

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Halo Saibold, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Drohende Sicherheitsmängel und Preisverfall im Luftverkehr als Folge der Liberalisierung**

Die Vereinigung Cockpit (VC) als Berufsverband der Verkehrsflugzeugführinnen bzw. Verkehrsflugzeugführer und Flugingenieure hat vor kurzem auf das in letzter Zeit verstärkte „Ausflaggen“ von Fluggesellschaften und damit zu befürchtende Sicherheitsprobleme hingewiesen. Grund ist nach Ansicht der VC die zum 1. April 1997 erfolgte vollständige Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs und der zunehmende Kostendruck in der Luftfahrt. Dadurch kommt es zu „immer abenteuerlicheren Billigstangeboten“, obwohl es „den sicheren Transport von Menschen und Gütern ... nicht zum Nulltarif“ gibt. Die VC nennt zwei konkrete Beispiele von Ausflaggungen und weist darauf hin, daß neben den Sicherheitsproblemen auch Steuern und Sozialleistungen nicht mehr in Deutschland anfallen. Durch den Preisverfall drohen auch die laufenden Bemühungen auf EU-Ebene konterkariert zu werden, die Sicherheit des europäischen Luftverkehrs zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Trifft es nach den Erkenntnissen der Bundesregierung zu, daß es verstärkt zum „Ausflaggen“ und zum „Outsourcing“ in der Luftfahrt kommt und daß davon insbesondere auch Flugverkehrsleistungen betroffen sind, die bislang von deutschen Unternehmen erbracht wurden?

Wie viele Fälle offensichtlichen Ausflaggens gibt es derzeit, bzw. wie viele sind konkret in nächster Zukunft zu erwarten?

2. Wie bewertet die Bundesregierung diese Entwicklung, insbesondere im Hinblick auf die Flugsicherheit und arbeits-, sozial- und steuerrechtliche Aspekte?

Teilt die Bundesregierung die oben dargestellte Bewertung, oder warum kommt die Bundesregierung ggf. zu einer anderen Einschätzung?

3. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um den von der VC befürchteten Negativentwicklungen zu begegnen?

4. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, daß die Mitarbeiter von „ausgefloggten“ Luftfahrtunternehmen beispielsweise in Frankreich oder in der Türkei erheblich schlechter bezahlt werden?

Welches konkrete Ausmaß haben die schlechteren Arbeits- und Entlohnungsbedingungen?

5. a) Ist es richtig, daß die Arbeitszeitregelungen auch für Piloten in anderen Ländern erheblich schlechter und damit sicherheitsgefährdender sind als in Deutschland?

b) Welche konkreten Unterschiede gibt es?

c) Welche Bemühungen gibt es innerhalb der EU und insbesondere von deutscher Seite, zu einer Harmonisierung der Arbeitszeit von Piloten, Fluglotsen usw. zu kommen, und wie wahrscheinlich sind dabei Erfolge in absehbarer Zeit?

d) Wird eine solche Harmonisierung ggf. auf dem hohen deutschen Niveau angestrebt, oder werden sich nach Einschätzung der Bundesregierung dadurch auch Verschlechterungen in Deutschland ergeben?

6. Welche Rolle spielt im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen in der Luftfahrt die „Task Force“ beim Luftfahrt-Bundesamt?

7. a) Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus den immer weiter sinkenden Preisen in der Luftfahrt, insbesondere im Hinblick auf den massiv geförderten Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene, der so eine bislang nicht vorhergesehene Konkurrenz erfährt?

b) Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuelle Entwicklung der Ticketpreise im Schienen- und Flugverkehr dar, z. B. bei den Verbindungen von Hamburg, Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Stuttgart und München nach Berlin?

c) Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung zugunsten des Schienengüterverkehrs gegenüber dem kerosinsteuerbefreiten Flugverkehr, um die vorhandene Wettbewerbsverzerrung abzubauen?

8. a) Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen beispielsweise im Hinblick auf Billigstangebote, die ein „Sektfrühstück in 3000 m Höhe – Der Ausflugstip für Christi Himmelfahrt und Fronleichnam“ mit einem 45minütigen Rundflug ermöglichen, weil gerade solche Angebote aus umwelt- und sicherheitspolitischer Sicht besonders bedenklich sind?

b) Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, z. B. die drastische Erhöhung von Start- und Landegebühren oder das Verbot von Rundflügen mit großen Verkehrsmaschinen zu unterbinden?

9. Wie ist gegenwärtig der Stand bei den Bemühungen der Bundesregierung, international die Wiedereinführung der Kero-

sinbesteuerung durchzusetzen, um so dem Trend zu immer weiter sinkenden Preisen in der Luftfahrt entgegenzuwirken?

Wie bewertet die Bundesregierung die Erfolgsaussichten ihrer Bemühungen?

10. Inwiefern ist die Aussage der Bundesregierung tatsächlich richtig, „daß die derzeitigen Regelungen des Chicagoer Abkommens über die zivile Luftfahrt eine Besteuerungs- und Abgabenfreiheit für Kraftstoffe und Öle im grenzüberschreitenden Verkehr vorsehen“ (Drucksache 13/4934, Juni 1996, Antwort auf Frage 2 a), während der im März 1997 erschienene OECD-Bericht „Special Issues in Carbon/Energy Taxation: Carbon Charges on Aviation Fuels“ dazu auf Seite 21 ausdrücklich feststellt, daß es keine allgemeinen Verträge gegen die Kerosinbesteuerung gibt. „While the ICAO Council has consistently declared that aviation fuel should not be taxed, there is no general treaty that prevents countries from imposing tax on fuel for international aviation that is sold in, and removed from their country.“?

Bonn, den 13. Juni 1997

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**

**Gila Altmann (Aurich)**

**Egbert Nitsch (Rendsburg)**

**Halo Saibold**

**Helmut Wilhelm (Amberg)**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**

