

Halbjahreszahlen 2016

Zur Lage der deutschen
Luftverkehrswirtschaft

Berlin, 4. August 2016

Diese Wolken sind tiefschwarz. Wer's
nicht glaubt,
muss nur lange genug BDL-
Statements lesen ...

BDL: Jammern auf höchstem Niveau

-

CETA: 100.000 unterstützen

Verfassungsklage

Auf den ersten Blick haben die beiden Meldungen wenig miteinander zu tun, ausser dass sie beide am 04.08. veröffentlicht wurden: der [Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft](#) bejammert die schwierige Situation seiner Mitglieder, und die Kampagne [Verfassungsbeschwerde "Nein zu CETA"](#) meldet mehr als 100.000 UnterstützerInnen ihrer Bürgerklage. Zusammenhänge gibt es aber reichlich.

Der BDL gibt sich alarniert, weil seine neuesten Statistiken zeigen: *"Im Vergleich zu der europäischen und internationalen Entwicklung hinkt die deutsche Luftfahrt hinterher"*. Ihre Wachstumsraten sind unterdurchschnittlich, und sie verliert Marktanteile. Normalerweise ziehen Neoliberale aus einer solchen Entwicklung den Schluss, dass hier die Marktkräfte am Werk sind, die die Tüchtigen belohnen und die Transusen bestrafen.

Nicht so Fraport-Chef Schulte: in seiner Eigenschaft als BDL-Präsident stellt er fest, *"dass die deutschen Luftverkehrsunternehmen im internationalen Wettbewerb benachteiligt sind. Insbesondere sind es die einseitigen gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie die nationalen Alleingänge bei der Luftverkehrssteuer, bei den Luftsicherheitskosten und bei den rigidesten Nachtflugbeschränkungen, die die deutsche Luftverkehrswirtschaft im internationalen Wettbewerb benachteiligen"*.

Schuld ist die Bundesregierung: *"Fluggesellschaften und Flughäfen senken ihre Kosten, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Aber wir warten immer noch darauf, dass die große Koalition ihr Vorhaben, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft auch bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen zu stärken, in dieser Legislaturperiode umsetzt"*.

Aber Verkehrsminister Dobrindt, der ja auch sonst nichts auf die Reihe bringt, [trödelt auch hier](#). Der BDL möchte ihm mit seinem Gejammer Beine machen, ihm aber zugleich auch mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit unter die Arme greifen.

Was Herr Dobrindt zu tun hätte, steht in zwei Papieren, für die der Ausdruck 'Gutachten' viel zu wissenschaftlich wäre. Das erste [Papier](#) hat sich der BDL vom sattsam bekannten Herrn Rürup verfassen lassen (und leider haben auch noch ver.di, Cockpit und UFO mitbezahlt). Es listet alles auf, was aus Sicht der Luftfahrt-Industrie beseitigt gehört. Das zweite hat Herr Dobrindt selber in Auftrag gegeben, es firmiert als [Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept](#). Es leiert die gleichen Gebetsmühlen ab, mit einer interessanten Ausnahme: die 'Betriebsbeschränkungen', sprich Nachtflug-Einschränkungen u.ä., stehen hier nicht so deutlich auf der Abschuß-

liste. Hier möchte die Politik wohl aktuell nicht aktiv werden. Der BDL spielt mit und fordert (zumindest an dieser Stelle) nur, was Herr Dobrindt auch glaubt liefern zu können. Auf der Wunschliste stehen Abschaffung der Luftverkehrssteuer, Übernahme der Kosten für die Luftsicherheit durch den Bund und die Revision (sprich: Verwässerung) der EU-Fluggastrechte-Verordnung. Dass das weder logisch noch gerechtfertigt ist, hat den BDL ja noch nie gestört, genausowenig wie Herrn Dobrindt.

