

## Luftverkehr

# Internationaler Wettbewerb: Heimische Airlines stärken, Arbeitsplätze sichern

### Um was geht es?

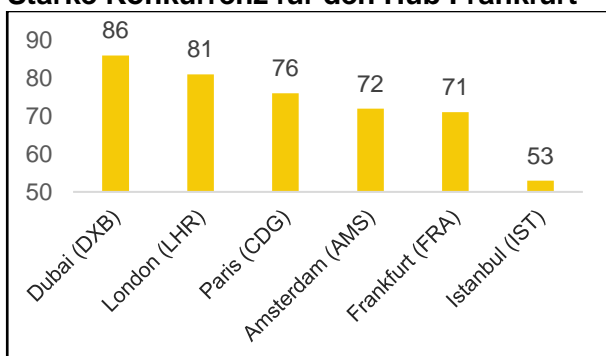
#### Chancengleichheit im globalen Wettbewerb

Auch im Luftverkehr profitieren die Nachfrager seit Jahren vom Wettbewerb zwischen den Anbietern durch ein vielfältiges Angebot, mehr Qualität und günstigere Preise. Allerdings führt die Subventionierung von Staatsairlines aus der Türkei, China und dem Nahen Osten zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen.

In der Corona-Krise ist es notwendig, dass der Staat Lufthansa und Condor vorübergehend mit Krediten bzw. anderen Instrumenten stützt und dass sich der Bund schnellstmöglich als Anteilseigner zurückziehen will.

Der Luftfahrtstandort ist relativ teuer wegen hoher Entgelte, Gebühren und der Luftverkehrssteuer sowie zurecht hoher Sozialstandards, die einige Wettbewerber umgehen. Hinzu kommen die Klimaschutzinstrumente CORSIA und der EU-Emissionshandel.

#### Starke Konkurrenz für den Hub Frankfurt



Anzahl der abgefertigten Passagiere in 2018, Angabe in Millionen. Quelle: Annual World Airport Traffic Report, 2019.

### Was braucht die Wirtschaft?

#### Attraktive Angebote im Luftverkehr

Die Luftverkehrswirtschaft braucht faire Rahmenbedingungen, die nachhaltiges Wachstum ermöglichen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken.

### Was ist zu tun?

#### Belastungen beseitigen

- Erholung von Corona unterstützen  
Flughäfen, Airlines und Flugsicherung sind von Corona mit am meisten betroffen. Der Staat muss sie weiter unterstützen, beispielsweise sollten die Vorhaltekosten weiterhin erstattet werden. Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals der Flugsicherung sind ab 2022 fortzusetzen.
- CO<sub>2</sub>-freien Flugkraftstoffen Weg ebnen  
Der Markt für synthetische Kraftstoffe braucht viele Anbieter und Verfahren, um Wettbewerb zu ermöglichen. Eine Quote muss wettbewerbsneutral ausgestaltet sein und darf nicht von Non-EU-Airlines durch „Tankering“ umgangen werden.
- Klimaschutz wettbewerbsneutral gestalten  
Zubringerflüge zu europäischen und nicht-europäischen Drehkreuzen müssen im EU-Emissionshandelssystem sowie bei einer „Synfuel“-Quote und anderen Klimaschutzauflagen gleich behandelt werden.
- Luftfracht: Keine nationalen Alleingänge  
Um den Logistikstandort nicht zu benachteiligen, sind nationale Sonderregeln bei der Umsetzung internationaler Abkommen und Verordnungen zu vermeiden.
- Sicherheitskontrolle: Vom Staat zu zahlen  
Sicherheit ist eine hoheitliche Aufgabe – auch an Flughäfen.
- Keine Luftverkehr- oder Kerosinsteuer  
Die Luftverkehrssteuer ist nicht zu rechtfertigen. Sie belastet Kunden und Airlines unnötig. Falls der Bundestag sie nicht abschafft, sollte zumindest ihr Aufkommen für den Systemwechsel hin zu treibhausgasneutralen synthetischen Kraftstoffe eingesetzt werden. Die Einführung einer Kerosinsteuer sollte der Bundestag weiter ablehnen.