

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN DES FLUGHAFENVERBANDES ADV

für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages



HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN DES FLUGHAFENVERBANDES ADV

für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ Deutschland braucht leistungsfähige Flughäfen

Die ADV-Flughäfen sind ein stabiler und unverzichtbarer Wachstumsgeber und Wirtschaftsmotor für Regionen und Volkswirtschaft. 2016 arbeiteten 180.000 Menschen an den 22 internationalen ADV-Flughafenstandorten in Deutschland. Die deutschen ADV-Flughäfen haben in den letzten 20 Jahren die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung mehr als verdoppelt (130 Prozent). Die jährliche Wertschöpfung der deutschen ADV-Flughäfen liegt bei 5,7 Mrd. Euro. Flughäfen sind hoch leistungsfähige Infrastruktureinrichtungen. 1–2 Mrd. Euro investieren die ADV-Flughäfen jährlich in den Ausbau ihrer Infrastruktur.

Privat- und Geschäftsreisende sowie Frachtversender profitieren von einer weltweiten Anbindung an die Wirtschaftszentren und Tourismusregionen. Von den deutschen Flughäfen lassen sich mehr als 600 Flugziele durch Direktflüge erreichen. Mehr als 300 internationale Airlines tragen zu einer hohen Anbindungsqualität bei. Im Jahr 2016 begrüßten die 22 internationalen ADV-Verkehrsflughäfen in Deutschland rund

223 Mio. Passagiere. Das sind +3,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Auch in den kommenden Jahren wird der Luftverkehr konstant wachsen. Nach Prognosen des Flughafenverbandes ADV wird das Passagieraufkommen bis zum Jahr 2030 auf über 300 Mio. Passagiere ansteigen. Im Jahr 2016 wurden mehr als 4,5 Mio. Tonnen Fracht an den deutschen Flughäfen umgeschlagen.

Die Flughäfen werden somit auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag für den Wirtschaftsstandort Deutschland, die Regionen und ihre Bewohner leisten. Aus der Sicht der deutschen Flughäfen gibt es vieles zu tun, um den Luftverkehrsstandort Deutschland zukunftssicher zu gestalten und geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Wir vertrauen darauf, dass auf dieser Grundlage die Belange der deutschen Flughäfen sowie der gesamten Luftverkehrsbranche in die Arbeitsagenda der nächsten Bundesregierung eingebunden werden.

Vor diesem Hintergrund erhebt der Flughafenverband ADV nachstehende Forderungen:

- **1.** Reduzierung der steuerlichen Belastung des Luftverkehrs zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit – Abschaffung der Luftverkehrsteuer **06**
- **2.** Senkung der Luftsicherheitskosten für Unternehmen und Verbraucher – mehr Verantwortung des Staates **08**
- **3.** Verantwortlichkeiten bei den Luftsicherheitskontrollen neu regeln – Flughafenstandorte zukunftssicher machen **10**
- **4.** Bereits hohe Investitionen zum Schutz vor Fluglärm – bestehendes Fluglärmschutzgesetz ist ausreichend **12**
- **5.** Dauerhaft wettbewerbsfähige Betriebszeiten der Flughäfen – mehr Rechts- und Planungssicherheit **16**
- **6.** Bedarfsgerechter Ausbau der Flughafeninfrastruktur – klares Bekenntnis der Bundesregierung **18**
- **7.** Bürokratieabbau und Bürgerbeteiligung – Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen **20**
- **8.** Verbesserung der Anbindung an internationale Märkte – Verkehrsrechteverhandlungen mit dem Ziel der weiteren Marktöffnung **22**
- **9.** Nutzerfinanzierung der Luftverkehrsinfrastruktur erhalten – bewährtes und individuelles System beibehalten **24**
- **10.** Standort attraktiver machen – Änderung des Systems und Prozesses zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer **26**
- **11.** Mehr erreichen für Deutschland – Industriepolitische Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Luftfahrt und Gewerkschaften stärken **28**



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ 1. Reduzierung der steuerlichen Belastung des Luftverkehrs zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit – Abschaffung der Luftverkehrsteuer

Die 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer ist ein ordnungspolitischer Sündenfall.

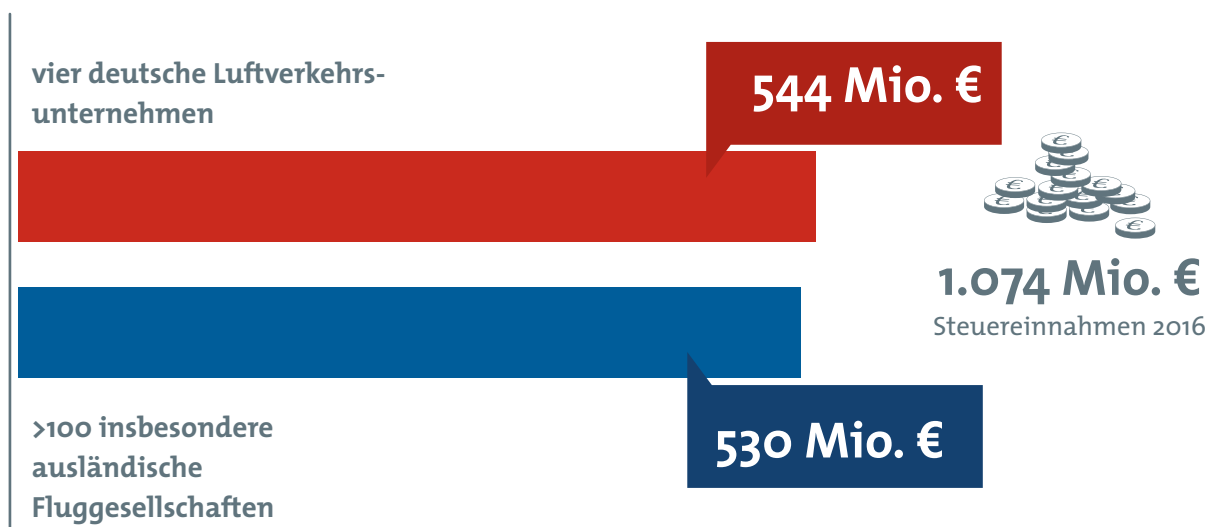
Erstens dient sie einem systemfremden Zweck: Mit der Steuer werden allgemeine Haushaltsdefizite ausgeglichen, die nicht durch den Luftverkehr verursacht werden.

Zweitens entfaltet sie keinerlei positive Lenkungswirkung: Weder unterstützt sie leiseres noch emissionsärmeres Fliegen. Stattdessen schwächt sie die finanzielle Leistungsfähigkeit von Flughäfen und Airlines.

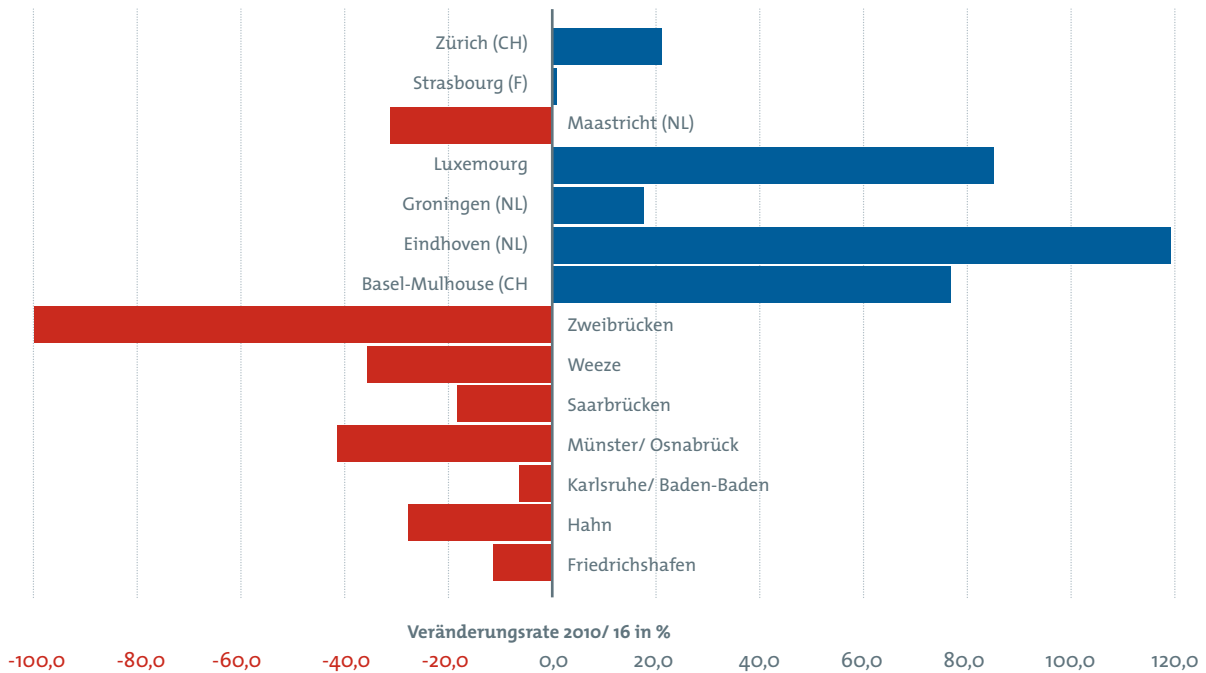
Drittens führt die Luftverkehrsteuer zu Wettbewerbsverzerrungen: Jedes Jahr wandern rund 5 Mio. Passagiere zu Flughäfen ins benachbarte Ausland ab, um die höheren Ticketpreise in Deutschland zu umgehen.

