

**„Das erwarten wir von der deutschen Luftverkehrspolitik“
Positionspapier der Luftverkehrspartner im Deutschen Verkehrsforum**

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

- **Verkehrswachstum mit intelligenten Verkehrskonzepten steuern**
- **Umweltgerechten Luftverkehr durch Unterstützung im Umweltschutz fördern**
- **Deutsche Luftfahrtbranche im internationalen Wettbewerb stärken**
- **Zusammenarbeit zwischen Politik und Luftverkehrspartnern weiter verbessern**

Verkehrswachstum mit intelligenten Verkehrskonzepten steuern

Der Luftverkehr ist einer der Motoren erfolgreicher Volkswirtschaften. Steigende Wirtschaftsleistung und zunehmendes Mobilitätsbedürfnis bedeuten mehr Verkehr. Alle Prognosen gehen von einem weltweit steigenden Luftverkehr aus. Positiv an dieser Nachricht ist nicht nur der wirtschaftliche Aspekt, sondern auch der Umweltaspekt: Das Ziel, die Zahl der Flugbewegungen muß deutlich langsamer als die Beförderungsleistung selbst wachsen, wird erreicht. Weltweit nimmt der Luftverkehr jährlich im Durchschnitt um fünf Prozent zu, die Anzahl der Flüge nur um zwei Prozent. Dies gilt auch in Deutschland: 1998 wuchs die Zahl der Fluggäste auf den deutschen Flughäfen auf 126 Millionen (plus 4,6 %), die Zahl der Flüge auf 1.919.000 (plus 1,3 %).

Die im Deutschen Verkehrsforum vertretenen Luftverkehrspartner - das sind u.a. die Flughäfen Frankfurt und München, die Deutsche Lufthansa, die Deutsche Flugsicherung und DaimlerChrysler Aerospace AG - unterstützen dieses Umweltziel nachdrücklich. Darüber hinaus fördern sie intelligente Verkehrskonzepte für eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Einrichtungen im Luftverkehr, die engere Vernetzung der Verkehrsträger untereinander, insbesondere mit der Bahn, und einen nachfragegerechten Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur. Denn mit intelligenten Verkehrskonzepten können auch das Verkehrswachstum gesteuert, die Mobilität erhalten und dennoch die Umweltaspekte berücksichtigt werden. Diese Konzepte sind wirkungsvoller als Flugverbote oder andere Beschränkungen im Luftverkehr, eine dirigistische Verkehrslenkung oder die künstliche Verteuerung der Kosten.

Prognosen im Weltluftverkehr 1998 bis 2017

- | | | |
|---------------------------------------|------------------------|---------------------------|
| • Transportleistung (Fluggastverkehr) | + 5 % | Verdoppelung in 15 Jahren |
| • Flugbewegungen | + 2 % | Verdoppelung in 37 Jahren |
| • Treibstoffverbrauch | + 3 % | Verdoppelung in 22 Jahren |
| • Flugzeugflotte | 12.300 neue Flugzeuge | Verdoppelung in 16 Jahren |
| • Durchschnittliche Flugzeuggröße | 180 Sitzplätze in 1998 | 230 Sitzplätze in 2017 |

