



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

VhU-Position

Erwartungen der hessischen Wirtschaft an die Politik nach der Landtagswahl in Hessen 2023

Beschluss Nr. 2 des VhU-Präsidiums vom 16.05.2022

Luftverkehr



13. Luftverkehr

Drehkreuz Frankfurt im globalen Wettbewerb stärken

Den Wachstumsmotor wieder zum Laufen bringen

Dank des Frankfurter Flughafens, dank starker Airlines und dank zahlreicher Unternehmen der Logistik, des Tourismus und der Luftfahrtzulieferindustrie ist der Wirtschaftsstandort Hessen überdurchschnittlich erfolgreich. Einkommen und Löhne sind deutlich höher als in anderen Flächenländern Westdeutschlands. Der Luftverkehrsstandort sichert Arbeitsplätze in vielen Branchen. Seine Bedeutung für regionale, hessische Unternehmen ist riesig.

Der Luftverkehrsstandort Hessen bezieht seine Stärke u.a. aus der Drehkreuzfunktion des Hubs Frankfurt mit einer hohen Anzahl an weltweiten Direktverbindungen, aus dem vielfältigen Dienstleistungsangebot bei Cargo und Logistik sowie aus dem guten intermodalen Anschluss an Straße und Schiene. Diese gewachsenen Strukturen haben sich bewährt. Sie sind zum Teil auch Ergebnis eines jahrzehntelangen, konstruktiv-kritischen Zusammenwirkens von Bund, Land, Kommunen und Wirtschaft zur Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt. Dieser sachorientierte Dialog muss fortgesetzt werden. Das bereits Erreichte darf dabei nicht infrage gestellt werden.

Der Luftverkehr gehört bis heute zu den von der Corona-Pandemie am stärksten betroffenen Branchen. Die wirtschaftliche Erholung des Luftverkehrs findet unter den Bedingungen eines durch die Krise noch weiter verschärften internationalen Wettbewerbs statt. Die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen werden darüber mitentscheiden, wie gut die Luftverkehrsunternehmen und der Frankfurter Flughafen aus der Corona-Krise herauskommen und ob sie weiter im globalen Wettbewerb bestehen können.

Versorgungsfunktion des Luftverkehrs auch finanziell anerkennen

In der Pandemie haben der Frankfurter Flughafen und weitere Flughäfen ihre besondere Funktion für die sichere Versorgung Deutschlands unter Beweis gestellt. Die Landesregierung hat sich zurecht auch gegenüber dem Bund dafür stark gemacht, dass ein Teil der Kosten für die gesellschaftlich notwendige und politisch gewollte Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs durch den Staat in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse ausgeglichen wurde. Dieser wichtige Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung und zur Anbindung der Wirtschaft an die internationalen Märkte muss auch künftig gewürdigt werden.

Gleiches gilt für die bundeseigene Deutsche Flugsicherung. Die Landesregierung sollte sich über den Bundesrat dafür einsetzen, dass die Maßnahmen des Bundes zur Sicherung der Leistungsfähigkeit der DFS mit positiven Effekten für den Luftverkehrsstandort ab 2022 unvermindert fortgesetzt werden.

Für eine nachfrageorientierte und wirtschaftliche Infrastruktur

Der Luftverkehrsstandort Deutschland und Hessen muss sich auf Basis realistischer Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsprognosen weiterentwickeln können. Landesregierung und Landtag müssen darauf dringen, dass eine dauerhafte Subventionierung unrentabler Standorte künftig vermieden wird.



Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau weiter umsetzen und Terminal 3 bauen

Die Flughafeninfrastruktur in Frankfurt muss wie geplant bedarfsgerecht ausgebaut werden, um die mittelfristig wieder nötigen Kapazitätserweiterungen zu realisieren. Das neue Terminal 3 kommt zwar später, ist aber aus Sicht der hessischen Unternehmen weiter erforderlich, da es die Qualität der Prozesse am Flughafen weiter verbessert und den Anteil der Abfertigungen auf dem Rollfeld verringert.