Viertens: Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer werden zu einem großen Teil durch staatliche Mindereinnahmen an anderer Stelle aufgezehrt.

➤ Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer



➤ Veränderungsrate 2010/ 16 im Passagieraufkommen an Flughäfen beiderseits der deutschen Grenze



© Flughafenverband ADV

Handlungsempfehlung Nr. 1 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Die deutschen Flughäfen fordern die Abschaffung der Luftverkehrsteuer. Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland müssen weitere Steuerbelastungen unterbleiben.
- Die schädlichen Diskussionen um weitere fiskalischen Belastungen müssen beendet werden. Die Befreiung des Luftverkehrs von der Kerosinsteuer ist keine Subvention, wie oft fälschlich behauptet. Stattdessen entspricht sie der Finanzierungsstruktur des Luftverkehrs, der – anders als andere Verkehrsträger – seine Wegekosten zu über 95 Prozent selbst trägt.



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ 2. Senkung der Luftsicherheitskosten für Unternehmen und Verbraucher – mehr Verantwortung des Staates

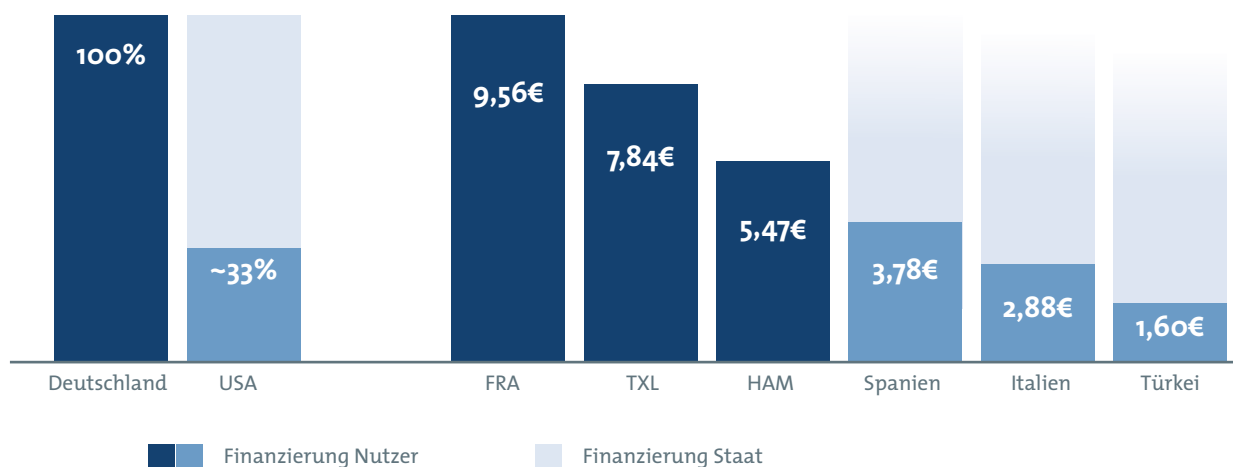
Die Gewährung der Luftsicherheit ist eine hoheitliche Aufgabe. In der Verantwortung steht hier das Bundesministerium des Innern und die Bundes- und Landespolizeibehörden – die Flughäfen haben wenig Einflussmöglichkeiten. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern bestehen im Luftverkehr unbestreitbar die höchsten Sicherheitsanforderungen. Sie sind mit hohen und steigenden Kosten für die Luftverkehrswirtschaft verbunden.

Seit 2010 sind diese Kosten um 40 Prozent angestiegen. In 2016 haben Passagiere über die Luftsicherheitsentgelte ca. 700 Mio. Euro gezahlt. Ursächlich für diese Entwicklung sind vor allem die Tarif-Abschlüsse der letzten Jahre. Eine verbesserte Steuerung der Luftsicherheitskontrollen

durch die Flughäfen ist ein Baustein für eine sichtbare Effizienzsteigerung. Diese kann eine weitere Kostensteigerung jedoch nur verlangsamen.

Eine wirksame Entlastung und damit eine Wettbewerbsgleichheit mit den europäischen Nachbarn wird nur durch eine signifikante Reduzierung der Kosten gelingen. Damit würde Deutschland nachvollziehen, was in westlichen Wettbewerbsländern wie u. a. USA, Italien, Spanien praktiziert wird. Die Sonderbelastungen und Wettbewerbsverzerrungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft durch die Luftsicherheitsgebühren ließen sich so deutlich reduzieren.

➤ Luftsicherheitskosten im internationalen Vergleich



Stand: Januar 2017
© Flughafenverband ADV

Handlungsempfehlung Nr. 2 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Die hoheitliche Aufgabe der Luftsicherheit darf künftig nicht mehr allein durch den Passagier und die Industrie finanziert werden. Der Bund muss sich durch eine Absenkung und Deckelung der Luftsicherheitskosten zu seiner Verantwortung für Sicherheit und Wettbewerb bekennen.
- Optimierte Modelle zur Aufgabenteilung in der Passagier- und Reisegepäckkontrolle zwischen Flughäfen, Bundespolizei und Bundesinnenministerium sowie den Behörden der Länder und der Landespolizei müssen konstruktiv vorangetrieben werden, wenn sie die Sicherheit fördern, die Kosten senken und die Prozesse verbessern wollen.
- Die teilweise Übernahme der Luftsicherheitsgebühren muss durch den Bund und von ihm für alle Flughafenstandorte erfolgen, unabhängig von der Tatsache, ob die Kontrollen in der Verantwortung der Bundes oder als Bundesauftragsverwaltung von Landesgesellschaften durchgeführt werden.



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ 3. Verantwortlichkeiten bei den Luftsicherheitskontrollen neu regeln – Flughafenstandorte zukunftssicher machen

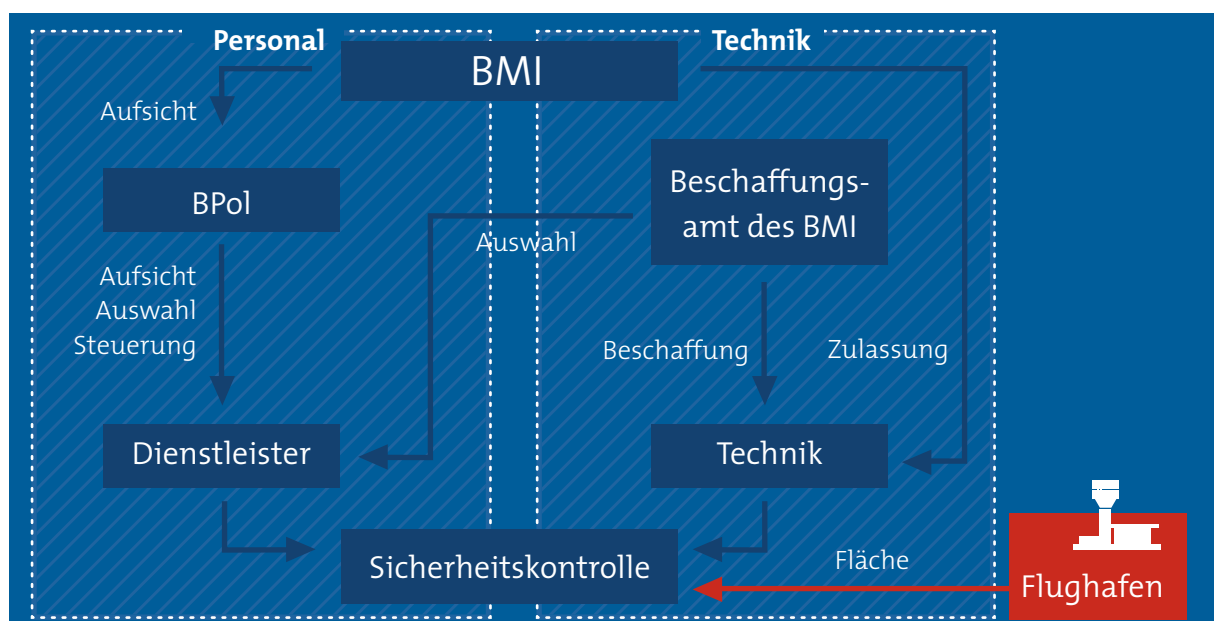
Die Passagier- und Handgepäckkontrollen, die an den großen Flughäfen in der Verantwortung der Bundespolizei von privaten Sicherheitsdienstleistern durchgeführt werden, entwickeln sich zunehmend zum „Flaschenhals“. Vielfach sind lange Wartezeiten und fehlende Passagierfreundlichkeit die unangenehmen Begleitscheinungen. Dieser Zustand kann nicht länger hingenommen werden.