Bessere Ausnutzung der vorhandenen Luftverkehrseinrichtungen, zum Beispiel

- **Leere Flugzeugkapazität:** Bevor zusätzliche Flüge eingerichtet werden, nutzen Fluggesellschaften durch eine ständig optimierte Buchungssteuerung die Leerkapazität der Flugzeuge, um eine höhere Auslastung der Flüge zu erreichen. Dazu tragen auch günstige Sondertarife für verkehrsschwache Zeiten bei.
- **Check-in:** Fortschritte in der Informationstechnologie ermöglichen einen schnelleren und bequemerem check-in. Der Fluggast kann bereits zu Hause per Telefon einchecken, mit Kundenkarte und papierlosem elektronischem Flugschein (e-tix) fliegen oder am Automaten mit maschinenlesbarem Flugschein einchecken. Die für diese Abfertigungsleistung bisher an Schaltern vorgehaltene Kapazität kommt neuen Fluggästen zugute, ohne daß ein Terminal erweitert werden muß.
- **Steigerung der Kapazität im Luftraum:** Das Kapazitätssteigerungsprogramm „Stufenplan 80“ der Deutschen Flugsicherung erhöht z.B. auf dem Flughafen Frankfurt die Anzahl der möglichen Starts und Landungen von heute 76 auf 80 Flugbewegungen je Stunde. Dies wird erreicht durch eine Verbesserung der Datenkommunikation zwischen Flugsicherung, Flughafen und Fluggesellschaften, durch eine Staffelung der Anflüge in unterschiedlichen Flughöhen und durch eine zweite, gegenüber der ersten stark versetzten Landebahnschwelle mit einem zweiten Instrumentenlandebahnsystem (ILS). Andere Konzepte setzen auf die verstärkte Nutzung satellitengestützter Navigation zur Optimierung von Flugrouten, zur Vermeidung von Warteschleifen im Luftraum und der Verringerung von Verspätungen im Luftverkehr.
- **Längere Betriebszeiten:** Teilweise große Entfernungen der Flughäfen zu Siedlungsbereichen, wie z.B. in München, erlauben längere Betriebszeiten und damit mehr Flüge, ohne die Zahl der Start- und Landebahnen zu erhöhen. Zeitliche Beschränkungen wie Nachtflugregelungen reduzieren bereits bestehende Flughafenkapazitäten. Dies führt zu höheren Betriebskosten und Flugpreisen. Unterschiedliche Betriebszeiten verzerrern den Wettbewerb zwischen den Flughäfen und benachteiligen auch den Luftverkehr gegenüber Straße und Schiene. Die neue Generation lärmarmen Flugzeuge rechtfertigt in begründeten Fällen einen 24-Stunden-Betrieb.
- **Luftfahrtallianzen:** Die Kooperation von Fluggesellschaften in einer Allianz ermöglicht es, Kunden neue Flugverbindungen anzubieten, ohne dort eigene Flüge aufzunehmen. Die Zusammenarbeit erhöht außerdem die Auslastung bereits bestehender Flugverbindungen, sie ermöglicht Kosteneinsparungen und soll den Wettbewerb fördern.

Engere Vernetzung der Verkehrsträger, zum Beispiel

- **Deutsche Bahn:** Die am 13. Juli 1998 von Bahn und Lufthansa unterzeichnete Vereinbarung sieht die aktive Einbeziehung von Schnellstreckenverbindungen der Bahn als Zu- und Abbringerverbindungen über Flughäfen vor. Im Ergebnis können Kurzstreckenflüge eingestellt werden. Damit das neue Angebot von den Fluggästen auch angenommen wird, werden Konzepte für abgestimmte Fahrpläne, kombinierte Beförderungsdokumente, check-in-Schalter an Bahnhöfen, Zollabfertigung des Gepäcks und für passagierbegleitenden Gepäcktransport entwickelt. Frei gewordene slots können für neue Flugverbindungen auf längeren Strecken genutzt werden. Zieldatum für das neue Konzept ist u.a. Mai 2002, wenn die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Düsseldorf, Köln und Frankfurt eröffnet wird, die auch die drei Flughäfen einbezieht.
- **Saarbrücken-Frankfurt:** Seit Juni 1998 können Fluggäste der Lufthansa ihr Gepäck bereits am Bahnhof in Saarbrücken aufgeben und ihre Bordkarte für den Weiterflug ab Frankfurt erhalten. Nach der Zugfahrt können sie direkt zum Abfluggate gehen, das Gepäck wird automatisch auf den Flug umgeladen. Die durchgehende Beförderung auf dem Rückweg ist erst möglich, wenn mit dem Zoll eine Vereinbarung über die Gepäckkontrolle geschlossen wurde.
- **Moonlight check-in:** Ab September 98 können Fluggäste der Lufthansa und ihrer Allianzpartner ihr Gepäck bereits am Vorabend auf den Bahnhöfen Düsseldorf, Köln, Nürnberg, Stuttgart oder Würzburg aufgeben, ihre Bordkarte erhalten und nach Ankunft in Frankfurt direkt zum

Abfluggate gehen. Ihr Gepäck wird automatisch umgeladen.

- **EuroTraCS:** Im EU-Projekt für intermodale Konzepte arbeiten Flughäfen, Fluggesellschaften, Bahnen und Hersteller zusammen, um eine schnellere, durchgehende Reisekette für Fluggäste zu schaffen. Der Flughafen Frankfurt ist Konsortialführer. Zum Projekt gehören ein intermodales Gepäcksystem und ein Informations- und Leitwegsystem für mehrere Verkehrsträger.