Bestandsschutz für die Betriebszeiten in Frankfurt

Im Sinne von Rechts- und Planungssicherheit für den Flughafen, die Fluggesellschaften und die Anwohner dürfen der geltende Planfeststellungsbeschluss und die bestehenden Betriebsgenehmigungen nicht angetastet werden. Das Mediationsergebnis ist weiterhin anzuerkennen. Insbesondere dürfen die Betriebszeiten in Frankfurt nicht weiter eingeschränkt werden, um die Funktion des Flughafens als Drehkreuz nicht zu gefährden.

Lärmentgelte in Tagesrandzeiten nicht weiter erhöhen

Die Luftverkehrswirtschaft bekennt sich zu ihrer Verantwortung beim Lärmschutz. Dabei sollte ein ausgewogener Ansatz verfolgt werden, der die Interessen der Luftverkehrswirtschaft am Standort Frankfurt mit den berechtigten Interessen der Anwohner rund um den Flughafen zusammenführt. Die Landesregierung darf die Lärmentgelte in den Tagesrandzeiten nicht immer weiter erhöhen. Die in den vergangenen Jahren verfügten Erhöhungen haben die heimischen Airlines mit unnötigen Kosten belastet. Insbesondere für Starts und Landungen von Frachtflügen und von Touristik- und Drehkreuzverkehren sind die frühen Morgenstunden und späten Abendstunden unverzichtbar. Weiter steigende Entgelte erhöhen die Attraktivität anderer Drehkreuze und führen dazu, dass mittelfristig Hub-Verkehre und an sie gebundene Arbeitsplätze an andere Drehkreuze verlagert werden. Eine solche Schwächung des Hubs Frankfurt muss unterbleiben.

Stattdessen müssen Landesregierung, Kommunen und Luftverkehrswirtschaft gemeinsame Lösungen beim Lärmschutz sowie bezüglich Siedlungsbeschränkungen rund um den Flughafen suchen und konsequent umsetzen.

Luftverkehrsunternehmen nicht neu belasten, bestehende Lasten abbauen

Um die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der heimischen Luftverkehrswirtschaft zu stärken und um weiterhin ein leistungsfähiges Mobilitäts- und Logistikangebot zu gewährleisten, müssen sich Landtag und Landesregierung dafür einsetzen, dass neue wettbewerbsverzerrende Belastungen unterbleiben und bestehende Sonderlasten zurückgeführt werden.

Kosten der Luftsicherheit durch die öffentliche Hand übernehmen

Es war richtig, die Durchführung der Luftsicherheitskontrollen der Fraport zu übertragen. So kann die Effizienz privater Organisation mit der Sicherheit hoheitlicher Tätigkeiten verbunden werden. Bund bzw. Land sollten die Finanzierung der stetig zunehmenden Aufgaben der Luftsicherheit an den deutschen Flughäfen vollständig oder zumindest zu dem Teil übernehmen, der klar der polizeilichen Gefahrenabwehr zuzuordnen ist. Dazu zählen insbesondere die Übernahme der Kosten für die Kontrollen nach § 5 LuftSiG (Passagiere) und § 8 LuftSiG (Personal und Waren) sowie die Kostentragung für die Detektion und Abwehr von Drohnen im



Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr an den Flughäfen. Die Landesregierung sollte eine entsprechende Initiative im Bundesrat starten.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Bund: 100 Mio. Euro)

Klimaschutz: Markteinführung von Power-to-Liquid-Kraftstoffen unterstützen

Um das Ziel des CO₂-neutralen Fliegens zu erreichen, ist der Ersatz fossilen Kerosins durch nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) erforderlich. Eine europäische Beimischungsquote ist ein geeignetes Instrument, um den Markthochlauf für alternative Kraftstoffe sicherzustellen. Die Landesregierung sollte den Vorschlag zur Einführung einer verbindlichen Beimischungsverpflichtung im Bundesrat und in Brüssel unterstützen. Damit die Beimischungsquote in der Europäischen Union jedoch wirksam für den Klimaschutz sein kann, muss im Verkehr mit Nicht-EU-Staaten verlässlich ausgeschlossen werden, dass die Quote einseitig Reisewege über europäische Flughäfen verteuert und damit Carbon Leakage erzeugt und gefördert wird.