Zwar befürwortet der Flughafenverband ADV die Durchführung der Luftsicherheitskontrollen durch private Sicherheitsdienstleister, dennoch sind deutliche Verbesserungen erforderlich. Sie sollen auch künftig in hoheitlicher Verantwortung die Kontrollen durchführen.

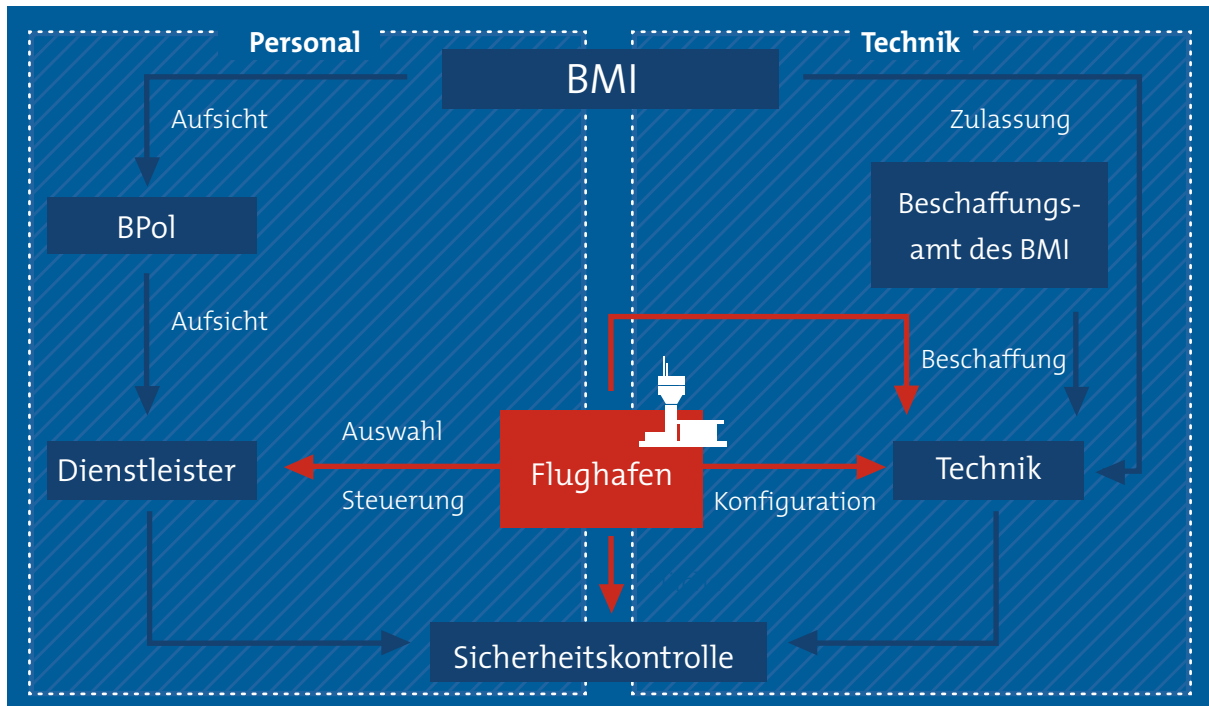
Die privaten Sicherheitsdienstleister müssen stärker zu Qualität und Service verpflichtet werden. Die großen deutschen Flughäfen stehen bereit, von der Bundespolizei die Verantwortung für die Auswahl und operative Steuerung von privaten Dienstleistern zu übernehmen. Die Flughäfen möchten sich in die Pflicht nehmen lassen und damit einen entscheidenden Beitrag für eine sichere, prozesseffiziente und passagierfreundliche Kontrolle leisten. Unter Beibehaltung der hohen Sicherheitsstandards müssen Zuständigkeiten zwischen Sicherheitsbehörden und Flughafenbetreibern neu abgrenzt werden.

Die Sicherheit hat für die deutschen Flughäfen höchste Priorität. Sicherheitsanforderungen

➤ Verantwortung für Passagier- und Gepäckkontrolle – „Status Quo“



➤ Verantwortung für Passagier- und Gepäckkontrolle – „Zukunftsszenario“



© Flughafenverband ADV

wachsen stetig. Fortwährend komplexere Technologien kommen zum Einsatz. Die Kontrollprozesse werden immer aufwändiger und demgemäß verlangsamt. Das anhaltende Passagierwachstum

führt in den bestehenden Strukturen zur Überlastung der Kontrollstellen für Passagiere und Gepäck. Das System der Luftsicherheitskontrollen ist weiterzuentwickeln.

Handlungsempfehlung Nr. 3 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Sicherheit muss an oberster Stelle stehen. Gleichzeitig sind die Sicherheitskontrollen effektiv, wirtschaftlich effizient und passagierfreundlich zu gestalten.
- Die Übernahme von der Auswahl und Steuerung des Kontrolldienstleisters durch den Flughafen muss möglich sein. Dazu muss es standortspezifische Lösungen geben.
- Die Kontrollinfrastruktur ist in enger Abstimmung zwischen Flughäfen und den zuständigen Behörden auszurichten. Die Bedürfnisse der Passagiere müssen deutlich stärker berücksichtigt werden.
- Die Auswahl von privaten Dienstleistern muss nach qualitativen und wirtschaftlichen Aspekten erfolgen. Verträge müssen mehr Anreize zu hochwertiger und servicefreundlicher Arbeit setzen.
- Die Haftung für die hoheitliche Aufgabe der Luftsicherheit muss beim Staat verbleiben.



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ 4. Bereits hohe Investitionen zum Schutz vor Fluglärm – bestehendes Fluglärmschutzgesetz ist ausreichend

In den letzten 40 Jahren sind Flugzeuge um durchschnittlich 75 Prozent leiser geworden. Die regelmäßige Umfrage des Umweltbundesamtes (UBA) zur Lärmbetroffenheit in Deutschland zeigt, dass es der Branche gelungen ist, die Gesamtbelastung der Bevölkerung zu verringern. Um dem Schutzbedürfnis gerecht zu werden, engagieren sich die Flughäfen seit Jahrzehnten umfassend beim Thema Fluglärm.

Ziel ist es, auf Grundlage der geltenden Rechtslage eine ausgewogene Balance zwischen Anwohner- und Umweltinteressen sowie den Erfordernissen der Wirtschaft und den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen zu finden. Um Lärmauswirkungen des Luftverkehrs zu mindern, hat sich in Deutschland ein Mix aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen entwickelt. Vorrangig ist die Lärminderung an der Quelle – dem Flugzeug.

Das 2007 novellierte Fluglärmschutzgesetz ist ein modernes Gesetz, welches weit über die

Regelungen des Fluglärmgesetzes 1971 hinausgeht und einen wichtigen Schritt zur Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm darstellt. Den Lärmschutzbelangen der Bevölkerung wird auch angesichts der seit 2007 gewonnenen Erkenntnisse der Lärmwirkungsfor-schung umfassend und angemessen Rechnung getragen. Mit den bestehenden Regelungen zum Fluglärmschutz wurde auf Dauer ein tragfähiger Ausgleich zwischen den Belangen der Luftfahrt einerseits sowie den berechtigten Lärmschutzinteressen der betroffenen Flugplatzanwohner andererseits erreicht.