Nachfragegerechter Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur, zum Beispiel

- **Verbesserung des Bahnanschlusses an Flughäfen:** An einigen Flughäfen wie z.B. in München fehlen eine Schnellverbindung mit der Innenstadt und eine Anbindung an das Fernbahnnetz, dies verschenkt Chancen aus der Verknüpfung der Verkehrsträger. Im Wettbewerb mit anderen europäischen Flughäfen mit Fernbahnanschluß ist die Anbindung für München unverzichtbar. Hohe Priorität hat eine Fernbahnanbindung mit Dresden, Stuttgart, Zürich und Salzburg und eine IC/ICE-Anbindung mit Nürnberg und Würzburg. Ähnliche Verbesserungen gehören auch auf anderen Flughäfen zu einem nachfragegerechten Ausbau der Infrastruktur.
- **Verbesserung des Straßenanschlusses auf Flughäfen:** Jeder zweite Fluggast reist mit dem Pkw an. Die Schnittstellen der Verkehrsträger sind oft noch Schwachstellen, die durch verbesserte Straßenanschlüsse und Beschilderung auf den Flughäfen beseitigt werden können. Alle Verkehrsträger müssen sich zu einer durchgehenden und einheitlichen Servicekette verbinden.
- **Erweiterung der Abfertigungskapazität:** Der Umbau von Terminals kann die Kapazität der Abfertigungsbereiche erhöhen. Erst wenn diese Möglichkeiten ausgeschöpft sind, wird ein Neubau notwendig.
- **Neubau von Start- und Landebahnen:** In Frankfurt und auf anderen deutschen Flughäfen muß der Flugplankoordinator seit längerem Anträge von Fluggesellschaften für neue Flüge ablehnen, da es nur noch in ungünstigen Zeiten freie Kapazität gibt. Diese Flüge wandern meist zu europäischen Nachbarflughäfen ab, die für ausreichende Kapazität sorgen. Die mit dem Wachstum im Luftverkehr verbundene Kaufkraft und die neuen Arbeitsplätze gehen in Deutschland verloren, wenn die Kapazität nicht mit der Nachfrage Schritt hält. Deshalb wird in einem Mediationsverfahren untersucht, ob und welche Möglichkeiten für einen einvernehmlichen Ausbau der Start- und Landekapazität in Frankfurt bestehen. Die Entwicklung zum umweltverträglichen Verkehrsträger rechtfertigt den nachfragegerechten Ausbau im Luftverkehr.
- **Wachstumsvergleich in Europa:** Flughäfen ohne Kapazitätsreserven sind 1997 deutlich langsamer gewachsen (z.B. Frankfurt und London-Heathrow jeweils 4 % mehr Fluggäste) als Flughäfen mit Kapazitätsreserven (z.B. Paris-Charles de Gaulle und London-Gatwick + 11 %, Zürich + 13 %, München und Amsterdam + 14 %).
- **Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur in Europa:** Amsterdam will bis 2003 eine fünfte Start- und Landebahn fertigstellen; London-Heathrow plant den Bau des fünften Terminals; Paris prüft den Bau eines dritten Flughafens, Paris-Charles de Gaulle eröffnet ein neues Terminal und will zwei zusätzliche Start- und Landebahnen bauen; Wien plant für 2015 eine dritte Startbahn.

Umweltgerechten Luftverkehr durch Unterstützung im Umweltschutz fördern

Die im Luftverkehr tätigen deutschen Unternehmen sind sich ihrer Verantwortung für den Schutz der Umwelt bewußt und arbeiten in vielen Bereichen eng zusammen. Sie haben in den letzten Jahren ihre Umweltbilanz erheblich verbessert und gehören heute zur Weltspitze. Der Einsatz überwiegend moderner Flugzeuge, Aufwendungen für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen in der Flughafenumgebung, die Entwicklung neuer lärmindernder An- und Abflugverfahren,

verkürzte Streckenführungen und die Entwicklung neuer Flugzeug- und Triebwerkstechnologien haben zu einer starken Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen geführt. Heute bleibt das Lärmprofil startender und landender Flugzeuge meist auf das Flughafengelände beschränkt.

