

Industrielle Wettbewerbsfähigkeit

NEUE REALITÄT ERFORDERT NEUE ANTWORTEN

Die Herausforderungen für Deutschland haben eine neue Dimension erreicht. Daher brauchen wir eine Zeitenwende in der Wirtschaftspolitik. Berlin und Brüssel müssen umdenken. Nötig ist ein europäischer Kraftakt für mehr Wettbewerbsfähigkeit.

Der russische Angriffskrieg, Energieengpässe, hohe Inflation und Kaufkraftverlust, die Rivalität der zwei größten Wirtschaftsmächte: Die Entwicklungen der vergangenen Monate zeigen, dass unser ökonomischer Erfolg fragil ist und auf vielen Abhängigkeiten beruht. Akutes Krisenmanagement ist wichtig, greift aber zu kurz. Wir müssen jetzt die Zukunft unseres Wirtschaftsmodells sichern.

Standortwettbewerb spitzt sich zu

Andere haben den Standortwettbewerb längst eröffnet. Die USA setzen auf eine konzertierte Industriepolitik und locken Unternehmen mit attraktiven Konditionen. Das Ziel: strategische Autonomie, Klimaschutz und Re-

industrialisierung miteinander verbinden. Zukunftstechnologien „Made in America“. Auch für nachhaltige Flugkraftstoffe ist eine kräftige Förderung vorgesehen.

In der EU mehren sich mahnende Stimmen. Der belgische Premierminister warnt vor einer „Deindustrialisierung des europäischen Kontinents“. Deutschland ist mit seiner breiten Industriebasis besonders gefordert. In Konjunkturprognosen für 2023 sind wir EU-Schlusslicht. Inmitten dieser neuen Realität muss auch die Wirtschaftspolitik strategisch neu gedacht werden. Unser Standort darf den Anschluss nicht verlieren. Die Zeit drängt.



Massive Wettbewerbsverzerrungen im Luftverkehr

		Deutschland	VAE/Katar
Steuern	Luftverkehrsteuer	Ja	Nein
	Steuerlast	Hoch	Niedrig
Gebühren	Flughafengebühren	Hoch	Niedrig
	Flugsicherungsgebühren	Hoch	Niedrig
	Luftsicherheitsgebühren	Hoch	Niedrig
Umwelt- und Verbraucherschutz	Emissionshandel	Ja	Nein
	Lärmschutz	Ja	Nein
	Lärmabhängige Entgelte	Ja	Nein
	Nachtflugverbote	Ja	Nein
	Fit for 55 (SAF-Quote, Kerosinsteuer, ETS-Verschärfung)	In Planung	Nein
	EU 261	Ja	Nein
Arbeitsmarkt und Wirtschaft	40-Stunden-Woche	Ja	Nein
	Kündigungsschutz	Ja	Nein
	Gewerkschaften	Ja	Nein*
	Streikrecht	Ja	Nein*
	Wettbewerbsrecht	Ja	Nein

* Ausnahme Katar: Staatsangehörige des Landes – etwa 10 Prozent der Einwohner – dürfen Gewerkschaften beitreten und streiken.

Verzerrter Wettbewerb im internationalen Luftverkehr

In den Jahren 2010 bis 2019 stiegen die Passagierströme von Deutschland nach Asien und Afrika um 73 Prozent. Davon profitierte Deutschland als Umstiegsort allerdings kaum (+15 Prozent). Der weitaus überwiegende Teil des Wachstums erfolgte auf Routen über Istanbul und Drehkreuze außerhalb Europas (+115 Prozent).

Die Airlines am Bosphorus und am Persischen Golf konkurrieren mit den EU-Netzwerk-Fluggesellschaften besonders intensiv um Wertschöpfung. Geringere Sozial-, Nachhaltigkeits- und Verbraucherschutzstandards verschaffen ihnen dabei wichtige Kostenvorteile. Finanzspritzen, die die Carrier von ihren Heimatstaaten erhalten, bleiben meist intransparent und ohne Auflagen.

Die Wettbewerbssituation ist für EU-Netzwerk-Airlines daher besonders anspruchsvoll. Dabei sind sie ein wichtiger Pfeiler der innereuropäischen Integration. Mehr noch: Sie sichern der EU eine verlässliche globale Anbindung. Lufthansa oder auch Air France-KLM nutzen ihre Drehkreuze, um Transferpassagiere an Ziele auf der ganzen Welt zu befördern. Nur dieses „Hub-and-Spoke“-Modell ermöglicht auf ökologisch und ökonomisch sinnvolle Weise ein Netzwerk, auf das viele Betriebe angewiesen sind, gerade im industriellen Mittelstand.