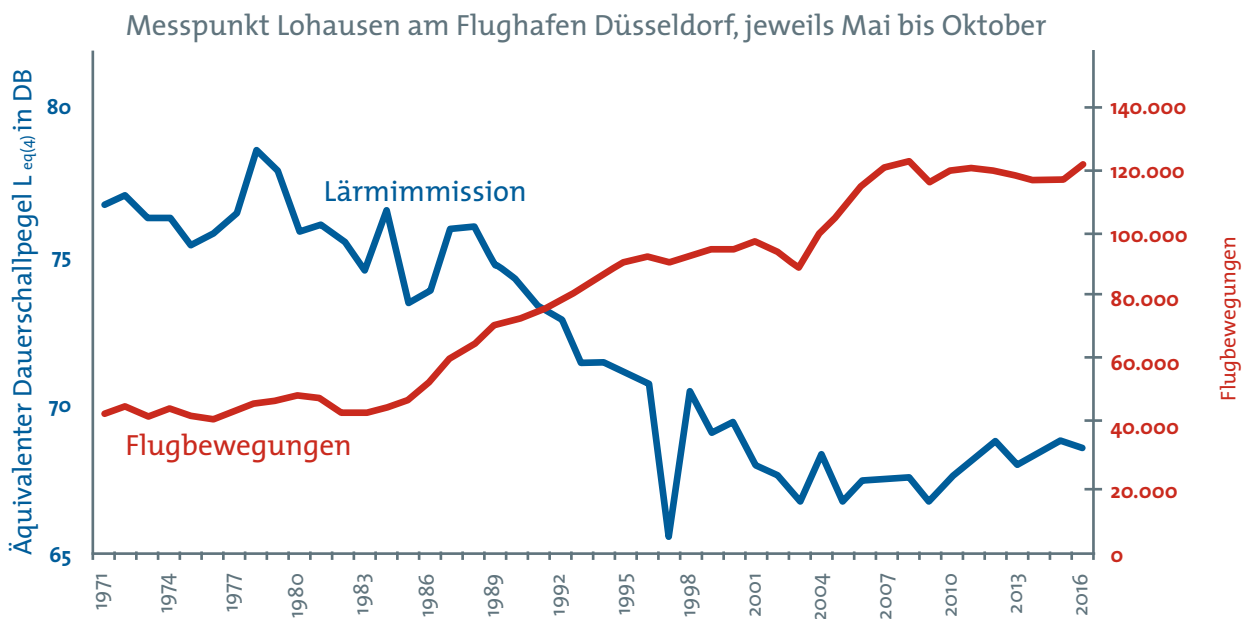
Auch braucht das novellierte Fluglärmschutzgesetz einen Vergleich mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene nicht zu scheuen. Das Fluglärmschutzgesetz gewährt einen verbindlichen Anspruch auf Erstattung von Schallschutzaufwendungen auch bei bestehenden Flughäfen (d.h., ohne Ausbaumaßnahmen), und zwar schon bei einer Überschreitung eines Dauerschallpegels tags von $Leq\ 3 = 65\ \text{dB(A)}$ und nachts von

Leq 3 = 55 dB(A) sowie nachts auch bei Überschreitung des Pegelhäufigkeitskriteriums $L_{max} = 6 \times 72$ dB(A), jeweils außen. Dagegen gibt es bei Straße und Schiene keine gesetzlich verbindlichen Ansprüche, soweit die Straße oder der

Schienenweg nicht wesentlich baulich erweitert werden.

Ein wichtiges Instrument des aktiven Schallschutzes sind lärmabhängige Flughafenentgelte.

- Mehr Verkehr – Reduzierung des Lärms – Eine Reduzierung des Lärms um 10 Dezibel empfindet der Mensch als Halbierung des Lärms

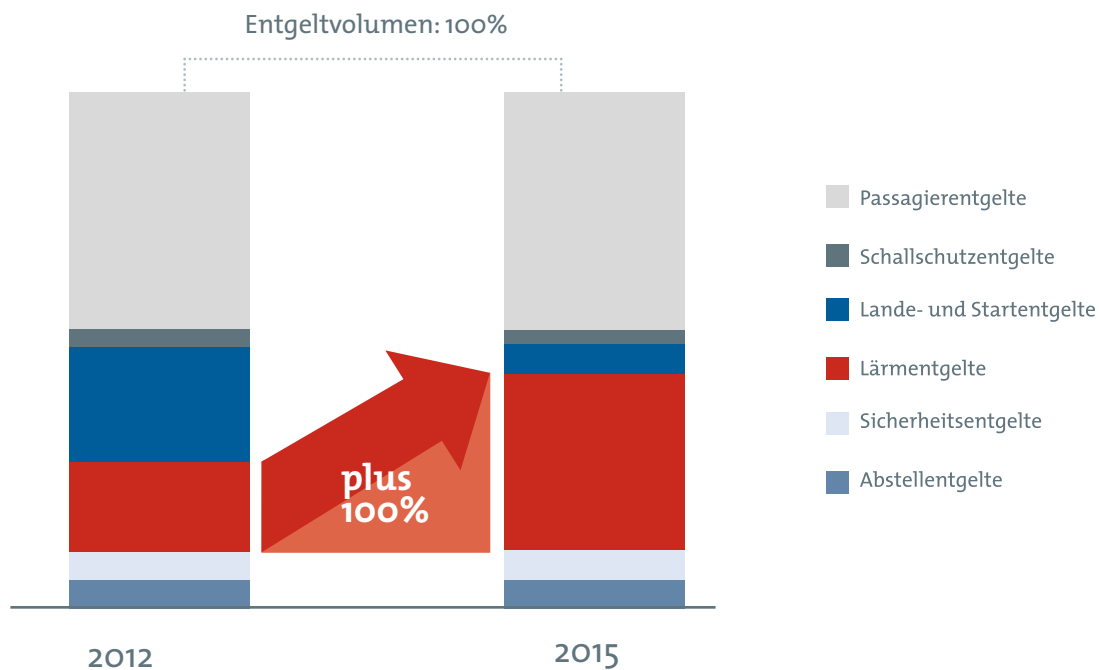




Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ Lärmabhängige Entgelte – Leiser Fliegen wird belohnt



© Flughafenverband ADV

Hier sind die deutschen Flughäfen Vorreiter in Europa. In Deutschland wurden bereits in den 70er Jahren die ersten lärmabhängigen Entgelte eingeführt. Seit 2011 haben diese sich um 100 Prozent erhöht. Der Anteil der lärmabhängigen Entgelte am gesamten Entgeltaufkommen hat sich in den letzten drei Jahren mehr als verdoppelt.

Ferner stehen Flughäfen im Dialog mit den Herstellern, um der Verringerung des Fluglärms bei der Entwicklung von Triebwerken und Flug-

zeugen höchste Priorität zu sichern. Auch bei der Planung und Ausführung von Flugverfahren arbeiten die deutschen Flughäfen gemeinsam mit den Fluggesellschaften und der Deutschen Flugsicherung kontinuierlich an Optimierungsmöglichkeiten im Interesse der Anwohner.

Es gibt keine Veranlassung in rechtsgültige Betriebsgenehmigungen der Flughäfen einzugreifen. Nachträgliche Eingriffe in eine bestandskräftige Genehmigung sind rechtlich unzulässig.

Handlungsempfehlung Nr. 4 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Eine Verschärfung der Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes sind nicht geboten. Neueste Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung belegen das hohe Schutzniveau.
- Regelungen von Fluglärm müssen vor Ort ausgestaltet werden. Dabei sind internationale und völkerrechtliche ICAO-Vorgaben zu berücksichtigen.
- Eine nachhaltige Siedlungssteuerung muss künftig im Flughafenumfeld die Entstehung neuer Lärmbetroffenheiten verhindern.
- Die Fluglärmschutzkommission ist eine bewährte Einrichtung, in welcher alle Beteiligten ihre Anliegen vorbringen und konstruktiv im Dialog bearbeiten können.



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort






➤ 5. Dauerhaft wettbewerbsfähige Betriebszeiten der Flughäfen – mehr Rechts- und Planungssicherheit

Die deutsche Wirtschaft ist auf leistungsfähige Logistikketten in der Nacht angewiesen. Die Flughäfen in Deutschland unterliegen bereits heute zahlreichen betrieblichen Beschränkungen in der Nacht. 14 der 22 ADV-Flughäfen haben bereits Nachtflugverbote oder weitgreifende Nachtflugbeschränkungen. An allen Flughäfen gibt es Einschränkungen für lautere Flugzeuge in der Nacht. Mit jedem Ausbaivorhaben sind in der Vergangenheit Nachtflugmöglichkeiten weiter eingeschränkt worden. Daher ist es unerlässlich, für die Zukunft bedarfsgerechte Betriebszeiten an den Flughäfen zu sichern. Noch weiterge-

hende Einschränkungen im Nachtflugbetrieb an den Flughäfen mit hohem Frachtaufkommen gefährden den Logistik- und Wirtschaftsstandort Deutschland. Sie entwerfen zudem die milliardenschweren Investitionen in die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Nachtflug ist ein sensibles Thema – für Anwohner wie für Flughafenbetreiber. Auf der einen Seite steht das berechnete Interesse nach Schutz vor nächtlichem Lärm. Auf der anderen Seite besteht die Notwendigkeit, der globalen Vernetzung des Wirtschaftsstandortes Deutschland und der Nachfrage nach nächtlichen Flugbewegungen Rechnung zu tragen.