Die Unternehmen haben sich zu einer weiteren Verringerung der Umweltbelastung durch den Luftverkehr verpflichtet. Sie wollen dies durch eine Reihe von Einzelmaßnahmen erreichen, wie die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und des Lärms, Einführung von Umweltstandards in weiteren Unternehmensbereichen, Erhöhung der Recyclingquote, Reduzierung des Vorfeldverkehrs, Kooperation mit der Bahn zum Ersatz von Kurzstreckenflügen, Optimierung der Flugstrecken zur Senkung der Flugzeit, des Treibstoffverbrauchs und der Lärm- und Schadstoffemissionen.

Ihre Erfolge rechtfertigen inzwischen verringerte Auflagen, niedrigere Gebühren und längere Betriebszeiten von Flughäfen. Neue Konzepte im Umweltschutz müssen gemeinsam mit den Beteiligten erarbeitet und möglichst weltweit umgesetzt werden. Für weitere Verbesserungen brauchen die Unternehmen die aktive Unterstützung der Politik. Dies verspricht bessere Ergebnisse als staatlicher Dirigismus, der deutsche Unternehmen und deren Kunden einseitig belasten und den Wettbewerb im Luftverkehr verzerren würde. Die Erfahrung zeigt, daß Anreizsysteme und Bonuspunkte besser wirken als behördliche Eingriffe.

Die Umweltbelastung durch den Luftverkehr hat sich drastisch verringert, zum Beispiel

- **Senkung des Fluglärms:** Neue Flugzeuge verfügen über leistungsstarke Triebwerke, die leiser sind und einen steilen Abflug ermöglichen. Damit bleibt der Lärmvergleichswert von 85 dB(A) auf das Flughafengelände begrenzt; dieser Wert ist vergleichbar mit dem Lärm eines Lkws, der in 5 - 10 m Entfernung vorbeifährt. Eine startende Boeing B737-200 aus den achtziger Jahren verursachte am Boden einen Lärmteppich von 85 dB(A) auf 8,1 km², der beim Nachfolgemodell Airbus A319 auf 0,9 km² geschrumpft ist. Auf dem Flughafen Frankfurt hat sich der Lärmschutzbereich von 62 dB(A) seit 1980 von 151 km² auf 75 km² bis 1997 halbiert; die Lärmbelastung ging um 30 Prozent zurück, obwohl die Zahl der Starts und Landungen um 50 Prozent zunahm. Der Dauerschallpegel, der von an- und abfliegenden Maschinen verursacht wird, liegt an den Meßpunkten seit 1997 unter 60 dB(A); dieser Wert entspricht dem Geräuschpegel eines Gesprächs. Die Flugzeugflotte der Lufthansa genügt inzwischen den weltweit strengsten Lärmvorschriften.
- **Reduzierung von Schadstoffemissionen:** Der Einsatz moderner Flugzeuge mit verringertem Luftwiderstand und neuester Triebwerkstechnologie hat die Schadstoffemissionen je Leistungseinheit deutlich reduziert. Der Ersatz der Boeing B737-200 durch den Airbus A319 hat z.B. bei Lufthansa den Treibstoffverbrauch je Passagierkilometer (und damit die direkt proportionale Kohlendioxidemission) um 40 % gesenkt, die Emission von Kohlenmonoxid um 85 %, von Unverbrannten Kohlenwasserstoffen um 92 % und von Stickoxiden um 9 %.
- **Beitrag der Flughäfen:** Die Flughäfen fördern den Einsatz umweltschonender Flugzeuge, fortschrittliche Abfall- und Enteisungskonzepte, emissionsarme Bodenfahrzeuge und Geräte. Rund zehn Prozent der Investitionen von 8,3 Milliarden DM, die der neue Flughafen in München gekostet hat, sind in Maßnahmen und Einrichtungen zum Umweltschutz geflossen.
- **Flottenvergleich:** Mit 5,8 Jahren lag das Alter der Passagierflugzeuge bei Lufthansa Ende 1997 weit unter dem Weltdurchschnitt von 12,1 Jahren aller IATA-Fluggesellschaften. Vor allem in den USA sind noch zahlreiche Flugzeuge im Einsatz, die älter als 20 Jahre sind.

