

Luftverkehrsabkommen

GARANT FÜR GUTE ANBINDUNG

Europäische Fluggesellschaften dürfen quer über den Kontinent unbeschränkt Flüge anbieten. Dieser gemeinsame Binnenmarkt ist eine Erfolgsgeschichte, von der die Passagiere profitieren. Bei Zielen jenseits der EU-Grenzen basieren die Flugpläne auf Luftverkehrsabkommen zwischen einzelnen Staaten.

Die Bundesregierung hat weltweit viele solcher Abkommen geschlossen. Sie basieren auf dem Grundsatz der Reziprozität und legen fest, in welchem Umfang Fluggesellschaften Passagiere und Fracht zwischen den Staaten befördern dürfen. Weil der Luftverkehr nicht über die WTO organisiert wird, regeln die Verträge nicht nur den Marktzugang an sich, sondern – analog zu allgemeinen Handelsabkommen – auch die Rahmenbedingungen für die gegenseitige Marktöffnung. Das ist zentral für fairen und ausgewogenen Wettbewerb.

Seit Schaffung des gemeinsamen europäischen Binnenmarktes für die Luftfahrt verhandelt die EU auch einzelne Luftverkehrsabkommen für alle Mitgliedsstaaten. Eine der ersten Vereinbarungen war das „Open Sky“ – Abkommen mit den USA. Darin gewähren sich die Vertragspartner deutlich umfassendere Marktzugänge als es in anderen bilateralen Vereinbarungen üblich ist. So können Airlines beider Seiten alle Zielpunkte in den USA und in der EU frei ansteuern. Voraussetzung für ein solch liberales Abkommen ist, dass die Wirtschaftsräume ökonomisch und regulatorisch vergleichbar sind.

Luftverkehrsabkommen müssen fairen Wettbewerb sichern

Der deutsche und europäische Luftverkehrsmarkt gehören zu den liberalsten weltweit. Innerhalb Europas herrscht relativ gesehen fairer Wettbewerb. Denn auch wenn es zwischen den EU-Mitgliedern in einzelnen Politikfeldern Unterschiede gibt (z.B. in der Steuerpolitik), bietet der Binnenmarkt bei vielen wettbewerbsrelevanten Regulierungen wie Verbraucherschutz, Arbeits- und Umweltstandards einen einheitlichen Rahmen. Außerhalb der EU hingegen gelten häufig andere Vorgaben und Standards. Das kann für europäische Airlines oft erhebliche Nachteile und Risiken bergen. So hat kürzlich eine Studie der europäischen Handelskammer gezeigt, dass „der Unterschied zwischen dem liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt und seinem staatlich dominierten chinesischen Pendant ein stark verzerrtes Wettbewerbsumfeld erzeugt“. In vielen anderen Regionen zeigt sich ein ähnliches Bild.

Eine solch fehlende Reziprozität geht zu Lasten der europäischen Fluggesellschaften. Daher sollte die EU ebenso wie die Bundesregierung bei künftigen Abkommen mit Drittstaaten

nicht nur auf den gegenseitigen Marktzugang achten, sondern auch die Rahmenbedingungen im Blick behalten und auf Fairness im Wettbewerb bestehen.

- **Marktchancen eröffnen:** Abkommen sollten Fluggesellschaften und Flughäfen sowohl in der EU als auch in Drittstaaten vergleichbare Marktchancen eröffnen. Alle Vertragsparteien sollten wirtschaftlich profitieren.
- **Fairen Wettbewerb sichern:** Ein Level Playing Field ist Voraussetzung für nachhaltigen Luftverkehr. Intransparente Finanzierungsmodelle, die auf einen Verdrängungswettbewerb abzielen, sollten ausgeschlossen werden. Bei Verstößen sollten klare und umsetzbare Sanktionen greifen.
- **Standards wahren:** Die EU hat weltweit die höchsten Standards in Bezug auf Sozial-, Umwelt- und Verbraucherschutz. Errungenschaften wie Streikrecht, Kündigungsschutz und Passagierrechte sollten verbindlich auch für Airlines aus Drittstaaten gelten. Auch Klimaschutzinstrumente wie das Emissionshandelssystem oder mögliche Beimischungsquoten von alternativen Kraftstoffen sollten künftig berücksichtigt und in bestehenden Abkommen nachgebessert werden.

Berlin genießt gleiche Rechte

Immer wieder wird kolportiert, dass Luftverkehrsabkommen die Anzahl der Langstreckenverbindungen von und nach Berlin begrenzen. Das ist falsch. Alle knapp 150 Airlines, die Deutschland anfliegen, darunter alle EU- und US-Airlines, dürfen die Hauptstadt ansteuern. Die meisten Airlines aber sehen derzeit zu wenig Potenzial für profitable Langstrecken nach Berlin und entscheiden sich für andere deutsche Airports. So etwa die Airlines aus den Vereinigten Arabischen Emiraten: Sie dürfen insgesamt vier deutsche Flughäfen anfliegen und haben Frankfurt, München, Hamburg und Düsseldorf gewählt. Mit Blick auf China ist es ähnlich: Vor der Corona-Pandemie durften chinesische Airlines 55 mal pro Woche nach Deutschland fliegen. Von diesem Kontingent gingen vier Flüge nach Berlin.