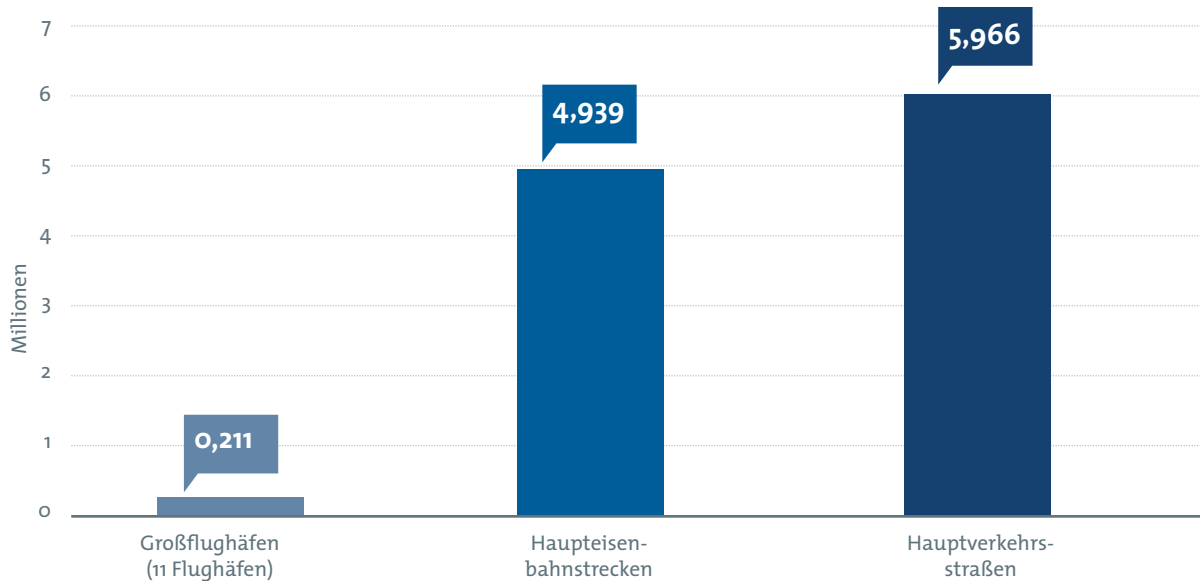
➤ Nachtflugregelungen – in Deutschland besonders restriktiv

-  Nachtflugverbot/
starke Nachtflugbeschränkung
-  Nachtflug nur für Fracht möglich
-  Keine Nachtflugbeschränkung
(oder Bedarf an Nachtflügen)



Quelle: Eurocontrol, Intraplan
© Flughafenverband ADV

➤ Lärmbetroffene in Deutschland in der Nacht (LNight > 50 dB(A), Stand 2012)



© Flughafenverband ADV

Handlungsempfehlung Nr. 5 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Eine leistungsfähige Infrastruktur muss effizient und wirtschaftlich genutzt werden können. Dafür sind wettbewerbsfähige Betriebszeiten und nachtoffene Fracht- und Express hubs unerlässlich.
- Ein flächendeckendes Nachtflugverbot muss verhindert werden. Vielmehr bedarf es eines Betriebszeitenkonzeptes für die maßgeblichen Flughafenstandorte. Der Bedarf an Nachtflügen muss festgeschrieben werden.
- Für bestehende Betriebsgenehmigungen muss Rechtssicherheit und damit Planungssicherheit für die Fluggesellschaften und die Flughäfen gelten. Das Festhalten an höchstrichterlichen Entscheidungen ist unentbehrlich.
- Eine modifizierte Handhabung der starren Nachtflugregeln ist notwendig. In Ausnahmesituationen und im Falle von Verspätungen sind flexible, bedarfsgerechte und verhältnismäßige Regelungen geboten.



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



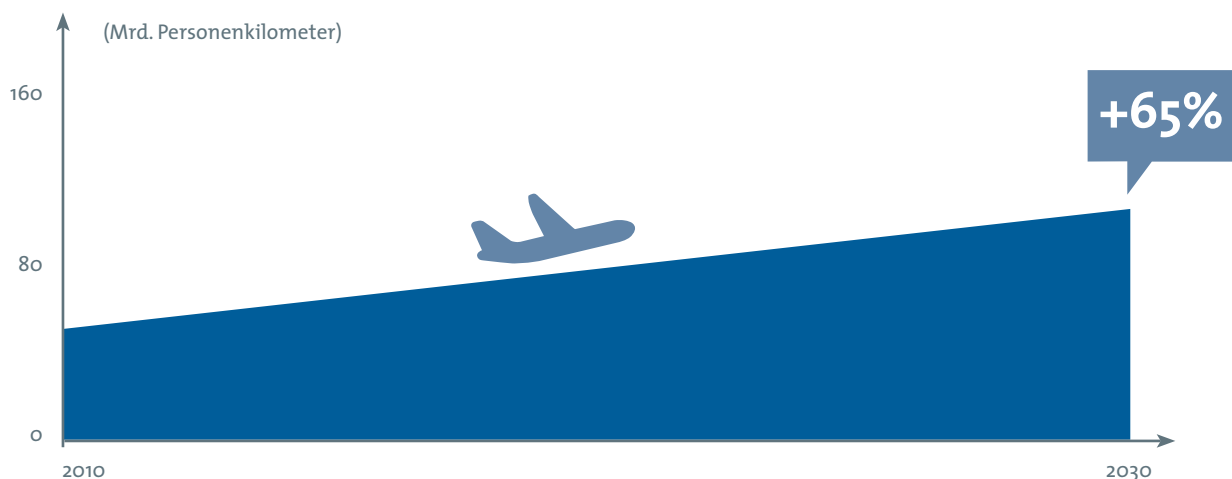
➤ 6. Bedarfsgerechter Ausbau der Flughafeninfrastruktur – klares Bekenntnis der Bundesregierung

Für 2030 erwarten die deutschen ADV-Flughäfen über 300 Mio. Passagiere – das sind über 80 Mio. mehr als 2016. Die von den Fluggesellschaften bereits eingesetzten größeren Flugzeuge werden bei diesem Passagierwachstum ausgelastet sein. Die Wirkung des Sitzladefaktors ist somit endlich.

nisse der Menschen und die Transportnachfrage der global agierenden deutschen Wirtschaft mittel- und langfristig auf der Strecke. Dies kann nicht gewollt sein.

Mittelfristig bleibt es daher dringend notwendig, dass Flughäfen bedarfsgerecht wachsen und erforderliche Kapazitätserweiterungen realisieren können. Ein klares Bekenntnis von Politik und Gesellschaft zur Zukunftsfähigkeit der deutschen Flughafeninfrastruktur ist daher dringend erforderlich. Sonst bleiben die Mobilitätsbedürf-

➤ Personenverkehr – Flugzeug



Quelle: Verkehrsprognose 2030,
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Handlungsempfehlung Nr. 6 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Die deutschen Flughäfen fordern ein klares Bekenntnis für eine nachhaltige und wirtschaftliche Entwicklung der Flughäfen in Deutschland. Flughäfen, die sich nachfragegerecht entwickeln, müssen auch in Zukunft wachsen und damit erweitert werden können.
- Die großen systemrelevanten Drehkreuze mit einem hohen Umsteigeanteil sowie die großen internationalen Verkehrsflughäfen bedürfen der klaren Unterstützung durch die Bundesregierung.
- Weiterhin sind kleinere und mittlere Flughäfen, die entscheidende Zubringer- und Entlastungsfunktionen im deutschen polyzentrischen Flughafensystem übernehmen, auf ein deutliches Bekenntnis der Bundes- und Landespolitik angewiesen.



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ 7. Bürokratieabbau und Bürgerbeteiligung – Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen

Große Infrastrukturvorhaben in Deutschland haben heute Planungs- und Genehmigungszeiten von durchschnittlich 10 bis 15 Jahren – in Einzelfällen auch deutlich mehr. Das gilt für Fernstraßen- und Schienenwege ebenso wie für den Flughafen ausbau.

Am Flughafen München begann z. B. die Planung zum Bau der notwendigen dritten Start- und Landebahn bereits im Jahr 2005. Die Planfeststellung wurde im Jahr 2011 erteilt. Nach sich anschließenden Gerichtsverfahren und mangelnder politischer Unterstützung wurde bis heute nicht mit den so wichtigen Bauarbeiten begonnen. So kann der Ausbau notwendiger Infrastruktur in Deutschland nicht in konkurrenzfähiger Zeit durchgeführt werden.

Lange Planungsverfahren und hohe Bürokratiekosten erweisen sich damit als echter Wettbewerbsnachteil für Deutschland. Volkswirtschaftlich sinnvolle Vorhaben wie Flughafen-erweiterungen werden an den Rand der Undurchführbarkeit gebracht. Dabei verhindern nicht nur nationale Gesetze, sondern auch zahlreiche Regelungen vorschläge und Zentralisierungsbestrebungen der EU eine zügige und flexible Anpassung der deutschen Luftverkehrsinfrastruktur an die weltweite Nachfrage. Eine neue Bundesregierung muss darum frühzeitig Einfluss auf die EU-Gesetzgebung nehmen.