Die Luftfahrtindustrie arbeitet an weiteren Verbesserungen, zum Beispiel

- **Forschungsprojekte Flugzeugbau:** Die deutsche Luftfahrtindustrie sieht in der Reduzierung des Gewichts und des Luftwiderstands wichtige Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs. Im Flugzeugbau werden zunehmend leichte Faserverbundwerkstoffe eingesetzt. Durch den Bau turbulenzfreier (laminaarer) Flugzeugteile wie Flügel, Leitwerk, Gondel und Rumpf wird der aerodynamische Widerstand erheblich gesenkt. Beim adaptiven Flügel paßt sich das Tragwerk wie ein Vogelflügel selbständig

dem jeweiligen Flugzustand an. Die erforderliche Profilanpassung des Flügels wird durch den Einsatz neuartiger Klappensysteme und flexibler Oberflächenelemente erreicht. Durch diese Maßnahmen will DaimlerChrysler Aerospace bis zum Jahre 2015 die Lärmentwicklung weiter deutlich senken und Treibstoffverbrauch und Emissionen um 30 bis 40 Prozent reduzieren.

- **Forschungsprojekte Triebwerksbau:** Im Mittelpunkt der Forschungsarbeiten der deutschen Triebwerksindustrie stehen die Reduktion des Treibstoffverbrauchs und der Lärmentwicklung. Der Wirkungsgrad moderner Triebwerke kann durch eine Erhöhung des Nebenstromverhältnisses von 80 auf 90 Prozent entscheidend verbessert werden. Bei modernen Triebwerken ist der Fan die Hauptlärmquelle. Ein Schalldämpfer für den Fan wird aus mehreren Lautsprechern in der Triebwerksverkleidung bestehen, deren elektronisch gesteuerte Schallwellen den Lärm des Fans so überlagern, daß er teilweise ausgelöscht wird (Active Noise Control). Bis zum Jahre 2010 erscheint das Ziel von 20 Prozent Kraftstoffersparnis (und damit der Kohlendioxidemission), von 85 Prozent weniger Stickoxid gegenüber dem zulässigen Grenzwert und eine Halbierung des Lärms durch eine Senkung um 10 dB(A) erreichbar.
- **Forschungsprojekt Cryoplane:** Im Rahmen dieses Projekts werden die langfristigen Chancen zum Einsatz von tiefkaltem Wasserstoff als Kerosinalternative untersucht. Prinzipielle Vorteile liegen in der Umweltfreundlichkeit des Treibstoffs (keine CO₂-Emission, geringe Stickoxidemission) und in der Gewichtsersparnis (Kerosin ist dreimal so schwer wie Wasserstoff).

Den Kauf modernster Flugzeuge durch Vergünstigungen erleichtern, zum Beispiel

- **Umweltbezogene Start- und Landengebühren:** Viele Flughäfen wie Frankfurt und München fördern den Einsatz leisen Fluggeräts durch lärmdifferenzierte Gebühren. Für laute Flugzeuge (ICAO-Klassifizierung Chapter 2) müssen Fluggesellschaften in München einen Aufschlag von 155 Prozent zahlen, in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr 175 Prozent. In Frankfurt wird ein siebenfacher Aufschlag berechnet. Leise Flugzeuge (ICAO-Klassifizierung Chapter 3) genießen einen Bonus. Der Anteil von leisen Flugzeugen beträgt in Deutschland heute 97 Prozent, vor fünf Jahren lag der Anteil in München noch bei 77 Prozent. Unverzichtbar für die Wirksamkeit umweltbezogener Gebührenmodelle ist eine Vereinheitlichung heute noch unterschiedlicher Voraussetzungen (Lärm- oder Emissionskomponenten) auf den Flughäfen.
- **Verlängerte Betriebszeiten der Flughäfen:** Fluggesellschaften entschließen sich leichter zum Kauf neuer Flugzeuge, wenn längere Einsatzzeiten pro Tag die Wirtschaftlichkeit des Fluggeräts verbessern. Mit der technischen Entwicklung ist es heute ökologisch vertretbar, Flughäfen für modernste Flugzeuge länger zu öffnen und diese Flüge aus Nachtflugkontingenten herauszunehmen. Die Nachfrage z.B. nach weiteren Tagesrandverbindungen könnte so ohne zusätzliche Lärmbelastung des Flughafenumlandes gedeckt werden.
- **Steuervergünstigungen:** Die Modernisierung von Flugzeugflotten wird z.B. durch Steuererleichterungen gefördert, die für den Kauf umweltfreundlicher Flugzeuge gewährt werden.