Statt aber gezielt auf ein internationales Level Playing Field hinzuwirken, um den heimischen Airlines eine faire Ausgangsposition zu verschaffen, sorgen zahlreiche Vorhaben der EU für zusätzliche einseitige Belastungen. Dies passt nicht in eine Zeit, in der wir unsere strategische Autonomie aktiv stärken sollten. Berlin und Brüssel müssen grundlegend umdenken und die Wettbewerbsfähigkeit stärker ins Zentrum rücken. Es gibt genug Ansatzpunkte.

Fit for 55: Es hängt am politischen Willen

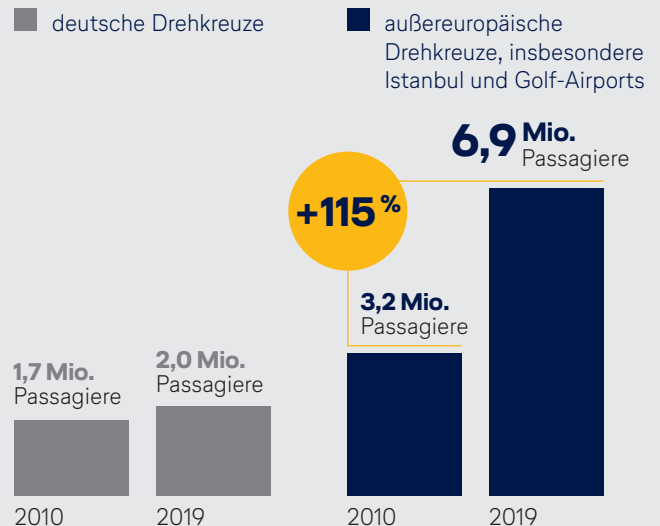
Die aktuellen Vorschläge zur Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe sowie zur ETS-Reform verteuern den Verkehr über europäische Drehkreuze massiv und vor allem einseitig. Denn kaum betroffen sind: Verbindungen über Hubs vor den Toren der EU. Gleiches gilt für eine Kerosinsteuer. Dies kann nicht Sinn und Zweck europäischer Klimaschutzpolitik sein. Lösungsvorschläge, die Verkehrsverlagerungen und Carbon Leakage adressieren, liegen auf dem Tisch. Sie müssen nur aufgegriffen werden. Die Bundesregierung muss eine Führungsrolle übernehmen.

Slot-Reform: Zuteilung muss verlässlich bleiben

Für Netzwerk-Airlines ist Planungssicherheit unabdingbar. Langfristig verfügbare Zeitnischen an den Flughäfen sind für das Geschäftsmodell elementar. Deshalb muss die Slot-Zuteilung in der EU berechenbar und international kompatibel sein. Derzeit sind diese Bedingungen erfüllt. Und da der europäische Markt bereits zu den wettbewerbsstärksten weltweit zählt: Ist jetzt wirklich der richtige Zeitpunkt, um eine Revision

Verkehrsströme verlagern sich

Als Transferland büßt Deutschland seine vormalige Rolle ein. Passagierströme von Deutschland nach Afrika und Asien 2010 vs. 2019 via:



der Slot-Verordnung anzustoßen? Brüssel ist dabei, die politischen Prioritäten falsch zu setzen.

Luftverkehrsabkommen:

Level Playing Field verbindlich verankern

Luftverkehrsabkommen sind ein wichtiges Instrument für fairen Wettbewerb. Entsprechend konsequent müssen sie eingesetzt werden, um Sozial-, Umwelt- und Verbraucherschutzstandards abzusichern. Eine Liberalisierung um jeden Preis führt letztlich zur Aushöhlung europäischer Standards. Das bedeutet auch, dass Verstöße konsequent sanktioniert werden müssen. Ohne ein solches Level Playing Field darf es künftig keine Landrechte mehr in der EU geben. Dazu gehört auch die Reform bestehender Luftverkehrsabkommen. Es sollte selbstverständlich sein, die klimapolitischen Erwartungen nicht einseitig nur an EU-Airlines zu richten.

Verbraucherschutz: Vorkasse erhalten

Das Prinzip der Vorkasse hat sich im weltweiten Luftverkehr bewährt und ist entsprechend unumstritten. Dass allein in Deutschland über eine Abschaffung diskutiert wird, ist ein Beispiel für Aktionismus, der letztlich auch den Kunden nicht nützt. Flugtickets werden teurer, während Airlines an Planungssicherheit verlieren. Damit ist niemandem gedient.

Im Lichte der neuen Realität gilt es, sämtliche politische Vorhaben neu zu bewerten. Der Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung beschreibt den Handlungsbedarf im Luftverkehr vielfach zutreffend. Mit dem nötigen politischen Willen können wir Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung gleichzeitig vorantreiben. Nur so können wir unseren Wohlstand langfristig sichern.