Handlungsempfehlung Nr. 7 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Die Planungsunterlagen werden immer komplexer und umfangreicher. Aus Sicht der deutschen Flughäfen sind weitere Initiativen unbedingt notwendig, um Planungs- und Genehmigungsverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen.
- Sinnvoll ist eine Rückführung des Verfahrens auf den gesetzlich vorgesehenen Rahmen und weniger Hineinwirken der Politik in exekutive Verfahren.
- Entscheidend ist, dass im Planungsprozess Wege gefunden werden, die Betroffene umfassend informieren und sie am Verfahren partizipieren lassen.
- Eine gute Bürgerbeteiligung ist für die deutschen Flughäfen der Schlüssel für mehr Akzeptanz und ein gutes Miteinander von wirtschaftlichen Aspekten und Anwohnerinteressen.



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ 8. Verbesserung der Anbindung an internationale Märkte – Verkehrsrechteverhandlungen mit dem Ziel der weiteren Markttöffnung

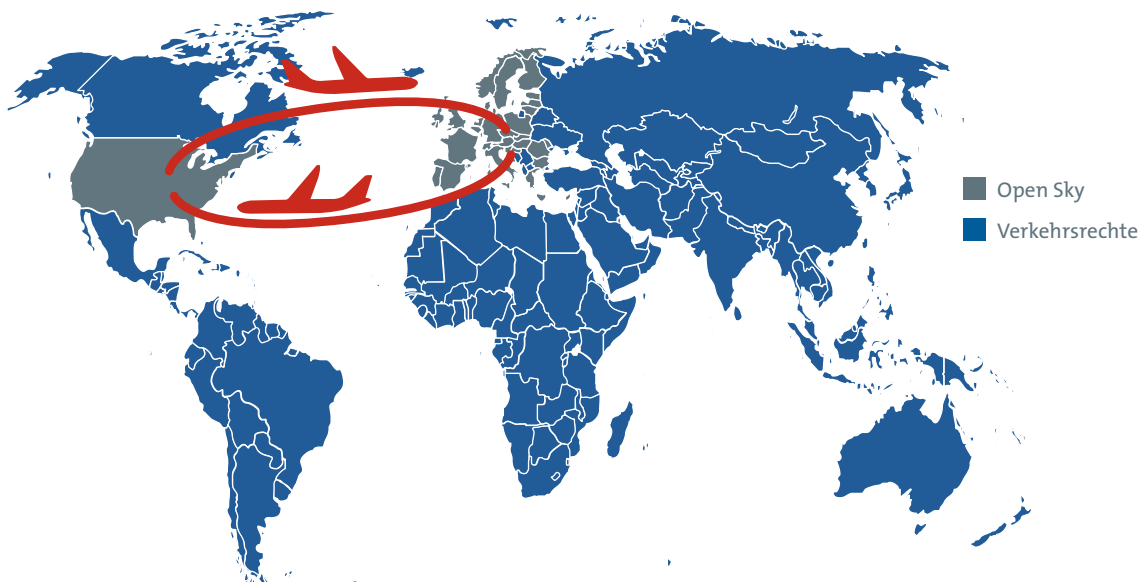
Flughäfen sind Deutschlands Tore zur Welt. Der Luftverkehr zwischen Staaten wird auf der Basis bilateraler Luftverkehrsabkommen geregelt. Diese völkerrechtlichen Verträge, die von Regierungen bzw. Luftfahrtbehörden geschlossen werden, regeln die Verkehrsrechte zweier Staaten zur Durchführung von Flugliniendiensten.

Die Verbindungen, die von deutschen Flughäfen ausgehen, sind ein entscheidender Standortfaktor für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Der Wert eines Flughafens bemisst sich grundsätzlich in seiner Konnektivität. Diese Verbindungsqualität ist ein entscheidender Standortfaktor für die deutsche Wirtschaft und den Tourismusstandort Deutschland.

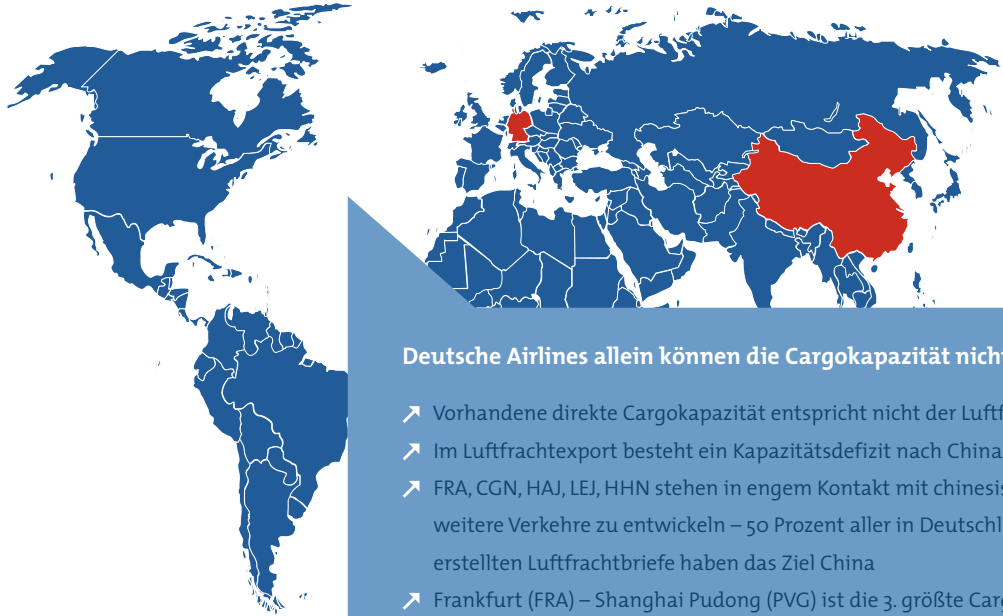
Die Wirtschaft unseres Landes und alle Reisenden profitieren von einem Angebot, das rund 300 Fluggesellschaften umfasst. Von deutschen Flughäfen werden ca. 600 Flugziele in 111 Ländern angeboten. Die in- und ausländischen Airlinekunden sichern ein attraktives Angebot für die deutsche Wirtschaft, Privat- und Urlaubsreisende. Flughäfen sind als strategische Punktinfrastrukturen durch ihre Konnektivität von Bedeutung.

Die Anbindung zu den Zielen in Europa und in der Welt ist der entscheidende Nutzenbeitrag der Flughäfen für unser Land. Deutschland hat in der Vergangenheit von einer Vielzahl direkter interkontinentaler Verbindungen und einer starken Anbindung an die globale Luftverkehrsmobilität profitiert. Jetzt stagniert diese Entwicklung aufgrund fehlender Marktzugangsmöglichkeiten.

➤ Protektionismus bei Verkehrsrechten abbauen: Abschluss weiterer Open Sky Abkommen



➤ Auch die Fracht benötigt Konnektivität im europäischen Vergleich!



Deutsche Airlines allein können die Cargokapazität nicht aufbringen

- Vorhandene direkte Cargokapazität entspricht nicht der Luftfrachtnachfrage
- Im Luftfrachtexport besteht ein Kapazitätsdefizit nach China
- FRA, CGN, HAJ, LEJ, HHH stehen in engem Kontakt mit chinesischen Airlines um weitere Verkehre zu entwickeln – 50 Prozent aller in Deutschland für den Export erstellten Luftfrachtbriefe haben das Ziel China
- Frankfurt (FRA) – Shanghai Pudong (PVG) ist die 3. größte Cargo-Tradeline der Welt
- Wirtschaftsregionen wie z.B. HAJ oder STR weisen im Lokalaufkommen jeweils ein Potential von rund 80.000 t auf – das entspricht einer täglichen Cargo-Verbindung

Fehlende Frachtkapazitäten führen zu einem erhöhten Truckingaufkommen in die konkurrierenden BeNeLux-Standorte

© Flughafenverband ADV

Handlungsempfehlung Nr. 8 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Wachstumschancen dürfen nicht künstlich verknüpft werden. Bilaterale Luftverkehrsabkommen müssen mit der Zielsetzung der Marktöffnung geführt werden.
- Abweichungen von dieser Grundhaltung sind nur in begründeten Ausnahmefällen hinnehmbar.
- Marktabschottungen sind kein nutzbringender Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrsbranche. Die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs kann ohne Protektionismus und Marktabschottung durch den Abbau von regulativen Hemmnissen entscheidend verbessert werden.
- Eine Abschottung von Märkten wie China, Indien, Südamerika etc. würde der deutschen und europäischen Wirtschaft erheblich schaden.
- Einem EU-Verhandlungsmandat sollte nur unter der Auflage zugestimmt werden, dass eine zeitliche Beschränkung („Sunset-Clause“) vereinbart wird und auf den bestehenden bilateralen Verkehrsrechten aufgesetzt wird.