Deutsche Luftfahrtbranche im internationalen Wettbewerb stärken

Der internationale Wettbewerb nimmt auch im Luftverkehr weiter zu. Die Weltwirtschaft und damit auch die deutsche Volkswirtschaft werden immer stärker durch Globalisierung und Arbeitsteilung geprägt. Ohne konkurrenzfähige Anbindung an den Weltluftverkehr fehlt einem Wirtschaftsstandort die Zukunftsorientierung. Auch in Deutschland trägt der wachsende Luftverkehr zu Wirtschaftswachstum und zu Wohlstand bei. Dieser Standortvorteil bleibt jedoch nur dann erhalten, wenn sich die deutsche Wirtschaft auf weltweite, kostengünstige Luftverkehrsverbindungen verlassen kann. Der starke internationale Wettbewerb erfordert deshalb einen kontinuierlichen und nachfragege-

rechten Ausbau dieses Standortvorteils. Dafür ist eine wirksame Unterstützung durch die deutsche Politik unerlässlich.

Die Luftverkehrspartner treten für einen fairen Wettbewerb im Luftverkehr ein, ohne direkte oder indirekte Subventionen, ohne Eingriffe und ohne diskriminierende Vorzugsbehandlung. Damit werden die besten Ergebnisse für Kunden, Mitarbeiter und Umwelt erreicht. 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.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Berücksichtigung der Interessen der deutschen Luftverkehrspartner bei den Entscheidungen des Bundes, der Länder und in der Europäischen Union unerlässlich. Globale Dienstleistungen wie der weltweite Luftverkehr brauchen globale Regelungen.

Umsetzung von EU-Richtlinien muß einheitlich erfolgen, zum Beispiel

- **Umweltmaßnahmen:** Die umfangreichen Bemühungen der EU-Kommission zur Reduzierung von Schadstoffemissionen im Verkehr werden nicht von allen Mitgliedsstaaten gleichermaßen unterstützt. Beispielsweise läßt der bisherige Prozeß im Zusammenhang mit der Erstellung und Veröffentlichung des EU-Weißbuches „Faire Kostenanlastung im Verkehr“ im Juli 1998 erkennen, daß die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedsländern und damit die zusätzliche Kostenbelastung der Unternehmen sehr unterschiedlich ausfallen wird. Dies führt zu einer nicht akzeptablen Wettbewerbsverzerrung.

Neue Steuern schwächen den Luftverkehrsstandort Deutschland, zum Beispiel

- **Wegekostendeckung im Luftverkehr längst erreicht:** In Deutschland decken Fluggesellschaften bereits heute ihre Wegekosten zu rund 100 Prozent über direkte Gebühren für die Leistungen, die sie auf Flughäfen oder auf Luftstraßen in Anspruch nehmen. Das Prinzip der Vollkostendeckung muß auch in anderen Staaten Europas oder der Welt Anwendung finden, insbesondere darf es keine Subventionierung durch andere staatliche oder halbstaatliche Stellen geben. Solange dieses Gebührenkonzept zur Deckung der Wegekosten im Luftverkehr beibehalten wird, gibt es keinen Grund für die Einführung zusätzlicher Steuern, beispielsweise die im Straßenverkehr übliche Mineralölsteuer. Die weltweite Mineralölsteuerbefreiung ist kein Privileg des Luftverkehrs, sondern aufgrund der staatlichen Konzeption systemgerecht. Der Straßenverkehr kennt keine der im Luftverkehr üblichen Gebühren.
- **Neue Energiesteuern:** Der Luftverkehrsstandort Deutschland und Europa wird durch neue Energiesteuern im Wettbewerb gegenüber anderen Ländern benachteiligt und geschwächt. Neue Belastungen erschweren die Flottenmodernisierung, ein sehr wirksamer Umweltbeitrag. Sollte Deutschland zum Beispiel Flugbenzinsteuern in Höhe des heutigen Dieselsteuersatzes einführen, würde Lufthansa jährlich mit zusätzlich rund 2 Milliarden DM belastet. Statt eines Gewinns von 835 Millionen DM nach Steuern hätte das Geschäftsjahr 1997 mit einem deutlichen Verlust abgeschlossen. Die Organisation für Weltluftfahrt ICAO ist das am besten geeignete Forum für eine nicht-diskriminierende Einführung weiterer Umweltschutzmaßnahmen.

