

Luftverkehrsabend: Zwischen Konsolidierung, Kapazitätsengpass und Klimaschutz

## Kapazitätsengpässe im Luftverkehr beseitigen

Berlin, 14. März 2019 – Um Verspätungen und Flugausfälle im Luftverkehr wie im letzten Sommer zu vermeiden, müssten vor allem die strukturellen Ursachen dafür beseitigt werden, hat DVF-Präsidiumsmitglied **Thorsten Dirks**, Mitglied des Vorstands Eurowings, Deutsche Lufthansa AG, auf dem Luftverkehrsabend des Deutschen Verkehrsforums (DVF) vor Experten aus Politik und Wirtschaft gefordert.

Zu den strukturellen Ursachen zählen laut Dirks zum einen zu wenig Personal und knappe Flächen bei den Sicherheitskontrollen, zu geringe Zeitpuffer bei den Airlines und Engpässe bei den Fluglotsen. Seitens der Flughäfen und Airlines werde an Verbesserungen gearbeitet, wie etwa neue Abfertigungsmethoden. Man brauche aber auch die Unterstützung von Bund und Ländern, um die Zuständigkeiten bei den Sicherheitskontrollen neu zu ordnen, um die Flugsicherungskapazitäten auszubauen und für mehr Flexibilität beim Lotseneinsatz. „Die LH Group investiert 250 Millionen Euro zusätzlich für einen stabilen Flugbetrieb im Sommer 2019. Wir stellen 600 neue Mitarbeiter für operative Aufgaben ein, planen längere Bodenzeiten für Flugzeuge und halten zusätzliche Reserveflugzeuge bereit. Außerdem verbessern wir die Kanäle zur Kundeninformation. Wichtig ist, dass alle Beteiligten ihren Beitrag leisten - inklusive der Politik“, so Dirks wörtlich.

Das Problem bei der Flugsicherung sei erkannt worden und es werde daran gearbeitet, mehr Fluglotsen auszubilden, sagte **Björn Simon MdB**, Berichterstatter der CDU/CSU-Fraktion für das Thema Luftverkehr. „Ich sehe in Deutschland außerdem noch Defizite bei den Luftsicherheitskontrollspuren. Diese sind bei einigen Flughäfen veraltet und verzögern die Abfertigung zusätzlich.“

Einen anderen Grund sah **Jörg Cezanne, MdB**, Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur der Fraktion DIE LINKE, bei den Arbeitsbedingungen: „Das letzte Jahr hat gezeigt, dass die Frage der Zuverlässigkeit hauptsächlich eine Frage der Arbeitsbedingungen im Luftverkehr ist. Nur gute Tarifabschlüsse können das sommerliche Flughafenchaos verhindern, denn ihre Streikwilligkeit haben die Beschäftigten eindrucksvoll erwiesen.“

Die Luftverkehrswirtschaft brauche die Unterstützung der Politik bei der Aufarbeitung der Verspätungen und Ausfälle und eine Entscheidung bei der Zuständigkeitsverteilung für den Personaleinsatz an den Kontrollstellen der Flughäfen, forderte auch **Thomas Schnalke**, Sprecher der Geschäftsführung, Flughafen Düsseldorf AG. Diese Zuständigkeiten müssten auf die Flughäfen übertragen werden, dies sei im

---

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.

Koalitionsvertrag vereinbart worden. Hinsichtlich der Fragen nach mehr Lärmschutz und Betriebszeiteinschränkungen sagte Schnalke: „Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flughäfen im internationalen Vergleich erhalten zu können, ist es notwendig, dass Wachstum möglich wird. Nur so werden Investitionen getätigt, und der Luftverkehrsstandort Deutschland kann sich entwickeln.“

Dies sah **Daniela Wagner MdB**, Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, erwartungsgemäß etwas anders: „Es geht uns nicht darum, die Akzeptanz für einen stetig wachsenden Luftverkehr zu erhöhen, sondern wir wollen die Menschen im Umfeld der Flughäfen besser vor den Auswirkungen des Luftverkehrs schützen. Ein Weg dorthin wäre eine stärkere Gewichtung des aktiven Lärmschutzes im Luftverkehrsgesetz. Die Lärmauswirkungen auf die menschliche Gesundheit sind in der Nacht besonders schwerwiegend. Deshalb schließen wir uns der Empfehlung des Umweltbundesamtes an und plädieren für Nachtflugverbote von 22 bis 6 Uhr an stadtnahen Flughäfen.“

### **Mehr Klimaschutz durch Instrumentenbündel**

Perspektivisch sei emissionsfreies Fliegen möglich, davon war **Arno Klare, MdB**, Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Fraktion, überzeugt. Neue Techniken und CO<sub>2</sub>-Regulierung würden den Weg dazu ebnen: „Mit CORSIA sowie der Effizienzverpflichtung, pro Jahr 1,5 Prozent besser zu werden und Flight Path 2050 ist der Luftverkehr im Umweltschutz eher Vorreiter denn Nachzügler. CORSIA wird ab 2021 das Wachstum im Luftverkehr CO<sub>2</sub>-neutral machen. Die Debatte geht jetzt darum, was mit der „Sockelleistung“ geschieht, die ja, nähme man diese aus dem ETS, unreguliert bliebe. Diese Frage wird zurzeit geklärt. Eines muss sicher gelten: Es darf nicht zu einer Doppelbelastung durch CORSIA und ETS kommen.“

Gegen eine Doppelbelastung der Airlines durch CORSIA und ETS sprach sich auch der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion **Oliver Luksic, MdB**, aus: „Ich halte CORSIA für ein geeignetes Klimaschutzinstrument, um die gesetzten Ziele im Luftverkehr zu erreichen. Wir können effektiven Klimaschutz nur international und in fairem Wettbewerb machen. Mit diesem Abkommen hat sich die Luftfahrt für einen effektiven, marktwirtschaftlichen Weg entschieden, um ihre CO<sub>2</sub>-Ziele zu erreichen. Mit den immer effizienteren Flugzeugen und ihren technischen Innovationen ist die europäische Luftfahrtindustrie auf erfolgreichem Weg auch gegen die aufkommende Konkurrenz aus China. Es darf aber nicht zu einer Doppelbelastung durch CORSIA und das EU-ETS kommen, die unweigerlich zu einer weiteren Wettbewerbsverzerrung und zum Verlust von Arbeitsplätzen in der Europäischen Luftfahrt führen würde.“

„Flugzeuge wie die A350, die A320neo und die A330neo wurden in den letzten vier Jahren in den Markt eingeführt und repräsentieren den letzten Stand der Technik. Sie verbrauchen zwischen 20 und 25 Prozent weniger Treibstoff als die vorherige Generation und unterbieten bereits die zukünftigen, verschärften Lärmgrenzwerte“, so **Axel Flaig**, Senior Vice President Research & Technology, Airbus S.A.S. Dies zeigt eindrucksvoll, was bereits erreicht wurde. „Drastische Reduktionen der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden aber nur in Kombination mit alternativem Treibstoffen sowie marktbasierter Maßnahmen wie CORSIA und wünschenswerten Infrastrukturverbesserungen durch Fortschritte beim „Einheitlichen Europäischen Luftraum“ erreichbar sein“, erklärte Flaig weiter.