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ 9. Nutzerfinanzierung der Luftverkehrsinfrastruktur erhalten – bewährtes und individuelles System beibehalten

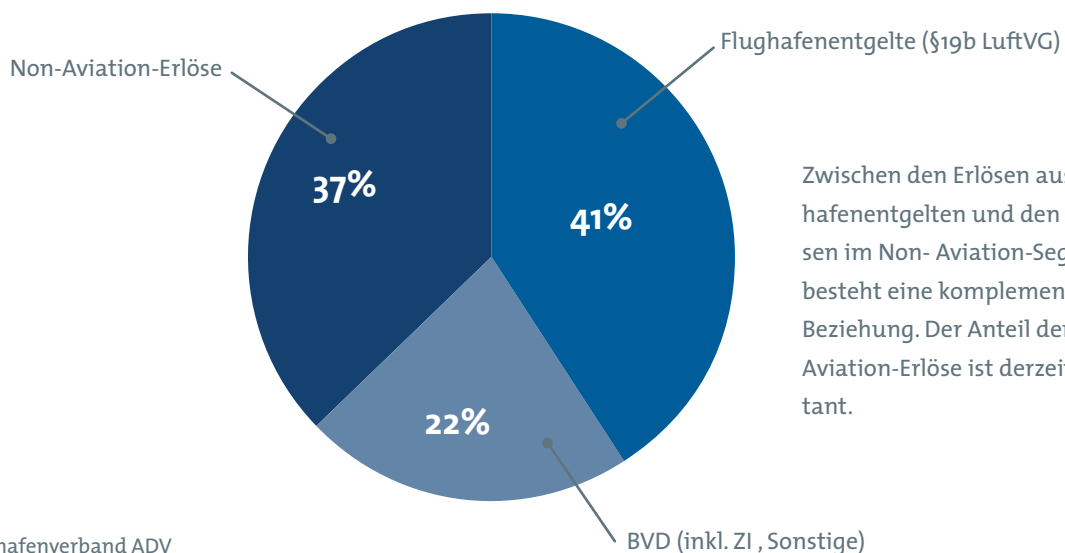
Im Luftverkehr gilt das Prinzip der Nutzerfinanzierung. Fluggesellschaften zahlen den Flughäfen für die Nutzung der Infrastruktur Flughafenentgelte. Durch Entgelte werden auch die Dienstleistungen der Flughäfen vergütet, die mit Landung, Start, Beleuchtung, dem Abstellen von Flugzeugen sowie der Abfertigung von Passagieren und Fracht im Zusammenhang stehen.

Die Festsetzung der Entgelte unterliegt in Europa strengen Vorgaben. Entgelte werden von den Flughäfen unter Nachweis des Kostenbezugs kalkuliert und unter Einbeziehung der Airlines in obligatorischen Konsultationsgesprächen erläutert. Dabei folgen die Flughäfen strikten Bestimmungen zur Transparenz und Nicht-Diskriminierung. Jede Form von Willkür bei der Entgeltfestsetzung ist somit ausgeschlossen. Über die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben

wachen die zuständigen Behörden, die jede Entgeltordnung genehmigen müssen.

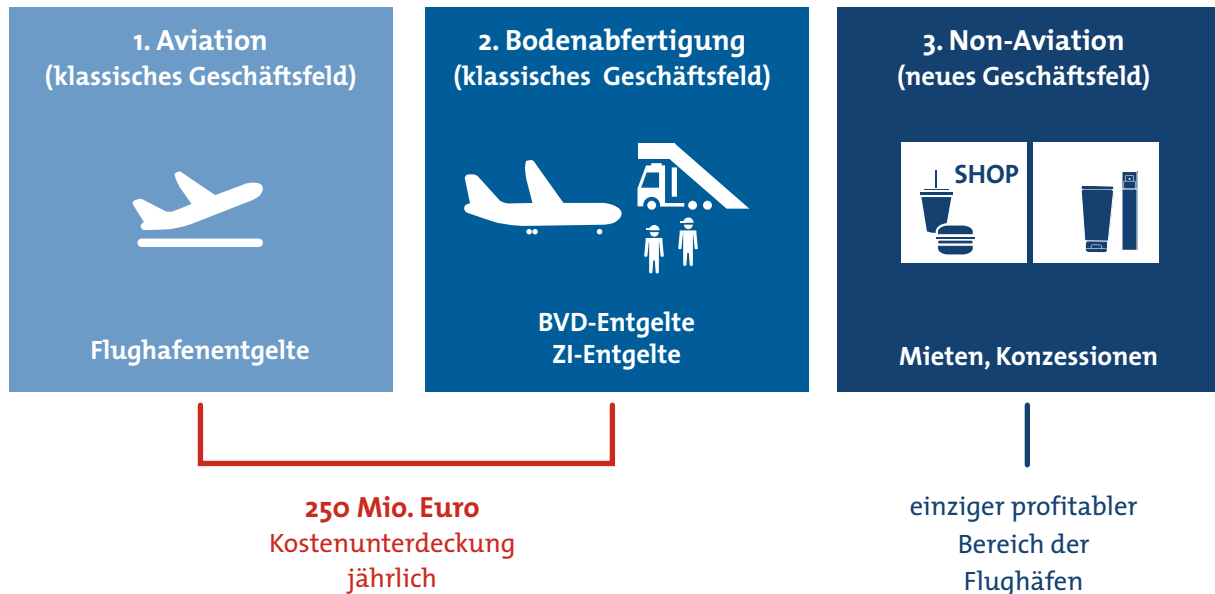
Die geltende Rechtslage zur Festsetzung von Flughafenentgelten ist eindeutig und umfassend ausgestaltet. Tatsächlich gerät das bewährte Prinzip der Nutzerfinanzierung jedoch zunehmend aus den Fugen. Für die Flughäfen stellen die regulierten Entgelte mit über 50 Prozent die größte Einnahmenposition dar. Für die Airlines dagegen machen sie lediglich 4 bis 8 Prozent der Gesamtkosten aus. Die Flughäfen schaffen es nicht, kostendeckende Entgelte am Markt durchzusetzen. Die durchschnittliche Höhe der regulierten Entgelte liegt in Deutschland mit knapp 10,50 Euro pro Passagier im europäischen Mittelfeld. Bei Qualität und Pünktlichkeit gehören die deutschen Flughäfen hingegen zur europäischen Spitze.

➤ Wichtigste Einnahmequelle sind die Flughafenentgelte im klassischen Geschäftsfeld Aviation



Zwischen den Erlösen aus Flughafenentgelten und den Erlösen im Non-Aviation-Segment besteht eine komplementäre Beziehung. Der Anteil der Non-Aviation-Erlöse ist derzeit konstant.

➤ In zwei von drei Kern-Geschäftsfeldern erwirtschaften die Flughäfen keine Gewinne



© Flughafenverband ADV

Handlungsempfehlung Nr. 9 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Die Refinanzierungskraft der Flughäfen muss gestärkt werden. Die hohe Qualität der deutschen Flughäfen im internationalen Vergleich hat einen angemessenen Preis. Flughäfen muss es künftig möglich sein, angemessene Entgelte durchzusetzen.
- Die bestehenden Regelungen der EU-Richtlinie über die Genehmigung der Flughafenentgelte haben sich bewährt und müssen beibehalten werden.
- In Deutschland muss die Zuständigkeit für die Genehmigung der Flughafenentgelte bei den Ländern verbleiben.
- Zusätzliche Regulierungsmaßnahmen, eine zentrale Regulierung und Vorgaben zur Wahl des Geschäftsmodells sind abzulehnen. Vielmehr sollten bei einer zukünftigen Ausgestaltung der Regulierung marktbasierende Ansätze zur Anwendung kommen.
- Flughäfen, die über keine oder geringe Marktmacht verfügen, sollten gänzlich von den Regelungen der Richtlinie über Flughafenentgelte ausgenommen werden.



