Das vorbildliche Zusammenspiel von Universitäten, Großforschungseinrichtungen und Luftfahrtindustrie in Deutschland bleibt wichtige Voraussetzung für unverändert hohe Innovationskraft. Erheblich größere Anstrengungen anderer Länder wie den USA machen aber deutlich, wie wichtig die Fortsetzung der Forschungsförderung auch in Zukunft ist, um hochwertige Arbeitsanteile am Standort Deutschland zu halten. Darüber hinaus muß Luftfahrtforschung stärker als bisher in der Europäischen Union verankert und europaweit abgestimmt werden.

7. Die Integration der Verkehrsträger Luft, Schiene und Straße muß enger werden

Die verstärkte Einbindung von Flughäfen in das Streckennetz der Bahn und die weitere Verkürzung der Fahrzeit von und zum Flughafen bieten Chancen für eine engere Integration des Schienenverkehrs mit dem Luftverkehr. Attraktive Anschlußverbindungen mit der Bahn

können den Umfang des Zubringerverkehrs mit dem Auto und die Bedeutung nationaler und internationaler Kurzstreckenflüge verringern. Die Luftverkehrspartner sehen in einem integrierten Konzept für den im Luftverkehr bereits selbstverständlichen passagierbegleitenden Gepäcktransport die Voraussetzung für eine erfolgreiche Vernetzung zwischen Flugzeug, Flughafen und Bahn. Gemeinsam mit den anderen Verkehrsträgern müssen neue technische und organisatorische Lösungen erarbeitet werden, denn die Flughäfen verstehen sich zunehmend als intermodale Verkehrshäfen.

8. Der Luftverkehr muß von dirigistischen Eingriffen frei bleiben

Der Luftverkehr unterliegt wie andere Wirtschaftsbereiche unterschiedlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren. Dies soll eine ausgewogene Entwicklung gewährleisten, die auch die Anliegen anderer Bereiche einbezieht. Zu häufig werden einseitige Entscheidungen getroffen, ohne die berechtigten Interessen der Fluggäste und Frachtkunden an einem effizienten Luftverkehr zu berücksichtigen. Die Luftverkehrspartner fordern deshalb, die Wachstumschancen im Luftverkehr zu fördern und administrative Hemmnisse abzubauen, das Planungsrecht für Infrastrukturmaßnahmen zu vereinfachen, Planungszeiträume zu verkürzen und das Umweltrecht zu harmonisieren. Ohne Dirigismus, Steuererhöhungen oder Kontingentierung müssen die Wettbewerbsbedingungen harmonisiert und die Marktkräfte gestärkt werden.

9. Die Servicekette im Luftverkehr muß weiter verbessert werden

Fliegen ist für viele Menschen längst zum festen Bestandteil ihres Berufs und ihrer Freizeit geworden. Ständige Serviceverbesserungen haben das Fliegen immer leichter gemacht. Diese Servicekette, an der von der Haustür bis zum Zielort viele Unternehmen beteiligt sind, muß noch enger geknüpft werden, damit der Fluggast in Zukunft die Reise als „Produkt aus einer Hand“ erlebt. Die beteiligten Unternehmen aus der Luftfahrt, dem Bodenverkehr und die Behörden werden aufgefordert, gemeinsam an Lösungen zu noch größerer Kundenzufriedenheit zu arbeiten.

10. Der Tourismus als größter Wirtschaftszweig der Welt muß stärker gefördert werden

Die Urlaubsreise ist für viele Menschen ein Maßstab für ihre persönliche Freiheit und ihre Mobilität. Der Luftverkehr fördert diese Ziele. Auf den weltweiten Geschäfts- und Privatverkehr entfällt inzwischen jeder zehnte Arbeitsplatz, der Tourismus trägt elf Prozent zum Bruttosozialprodukt bei. Das weitere Wachstum wird erheblich über der durchschnittlichen Entwicklung liegen. Wirtschaft und Arbeitsplatzentwicklung am Standort Deutschland können stärker vom Tourismus profitieren, die Möglichkeiten sind noch längst nicht ausgeschöpft. Die Politik kann dazu beitragen, die Attraktivität des Reiseziels Deutschland zu steigern, die Bedeutung der Dienstleistung in den Mittelpunkt zu rücken und den Stellenwert des Tourismus zu erhöhen.

Luftfahrt ist eine zukunftsorientierte Branche von hoher wirtschaftlicher Kraft und großer individueller Faszination. Fünf Millionen Besucher auf deutschen Flughäfen, bei Luftfahrtausstellungen und in Luftfahrtmuseen unterstreichen das persönliche Interesse an Luftfahrtthemen. Die vier deutschen Luftverkehrspartner sind sich ihrer eigenen Verantwortung im Hinblick auf soziale Verträglichkeit, gesellschaftliche Akzeptanz des Luftverkehrs und Erhaltung der Umwelt bewußt. Mit der Umsetzung der „Zehn Thesen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland“, die auch ein aktives Handeln der Politik erfordern, kann Deutschland seine wichtige Rolle in der Weltwirtschaft weiter stärken.