Unlogisch ist die Behauptung, die "deutschen Airlines" seien durch diese Punkte besonders benachteiligt, weil die jeweiligen Kosten alle Anbieter in gleicher Weise treffen. Ungerechtfertigt sind sie, weil die Fluggastrechte-Verordnung auch jetzt schon keine extremen Rechte für die Passagiere vorsieht und Entschädigungen ohnehin nur [extrem selten ausgezahlt](#) werden, weil es keinerlei Grund dafür gibt, alle Steuerzahler für die Sicherheit der Exklusiv-Veranstaltung Flugverkehr zur Kasse zu bitten, und weil die Luftverkehrssteuer nicht einmal 10% der Summe einbringt, die der Staat an Subventionen für den Luftverkehr ausgibt. Das [Umweltbundesamt](#) hatte schon für 2010 berechnet, dass der Verzicht auf Kerosin- und Mehrwert-Steuer den Flugverkehr mit über 10 Milliarden Euro subventioniert, das ARD-Magazin [Plusminus](#) schätzt die Summe aktuell auf 11,8 Mrd. €.

Das nationalistisch gefärbte Getöse dient an dieser Stelle aber auch nur dazu, zu rechtfertigen, dass dem deutschen Steuerzahler in die Tasche gegriffen werden soll. Das ist aber nur ein kleiner Ausschnitt des Gesamtprojekts.

Beim Durchsehen der [BDL-Tabellen](#), die die Aussagen belegen sollen, fällt auf, dass immer nur relativ argumentiert wird. Es geht um *Marktanteile* und *Wachstumsraten*, fast überall gibt es nur Prozentsätze, selten absolute Werte. Das hat seinen Grund: würden die Änderungsraten in Relation zu den absoluten Größen dargestellt, würde deutlich, dass der BDL sich benimmt wie ein Erwachsener, der sich darüber beklagt, dass ein Kleinkind schneller wächst als er. Europa hat, trotz des Wachstums in Asien und am Golf, immer noch einen weit überproportionalen Anteil am Weltluftverkehr, und innerhalb Europas sind die deutschen Airlines nach denen aus Großbritannien und Irland die größten Player. Dieses historisch gewachsene Übergewicht soll nicht nur verteidigt, sondern auch möglichst wieder ausgebaut werden. (Um das Bild fortzuführen: Der Erwachsene möchte wenn schon nicht bei der Größe, dann zumindest beim Gewicht mehr zulegen als das Kleinkind. Dass das langfristig nicht gut gehen kann, ist offensichtlich.)

Der Weg dazu ist die [Aviation Strategy](#) der EU. Wie bereits im März dieses Jahres berichtet, geht es dabei hauptsächlich darum, mit einem Bündel von bilateralen Luftverkehrsabkommen globale Wachstumsmärkte für die europäische Luftverkehrswirtschaft zu erschliessen, indem Zugangsbeschränkungen aufgebrochen und nationale Schutzmechanismen (genannt 'Protektionismus') beseitigt werden. In diesem Sektor ist es die EU, die besonders aggressiv vorgeht.



Mit all diesen Staaten möchte die EU Luftverkehrsabkommen abschließen

So hat erst kürzlich der Direktor der Generaldirektion 'Mobilität und Verkehr (MOVE)' der EU-Kommission in einer [Rede vor dem International Aviation Club](#) in Washington gefordert, den Luftverkehr vollständig in das TTIP-Abkommen einzubeziehen. Was die EU als Gegenleistung für freieren Marktzugang anbieten würde, hat er nicht gesagt, aber es steht in den einschlägigen EU-Studien: die Aufhebung handelshemmender Betriebsbeschränkungen, wie z.B. Nachtflugverbote.

