



Mehr Investitionen und Innovationen am Heimatstandort

Erwartungen der hessischen Wirtschaft
an die Politik nach der Bundestagswahl 2021

20 |

Luftfahrt

Luftverkehrsstandort stärken

Luftverkehr nicht länger schlecht reden lassen

Die Luftfahrt zählt zu den wichtigsten Branchen der Wirtschaft in Hessen. Der Luftverkehr verbindet Wirtschaftsräume, Menschen und Kulturen. Neben dem Weltflughafen Frankfurt und international führenden Airlines gehören auch zahlreiche Unternehmen der Zulieferindustrie sowie der Logistik, des Tourismus, der Sicherheitswirtschaft und weitere Dienstleistungssektoren dazu. Die hervorragende weltweite Anbindung ist eine Grundvoraussetzung für den Erfolg dieser und weiterer Branchen und den Erhalt von Arbeitsplätzen in der Region. Die Verkehrs- und Wirtschaftspolitiker in Bundesregierung und Bundestag müssen stärker als bisher den politischen Kräften widersprechen, die die Bedeutung der Luftfahrt infrage stellen.

Corona: Airlines und Flughäfen kurz- und mittelfristig entlasten

Kaum eine andere Branche hat die Corona-Krise so getroffen wie die Luftverkehrswirtschaft. Dafür braucht es unterstützende Maßnahmen der Politik, wie eine Erstattung der Vorhaltekosten für Flughäfen oder die Regelungen zum Kurzarbeitergeld. Mit einer anhaltenden Rückkehr der Nachfrage auf das Vorkrisenniveau wird nicht vor 2024 gerechnet. Damit Privat- und Geschäftsreisen überhaupt wieder durchgeführt werden können, bedarf es Abkommen des Bundes mit den internationalen Partnern über die Anerkennung von Schnelltests oder der Einrichtung von Flugkorridoren. Pauschale Quarantänebestimmungen durch den Bund und die Länder sollten vermieden werden.

Kunden und heimische Airlines nicht benachteiligen

Der Luftverkehrsstandort Deutschland und insbesondere die Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens sollten im internationalen Wettbewerb gestärkt werden. Die Einführung einer nationalen Kerosinsteuer muss vom Bundestag weiter abgelehnt werden. Sie würde die Kunden und die heimische Luftfahrt unnötig belasten. Ein nationaler Alleingang würde im Vorfeld einer EU-Regelung den Wettbewerb stark verzerren. Durch das internationale Kompensationssystem CORSIA wird von der Branche bereits eine wirksame CO₂-Kompensation geleistet. Zudem ist der innerdeutsche und innereuropäische Luftverkehr seit 2012 in den EU-ETS eingebunden. Damit wird sichergestellt, dass der Luftverkehr gemeinsam mit den anderen ETS-Branchen die CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber dem Jahr 2005 um 43 Prozent reduziert. Bei der Reform des EU-ETS sollten Zubringerflüge zu EU- und Non-EU-Hubs gleichgestellt werden. Die Luftverkehrssteuer muss vom Bundestag abgeschafft werden, da sie nichts zum Klimaschutz beiträgt und die heimischen Airlines im internationalen Wettbewerb benachteiligt. In keinem Fall darf die Luftverkehrssteuer auf Luftfracht ausgeweitet werden.

Luftfracht: Luftsicherheitsverordnung vereinfachen

Seit dem 1. Juli 2019 können in Deutschland bestimmte Güter, wie z. B. wie Pharmazeutika oder auch Granulate in großen Säcken oder Gebinden, nicht mehr mittels Sonderkontrollverfahren gesichert werden. Der Versand per Luftfracht wird dadurch erschwert. Als Folge müssen Versender auf andere Transportwege zurückgreifen oder verlagern den Luftversand ins Ausland. Auch das Antragsverfahren zur Zuverlässigkeitsüberprüfung ist in Deutschland im europäischen Vergleich aufwändig für Luftfrachtpeditionen. Die Auslegung der EU-Luftsicherheitsverordnung sollte EU-weit einheitlich sein. Das Verkehrsministerium und das Innenministerium des Bundes sollten die Luftsicherheitsverordnung vereinfachen und nationale Sonderwege vermeiden. Bundesweit sollten einheitliche Antragsverfahren und -formulare gelten.