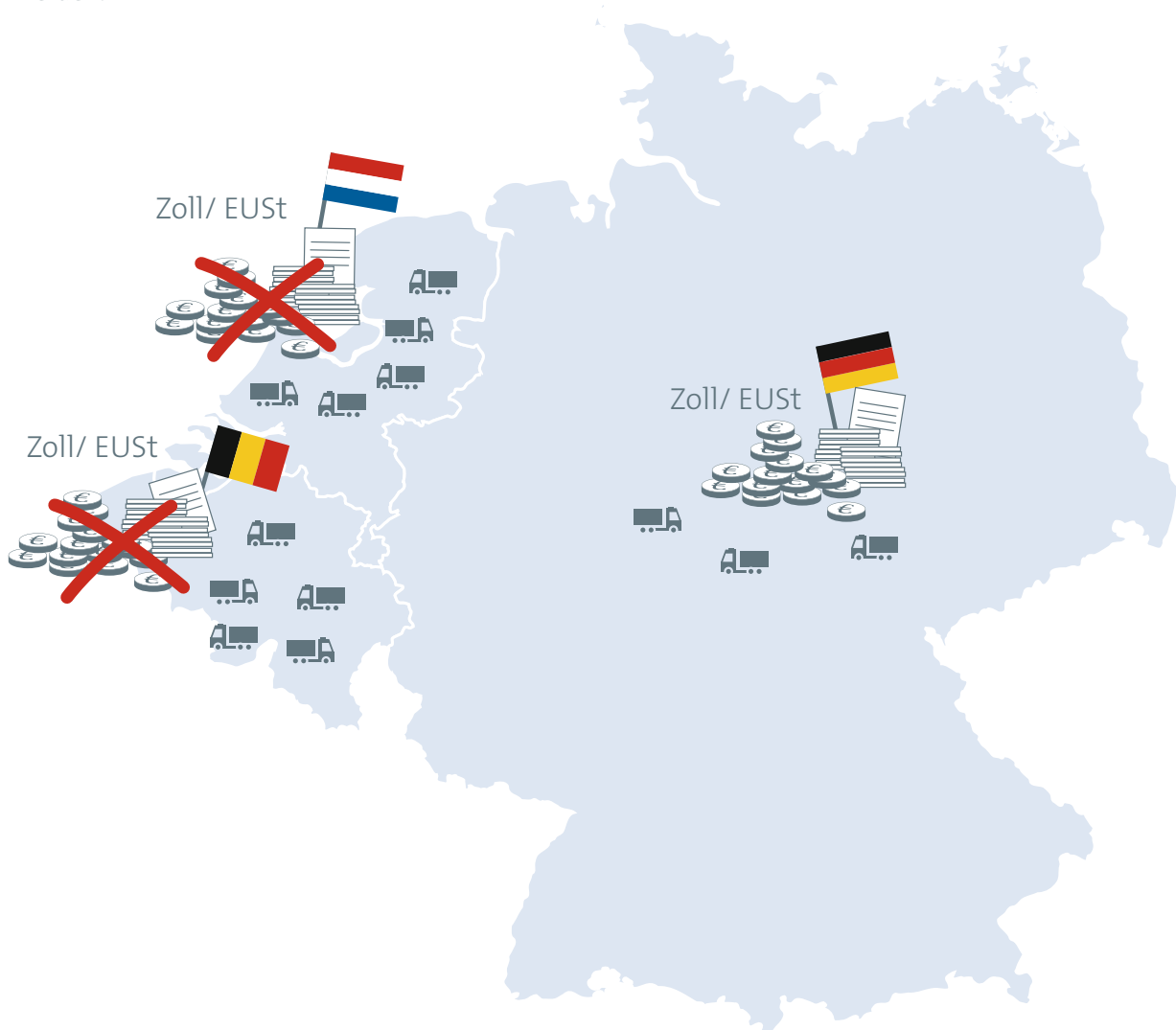
Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ 10. Standort attraktiver machen – Änderung des Systems und Prozesses zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer

Nach der 6. EU-Umsatzsteuer-Richtlinie vom 17.05.1977 können Mitgliedstaaten Erleichterungen bei der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) dahingehend gewähren, dass die EUST nicht zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten ist, sondern im Zuge der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet werden kann. Hiervon machen z. B. die Niederlande Gebrauch, während diese Erleichterungen in Deutschland nicht gewährt werden.

Niederländische und belgische Flughäfen werben ganz offensiv und erfolgreich auf Veranstaltungen bei Importeuren und Spediteuren mit diesem Verfahren.



In Deutschland muss ein Unternehmer die EUSt beim Zoll entrichten und anschließend als abzugsfähige Vorsteuer im Rahmen der Umsatzsteuererklärung berücksichtigen. Im Zusammenhang mit einer Einfuhr von Drittlandwaren in das Gemeinschaftsgebiet über eine deutsche Zollgrenzstelle werden Zahlungsflüsse notwendig. Diese führen bei den betroffenen Unternehmen zu hohen Kosten, insbesondere zur Zwischenfinanzierung.

Dagegen kann ein deutscher Importeur Einfuhren aus dem EU-Ausland über die niederländische Grenze unter Einschaltung eines niederländischen Fiskalvertreters ohne nennenswerte Kosten und ohne Entrichtung der EUSt vornehmen.

Etwaige höhere Transportkosten im Vergleich zum Import über deutsche Flughäfen und Häfen

sind gegenüber der Zwischenfinanzierung der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland regelhaft zu vernachlässigen. Die Auswirkungen des bestehenden Erhebungsverfahrens sind umso signifikanter, je teurer die importierten Güter sind, je schwieriger die Refinanzierung wird und je höher das Zinsniveau und der administrative Aufwand sind.

Handlungsempfehlung Nr. 10 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Es besteht dringender Handlungsbedarf, um die seit Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Flughäfen in diesem Bereich zu beseitigen.
- Die Wirtschaftsministerkonferenz hat 2014 einen entsprechenden Beschluss gefasst. Sie sieht die mit der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer einhergehenden Kosten für die Unternehmen und die daraus resultierenden Konsequenzen für den Wirtschaftsstandort Deutschland mit Sorge.
- Die Bundesregierung muss zeitnah Möglichkeiten für eine Gestaltung des Verfahrens der Einfuhrumsatzsteuererhebung prüfen, um die Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen EU-Mitgliedstaaten zu vermeiden.



Für einen wettbewerbsfähigen
deutschen Flughafenstandort



➤ 11. Mehr erreichen für Deutschland – industriepolitische Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Luftfahrt und Gewerkschaften stärken



Handlungsempfehlung Nr. 11 für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

- Mit dem 2017 vorgestellten Luftverkehrskonzept des BMVI wurden wichtige Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrs beschrieben. Diese gilt es umzusetzen. Hierzu sollten Bundespolitik (BK, BMWI, BMVI) und Landespolitik eng mit den Vertretern der Luftverkehrswirtschaft zusammenarbeiten. Zu übergreifenden Zukunftsthemen empfiehlt sich die Einbindung von Gewerkschaften.
- Die Stärkung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Deutschland sollte vorrangiges Ziel sein.
- Es soll eine regelmäßig tagende luftverkehrspolitische Konferenz mit Politik und allen Stakeholdern etabliert werden, um die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit zu erörtern.

➤ Das ist der Flughafenverband ADV

Der Flughafenverband ADV vertritt als ältester ziviler Luftfahrtverband in Deutschland bereits seit 1947 die Interessen seiner Mitglieder. Dabei arbeitet die ADV eng mit den Flughäfen in Österreich, der Schweiz und Ungarn zusammen. Neben den internationalen Verkehrsflughäfen sind sämtliche Bundesländer, zahlreiche Kommunen, Verbände sowie Industrie- und Handelskammern Mitglieder der ADV. Der Flughafenverband ADV setzt sich für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr und moderne, leistungsfähige Flughäfen in Deutschland ein. Das gute Miteinander von Anwohnern und Flughäfen ist der ADV ein besonderes Anliegen. In allen rechtlichen und wirtschaftlichen Belangen ist die ADV der Berater und Partner von Wirtschaft, Politik und Regionen. Die Facharbeit umfasst die Bereiche Luftsicherheit, Standortentwicklung und vernetzte Verkehrsplanung ebenso wie den Umwelt- und Fluglärmschutz.

➤ Ihr Ansprechpartner für Rückfragen

Jens Gerlich
Leiter Politische Kommunikation und
Koordinator Verbandskommunikation
Flughafenverband ADV

Tel. 030 - 31 01 18-13

E-Mail: gerlich@adv.aero



Rostock-Laage

Lübeck

Hamburg

Hamburg-Finkenwerder

Bremen

Schwerin-Parchim

Berlin-Tegel

Berlin-Schönefeld

Hannover

Braunschweig

Münster/Osnabrück

Weeze

Dortmund

Paderborn/Lippstadt

Kassel-Calden

Leipzig/Halle

Düsseldorf

Mönchengladbach

Köln/Bonn

Erfurt/Weimar

Dresden

Frankfurt/Main

Hahn

Saarbrücken

Egelsbach

Nürnberg

Karlsruhe/Baden-Baden

Stuttgart

Lahr

München

Linz

Wien

Memmingen

Oberpfaffenhofen

Salzburg

Friedrichshafen

Basel-Mulhouse

Zürich

Innsbruck




Graz

Klagenfurt

Genf



Budapest

-  ADV-Mitgliedergruppe
Internationale Verkehrsflughäfen (22)
-  ADV-Mitgliedergruppe
Regionale Verkehrsflughäfen und -landeplätze (10)
-  Korrespondierende Mitglieder
in Österreich, Schweiz und Ungarn (10)

➤ Flughafenverband ADV

Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79
10117 Berlin

Tel. 030 - 31 01 18-0
Fax 030 - 31 01 18-90

www.adv.aero