Auch in anderen Bereichen, wie etwa den sog. [Partnerschaftsabkommen](#) mit afrikanischen Staaten, steht die EU bei 'Liberalisierungen' an vorderster Front. Generell sind sich EU, USA und Kanada aber einig, ihre jeweilige Freihandels-Agenda mit bilateralen Verträgen durchzusetzen und UN-Organisationen, in denen Entwicklungs- und Schwellenländer zuviel Einfluss haben, an den Rand zu drängen. So wird nicht nur die sog. Doha-Entwicklungsrunde der Welt handelsorganisation WTO [praktisch beerdigt](#), die UN-Organisation für industrielle Entwicklung UNIDO [finanziell ausgetrocknet](#) und die UN-Konferenz für Handel und Entwicklung UNCTAD nur [mit Mühe am Leben gehalten](#), auch die ICAO darf zum Thema Wettbewerb nur unterschiedliche Auffassungen [zu Protokoll nehmen](#), auch wenn sie noch tapfer daran festhält, den heftig kritisierten Rahmen für ein multilaterales Abkommen zu Liberalisierung [weiter zu entwickeln](#), obwohl der Zeitplan schon ziemlich durcheinander gekommen und keineswegs klar ist, wer ein solches Abkommen überhaupt noch anwenden würde.



CETA auszu-X-en ist notwendig,
aber man sollte
sich keinesfalls nur auf den
Rechtsweg verlassen.

Und damit wären wir endlich bei der zweiten Nachricht. Die Umsetzung des Freihandelsabkommens mit Kanada, [CETA](#), ist der nächste große Schritt in der EU-Strategie. Die Kommission hat nur scheinbar einen Rückzieher gemacht mit dem Zugeständnis, CETA als sog. ['gemischtes Abkommen'](#) einzustufen, so daß auch die nationalen Parlamente darüber abstimmen dürfen. In ihrem [Vorschlag für die vorläufige Anwendung](#) von CETA besteht die Kommission auf ihrer Rechtsauffassung, dass praktisch alle Bestandteile des Vertrags in ihre ausschließliche Kompetenz fallen. Das hat unmittelbare Auswirkungen, denn alle diese Bestandteile können, wenn der EU-Ministerrat und das Europäische Parlament zustimmen, unmittelbar 'vorläufig' in Kraft gesetzt werden. Worüber die nationalen Parlamente dann überhaupt noch abstimmen dürfen, bleibt bisher noch unklar. (Der offizielle

deutsche Vertragstext steht übrigens auch erst seit dem 05.07. zur Verfügung und ist im [Anhang 1](#) zu diesem Vorschlag versteckt.)

Aber selbst wenn die besonders umstrittenen Investitionsschutz-Regeln zunächst nicht angewendet würden, wäre damit nicht viel gewonnen. Die [Roadmap](#) der Kommission für die Einführung des vorgesehenen Investitions-Schiedsgerichts sieht ohnehin noch einen längeren Zeitrahmen vor. Wichtiger ist, dass die vorgesehenen Gremien zur 'regulatorischen Kooperation' und andere Sonderausschüsse, die insbesondere die *"beschwerlichen nichttarifären Handelshemmnisse"* beseitigen sollen, eingerichtet und tätig werden können.

Politischen Widerstand aus den Institutionen hat die Kommission bisher kaum zu erwarten. Die

großen Player im Rat, inklusive Merkel und Gabriel, sind für das Abkommen, und auch die große Koalition im EU-Parlament steht bisher. Der Vorsitzende des zuständigen Ausschusses, der deutsche SPD-Parlamentarier Lange, hat in einer [Synopsis](#) zusammengestellt, was im Zuge der weiteren parlamentarischen Behandlung (nach der vorläufigen Inkraftsetzung!) vielleicht noch verbessert werden könnte, stellt aber die Zustimmung nicht grundsätzlich in Frage. Kurz gesagt: Auch die Sozialdemokraten im Europa-Parlament sind bereit, den Giftbecher zu trinken, sie möchten nur noch ein wenig an der Geschmacksnote feilen.

Wenn CETA noch verhindert werden soll, muss daher der ausserparlamentarische Druck noch deutlich zunehmen. Die geplanten Verfassungsbeschwerden (neben der oben genannten gibt es noch zwei weitere) sind sicher ein gutes und notwendiges Mittel, aber man sollte sich auf keinen Fall auf den Rechtsweg verlassen. Viel wichtiger ist es, dass die geplanten Demonstrationen am 17. September deutlich machen, dass der Widerstand in der Bevölkerung gegen CETA, TTIP & Co. keineswegs nachgelassen hat, sondern ständig weiter zunimmt. Und das Bündnis der Bürgerinitiativen hat besonders gute Gründe, sich an diesem Widerstand zu beteiligen.

