



Luftverkehrsrechte: Fairness im Luftverkehr wahren

Immer wieder wird von interessierten Seiten vehement gefordert, hochsubventionierten Staats-Airlines aus aller Welt – deren Mitarbeiter häufig ohne jegliche soziale Mindeststandards auskommen müssen – den roten Teppich auszurollen und die Luftverkehrsrechte auszuweiten. Absurd: Diese Rechte sind für die EU und die Bundesregierung das einzige Faustpfand, um ihre Interessen im globalen Luftverkehr in Balance zu halten, da der Luftverkehr nicht den Regeln der Welthandelsorganisation WTO unterliegt.

Staats-Airlines überfluten heute schon Deutschland

Staatlich hoch geförderte Airlines bedrängen Europa heute schon mit enormen Überkapazitäten. Beispiel Türkei: Turkish Airlines hat ihre Kapazitäten nach Deutschland zwischen 2006 und 2016 um 116 Prozent ausgebaut, um in Istanbul vor den Toren der EU das größte Drehkreuz der Welt zu errichten und mit Reisenden aus der EU zu betreiben. Hier gelten zum Beispiel auch keinerlei Nachtflugbeschränkungen. Ein klarer Auftrag der türkischen Regierung – überproportionales und auf Verdrängung ausgerichtetes Kapazitätswachstum als Staatsraison.

Weiteres Beispiel Dubai: Die staatlich hoch geförderte Emirates schöpft jährlich 2,4 Millionen Interkont-Passagiere von deutschen Airports ab. Dafür beschäftigt der Staats-Konzern hierzulande etwa 230 Mitarbeiter. Zur Einordnung: Die Lufthansa Group beschäftigt in Deutschland annähernd 70 000 Mitarbeiter.

Gegenseitigen Vorteil durch Luftverkehr weiter wahren

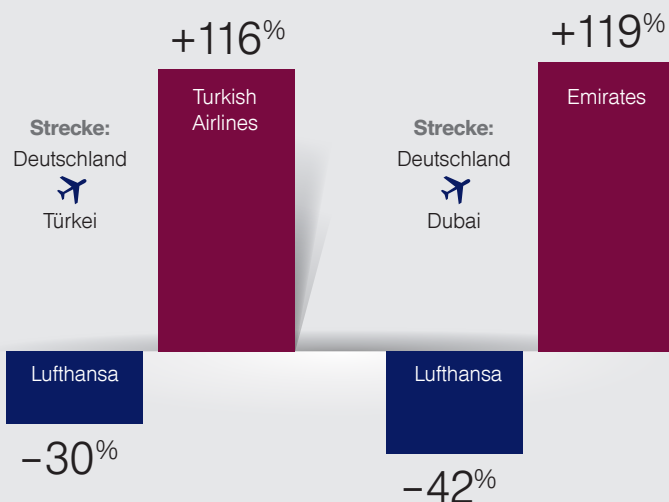
Asiatische Großmächte fordern mehr Start- und Landerechte in Deutschland, sind aber nicht bereit, die eigenen Märkte vergleichbar zu öffnen und beispielsweise Slots an den zentralen Flughäfen zu gewähren. Die Forderung nach zusätzlichen Start- und Landerechten ohne Zugang zur eigenen Infrastruktur widerspricht der elementaren Prämisse nach reziproken – also auf gegenseitigen Vorteil ausgerichteten – Luftverkehrsabkommen.

Verkehrsrechte: Weltweit geltende Spielregeln

In multilateralen oder bilateralen Abkommen regeln die Staaten insbesondere, wie intensiv Fluggesellschaften zwischen den Ländern Personen und Güter befördern dürfen. Weil der Luftverkehr von der WTO ausgenommen ist, sind die Luftverkehrsabkommen – zusammen mit europäischen Vorschriften – die einzige Stellschraube, um wettbewerbskonformes Marktverhalten halbwegs zu gewährleisten.

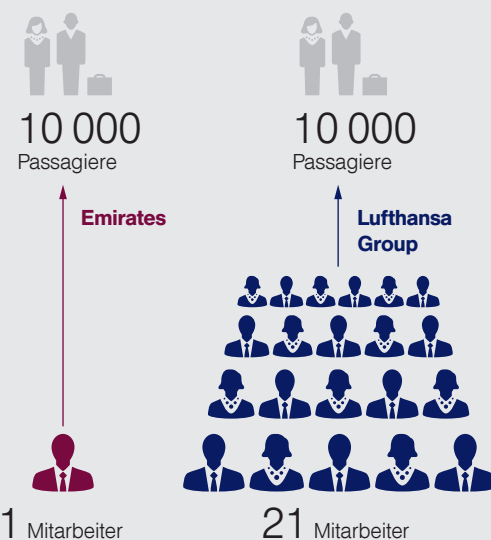
Ausländische Airlines verdrängen mit Überkapazitäten

Entwicklung des Sitzplatzangebots von 2006 bis 2016



Quelle: OAG, eigene Berechnungen

Mitarbeiterwirkung pro 10 000 Passagieren in Deutschland



Quelle: OAG, Emirates, eigene Berechnungen