Weltweiter Luftverkehr braucht weltweit einheitliche Spielregeln, zum Beispiel

- **Einheitliche Beurteilung von Luftfahrtallianzen:** Ziel von Allianzvereinbarungen ist es, zusammen mit Partnergesellschaften ein in Qualität und Flugplan abgestimmtes Produkt auf einem weltweiten Netz anzubieten. Diese Kooperationsform ermöglicht es, Märkte zu erreichen, die bisher verschlossen waren. Dadurch nimmt der Wettbewerb auch auf diesen Strecken zu. Die US-Regierung begrüßt den Wettbewerb zwischen den Allianzen und hat einige Genehmigungen erteilt. Dagegen konzentriert sich die EU-Kommission auf Auswirkungen auf Einzelstrecken statt auf globalen Netzen. Sie fordert zusätzliche Auflagen, die den Fluggästen europäischer Fluggesellschaften einen schnellen Zugang zum inneramerikanischen Markt erschweren.

In jedem Fall muß die Umsetzung möglicher EU-Auflagen in den einzelnen Mitgliedsstaaten, ob in Deutschland, Großbritannien oder in Frankreich, einheitlich erfolgen.

- **Wettbewerbsverzerrung durch Subventionen:** Lufthansa und andere Unternehmen haben große Anstrengungen unternommen, um aus eigener Kraft wettbewerbsfähig zu werden. Dagegen haben verschiedene europäische Luftverkehrsunternehmen erhebliche staatliche Subventionen erhalten, zum Teil mehrmals. Seit 1991 wurden an sechs europäische Luftfahrtunternehmen über 17 Milliarden DM an staatlichen Beihilfen gezahlt. Auch die steuerlichen oder arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen, unter denen Flughäfen ihre Leistungen anbieten, sind in Europa noch nicht harmonisiert. Bisherige Proteste und Klagen gegen Wettbewerbsverzerrung in der Europäischen Union haben wenig genutzt. Die deutsche Luftverkehrspolitik muß bei der EU-Kommission auf strengere und auf einheitliche Maßstäbe drängen.
- **Deutsches know how in der Luftfahrt:** Zunehmend wird auch im Ausland deutsches Consulting im Luftverkehr nachgefragt. Damit mehr deutsche Unternehmen den Zuschlag im Ausland erhalten, ist die Unterstützung durch die politischen Entscheidungsträger und Wirtschaftsverbände bereits in der Akquisitionsphase ein wichtiger Faktor.

Wettbewerb auch in der europäischen Flugsicherung, zum Beispiel

- **Dezentralisierung bei Eurocontrol:** Bei der Einführung neuer technischer Systeme durch zentrale europäische Organisationen wie die Europäische Flugsicherungsagentur Eurocontrol muß das Prinzip der Dezentralisierung von Aufgaben stärker beachtet werden. Während die regulativen Funktionen bei Eurocontrol konzentriert werden müssen, sind die operativen Funktionen nach einer Ausschreibung von den regionalen Flugsicherungsorganisationen wahrzunehmen, um die Effizienz im Flugverkehr zu steigern, Verspätungen zu verringern und regionale Arbeitsplätze zu schaffen.

Forschung und Entwicklung in der Luftfahrtindustrie weiter stärken, zum Beispiel

- **Forschungsförderung:** 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 mit vergleichbaren Konditionen auch in Zukunft ist, um hochwertige Arbeitsanteile am Standort Deutschland zu halten. Das Fortführen des nationalen Forschungsprogramms in der gemeinsamen Trägerschaft von Industrie, Bundesforschungsministerium und Bundeswirtschaftsministerium ist dafür unverzichtbar. Dies gilt auch für eine verstärkte Luftfahrtforschung in der Europäischen Union (5. Rahmenprogramm).

Zusammenarbeit zwischen Politik und Luftverkehrspartnern weiter verbessern

Die deutschen Luftverkehrspartner wollen ihre Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen in der Regierung, im Parlament und in den Ländern verstärken, um gemeinsame Lösungen zu erarbeiten. Sie leisten mit ihren Investitionen und der Schaffung neuer Arbeitsplätze einen kontinuierlichen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Weitere Verbesserungen im Umweltschutz bleiben ein wesentliches Anliegen der Luftverkehrspartner.