CETA ist nicht nur fester Bestandteil der Freihandelsoffensive der EU, die auch im Luftverkehr zu immer mehr Wachstum und damit immer mehr Belastungen führen soll. Es enthält auch eine ganze Reihe von Bestimmungen zur weiteren Liberalisierung des Luftverkehrssektors, obwohl die EU bereits 2009 ein bilaterales [Luftverkehrsabkommen](#) mit Kanada geschlossen hat, das die Grundlagen dafür schon gelegt hat. Zwar geht ein eigens dafür erstelltes [Kurzgutachten](#) des Fachbereichs Europa des Bundestages davon aus, dass das Nachtflugverbot in Frankfurt über CETA nicht direkt angegriffen werden kann. Ob der Autor aber die komplexen juristischen Regelungen richtig interpretiert, würde im Zweifelsfall dann doch erst ein Schiedsgericht (oder eben einer der berüchtigten Schlichtungsausschüsse) entscheiden. Vor allem aber liegt die Gefahr darin, dass über die "regulatorische Kooperation" dieses Abkommen "weiterentwickelt" werden kann und notwendige Ausweitungen der Schutzvorschriften in Frage gestellt werden können.



Immerhin begreifen auch die Gewerkschaften zunehmend, dass die neo-liberale Offensive ihre Mitglieder immer mehr gefährdet. Hatte sich die [Betriebsrätekonferenz deutscher Flughäfen](#) im April noch sozialpartnerschaftlich einbinden und sich ihre Abschlusserklärung von Herrn Rürup und dem BDL diktieren lassen, klangen bei der [Protestaktion](#) im Juni auch [andere Töne](#) an. Und das [Weißbuch 'Fairer Verkehr Europa'](#) und die darauf basierende [Kampagne 'Fair Transport'](#) machen schon sehr deutlich, dass die bisherigen Liberalisierungen zu massivem Sozialdumping geführt haben und zunehmend umfassender Arbeitsrechte und Sozialstandards gefährden.

Am 17. September gibt es also wirklich mal die Gelegenheit, dass FluglärmgegnerInnen und Flughafen-Beschäftigte gemeinsam demonstrieren können - wenn das kein Grund ist, dabei zu sein !



Da sollten gerade auch Fluglärm-Gegner hin !

Update 12.08.16:

Aufgrund erster Rückmeldungen haben wir im obigen Text ein paar kleine Fehler verbessert sowie falsche oder fehlende Links korrigiert.

Als (nicht wirkliche) Neuigkeit gibt es noch ein [Interview](#) mit Minister Gabriel zu erwähnen, in dem er nochmal seine Begeisterung für CETA kundtut und prognostiziert, dass die SPD der vorläufigen Inkraftsetzung zustimmen werde. Seine Begründung: *"Das Abkommen mit Kanada liegt ja in seiner deutschen Übersetzung vor. Wer liest, was da alles erreicht wurde, kann eigentlich nicht ernsthaft dagegen sein, es zu verabschieden"*. Das ist selbst für seine Verhältnisse eine besondere Frechheit. Seit dem 05.07. liegen die mehr als 2.200 Seiten zwar in deutsch vor, aber es gibt keinerlei Hilfen, die es erlauben würden, den kompliziert strukturierten, über viele Anhänge verteilten juristischen Text irgendwie auch nur zu überblicken, geschweige denn zu verstehen. Er darf getrost davon ausgehen, dass fast alle, die bei der SPD-Tagung abstimmen werden, nur darüber zu entscheiden haben, wem sie glauben möchten. Eine fundierte Meinungsbildung auf der Basis eines wirklichen Verständnisses dessen, was zur Entscheidung ansteht, ist weder in der SPD noch sonst gefragt.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles, 10.08.2016

Letzte Änderung: 12.08.2016