Die zwischen Bund, Ländern, Luftfahrt und Industrie vereinbarte Roadmap für den Aufbau von Produktionskapazitäten und für den Markthochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen sollte gemeinsam durch Bund und Länder weiter vorangetrieben werden. Die Landesregierung muss sich im Bundesrat dafür stark machen, dass der Bund für den Markthochlauf die Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe fördert und dazu die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer sowie aus dem Verkauf der europäischen CO₂-Emissionszertifikate (ETS) nutzt.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Bund: dreistellige Mio.-Euro-Höhe)

Klimaschutz: Keine Alleingänge bei der Kerosinsteuer

Der Weg der Airlines und des Flughafenbetreibers zur Klimaneutralität muss durch die Landesregierung unterstützt werden. Insbesondere die auf europäischer Ebene vorgeschlagene Kerosinsteuer führt aufgrund ihrer regionalen Begrenzung zu einer Wettbewerbsverzerrung. Die Landesregierung sollte sich im Bundesrat und in Brüssel gegen diese Steuer einsetzen.

Als geeignetes Instrument der CO₂-Reduktion ist die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel zu unterstützen. Seit 2012 sind der innereuropäische und damit auch der innerdeutsche Luftverkehr in den Europäischen Emissionshandel (EU-ETS) einbezogen. Das heißt, Fluggesellschaften müssen für ihre dort anfallenden CO₂-Emissionen entsprechende Emissionszertifikate erwerben, wenn sie die erlaubte Emissions-Obergrenze überschreiten. Die Landesregierung muss sich im Bundesrat und in Brüssel dafür einsetzen, dass sich die systemimmanente Wettbewerbsverzerrung im EU-ETS nicht weiter verschärft, die Verkehrsverlagerungen und Carbon Leakage unausweichlich fördern würde. Dies gilt insbesondere für Umsteigeverkehre, bei denen die europäischen Fluggesellschaften und ihre Luftverkehrsdrehkreuze im Wettbewerb mit außereuropäischen Anbietern stehen.

Luftverkehrsteuer abschaffen, oder zu einem Klimaschutzinstrument machen

Für die Luftverkehrsteuer gibt es keine Rechtfertigung – weder haushaltspolitisch, noch klimapolitisch. Der CO₂-Ausstoß des Luftverkehrs wird über den CO₂-Deckel innerhalb der EU und über das internationale Abkommen CORSIA gesenkt bzw. begrenzt. Falls die Bundespolitik doch an der Luftverkehrsteuer festhalten sollte, dann muss die Landesregierung über den Bundesrat darauf drängen, dass die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer zur Finanzierung



des Systemwechsels von fossilem Kerosin hin zu alternativen Kraftstoffen in der Luftfahrt verwendet werden. Damit würde die Luftverkehrsteuer von einem reinen Fiskalinstrument zu einem Klimaschutzinstrument.

Verbraucherschutz: Differenzierte und ausgewogene Regeln nötig

Beim Verbraucherschutz droht ein Missverhältnis von berechtigten Verbraucherinteressen einerseits und wirtschaftlichen Risiken andererseits. So wäre etwa der Nutzen begrenzt, Flugreisen in die Insolvenzabsicherung einzubeziehen. Zwischen 2011 und 2019 waren nur 0,04 Prozent aller Flugreisenden von einer Airline-Insolvenz betroffen. Die Landesregierung sollte sich dafür einsetzen, dass weiterhin das Luftfahrt-Bundesamt als zuständige Behörde die Solvenz der Fluggesellschaften regelmäßig überprüft. Eine Insolvenzversicherung würde heimische Fluggesellschaften im internationalen Wettbewerb benachteiligen, denn eine pauschale Insolvenzabsicherung hätte zwangsläufig höhere Ticketpreise zur Folge. Die Vorschläge der Europäischen Kommission zu Fluggastrechten stellen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Verbraucherschutz und den Erfordernissen der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit der Fluggesellschaften dar. Die Landesregierung sollte entsprechende Initiativen im Bundesrat starten.