Einseitige Belastungen in Deutschland schwächen unmittelbar die wirtschaftliche Position deutscher Unternehmen im internationalen Wettbewerb und schaden damit dem Wirtschaftsstandort

Deutschland. Eingriffe, Kontingentierung und Dirigismus lösen keine Probleme und schaffen keine neuen Arbeitsplätze, aber sie können bestehende Arbeitsplätze vernichten.

In Deutschland hängen rund 750.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Luftverkehr und der Luftfahrtindustrie ab. Das weitere Wachstum verspricht die Sicherung bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze durch zusätzliche Flugverbindungen, durch erweiterte Geschäftstätigkeit auf Flughäfen, durch Liberalisierung und Privatisierung im Luftverkehr und durch Forschung, Entwicklung und Bau neuer Flugzeuge und Triebwerke. Deswegen ist eine enge Zusammenarbeit zwischen der Politik, der Wissenschaft und den Luftverkehrspartnern wichtig.

Wachstum im Luftverkehr schafft Arbeitsplätze in Deutschland, zum Beispiel

- **Neue Arbeitsplätze im Luftverkehr:** Durch das Wachstum im Luftverkehr und durch weitere Privatisierungen in der Luftfahrt werden in den nächsten zehn Jahren bis zu 100.000 neue Arbeitsplätze in Deutschland erwartet.
- **Flughäfen fördern das Umland:** Der Flughafen Frankfurt ist mit fast 60.000 Arbeitsplätzen die größte Betriebsstätte in Deutschland. Ein Arbeitsplatz am Flughafen sichert nach eigenen Angaben zwei zusätzliche Arbeitsplätze in der Region. Jede am Flughafen verdiente Mark schafft in der Region ein Zusatzeinkommen vom 1,70 DM. Die am Frankfurter Flughafen tätigen Unternehmen erzielen eine jährliche Bruttowertschöpfung von 5 Milliarden DM. Eine vergleichbare Förderung des Umlands bewirken auch andere Flughäfen.
- **Tourismus in Deutschland:** Wirtschaft und Arbeitsplatzentwicklung am Standort Deutschland können stärker vom Tourismus profitieren, da die Möglichkeiten noch längst nicht ausgeschöpft sind. Weltweit entfällt jeder zehnte Arbeitsplatz auf den Tourismus, in Deutschland nur jeder sechzehnte Arbeitsplatz. In den USA tragen Dienstleistungen mit 20 Prozent zum Außenhandel bei, in Deutschland nur mit 10 Prozent. Wirtschaft und Politik können mithelfen, die Attraktivität des Reiseziels Deutschland zu steigern, die Bedeutung der Dienstleistung in den Mittelpunkt zu rücken und den Stellenwert des Tourismus zu erhöhen.

Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit der Politik, zusammengefaßt

- **Gemeinsame Entwicklung von intelligenten Verkehrskonzepten:** Die enge Zusammenarbeit bei der Entwicklung zukunftsfähiger Verkehrskonzepte verspricht größeren Erfolg als dirigistische Verkehrslenkung oder künstliche Verteuerung der Kosten. Die engere Vernetzung der Verkehrsträger ist ein wesentlicher Baustein.
- **Bessere Nutzung der Infrastruktur und nachfragegerechter Ausbau:** Dies wird durch die Umsetzung eigener Projekte und die aktive Unterstützung der Luftverkehrspartner für die rasche Verwirklichung des von Bund und Ländern am 18. April 1998 verabschiedeten Kapazitätskonzepts für das dezentrale Flughafensystem Deutschland erreicht. Das zu erarbeitende Konzept umfaßt u.a. die Weiterentwicklung der Flughafenkapazitäten und die Vernetzung der Verkehrsträger.
- **Unterstützung im Umweltschutz:** Die bisherigen Erfolge der Luftverkehrspartner in der Verminderung des Lärms und der Schadstoffemission können durch eine aktive politische Unterstützung auch in Zukunft fortgesetzt werden.
- **Stärkung der deutschen Luftfahrtbranche im internationalen Wettbewerb:** Einheitliche Spielregeln sind die Voraussetzung für fairen Wettbewerb. In der Europäischen Union sind die Wettbewerbsbedingungen, die Steuergesetze und das Umweltrecht noch nicht harmonisiert. Die aktive Unterstützung durch die Politik sichert einen starken Wirtschafts- und Luftverkehrsstandort Deutschland.