

Antrag

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Ulrich Lechte, Frank Müller-Rosentritt, Matthias Nölke, Bernd Reuther, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Unterstützung für das System Luftverkehr in Zeiten von Corona

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Luftverkehr befindet sich seit Beginn der weltweiten Reisewarnungen aufgrund der Corona-Pandemie wie kaum eine andere Branche in der Krise. In der ersten Jahreshälfte ist der Luftverkehr teilweise um 95 Prozent eingebrochen und damit fast vollständig zum Erliegen gekommen. Die deutschen Fluggesellschaften haben über Monate hinweg fast keinen Passagierverkehr abwickeln können. Anbieter wie TUIfly oder Austrian, ein Tochterunternehmen der Lufthansa, haben den Flugbetrieb zeitweise sogar gänzlich eingestellt. Daneben ist auch die Auslastung der Flugzeuge stark zurückgegangen. Im Gegensatz dazu ist die Luftfracht weniger stark von der Corona-Pandemie betroffen. Dennoch kann sie den rapiden Sinkflug der Passagierzahlen nicht kompensieren. In der Folge haben Fluggesellschaften staatliche Hilfen in Form von Zuschüssen und Krediten auf verschiedenen Ebenen in Anspruch genommen. Allein die Lufthansa AG wurde mit einer Eigenkapitalerhöhung durch den Bund in Höhe von 9 Milliarden Euro unterstützt.

Die International Air Transport Association (IATA) prognostiziert für das ganze Jahr 2020 einen Passagierrückgang von 63 Prozent in Deutschland, was 113 Millionen Passagiere weniger als im Vorjahr bedeutet, und damit verbundene Ertragsverluste in Höhe von insgesamt 17 Milliarden Euro. Rund 3,6 Milliarden Euro Einnahmerückgang entfallen dabei alleine auf die Verkehrsflughäfen in Deutschland, denen in den

Krisenmonaten bis zu 95 Prozent der Einnahmen aus Gebühren, Entgelten und dem Non-Aviation Segment weggebrochen sind. Gleichzeitig waren sie gesetzlich dazu verpflichtet, den Betrieb aufrechtzuerhalten, was zu Vorhaltekosten in Höhe von 740 Millionen Euro führte.

Aber auch die Passagierzahlen an den Flughäfen gingen deutlich zurück. Während im Jahr 2019 ein Passagierwachstum von 2 Prozent verzeichnet wurde, brachen die Zahlen in der ersten Jahreshälfte um 66 Prozent ein. Der Einbruch erfolgte über alle Verkehrssegmente und betraf somit den innerdeutschen, -europäischen sowie den interkontinentalen Luftverkehr. Um den negativen Folgen entgegenzuwirken haben viele Flughäfen vermehrt Betriebsflächen und Terminalbereiche geschlossen, mit entsprechenden Folgen auch für die dort ansässigen Einzelhandelsgeschäfte und deren Beschäftigte. Alle Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft haben das Instrument der Kurzarbeit genutzt, um ihre Mitarbeiter in der Krise halten zu können. Allein bei Fluggesellschaften und Flughäfen wurde für rund 83.000 Arbeitnehmer Kurzarbeit angemeldet.

In der zweiten Jahreshälfte begann sich der Luftverkehr langsam zu erholen. Das lag besonders an der Aufhebung der Reisewarnung für viele europäische Staaten. Doch noch immer liegt der Luftverkehr hinter den Erwartungen. Das liegt u. a. daran, dass im Herbst wieder vielerorts Reisewarnungen ausgesprochen wurden und eine Diskussion über eine mögliche Quarantäne-Regelung nach Einreise mit dem Flugzeug entfacht wurde. Dadurch haben viele Menschen das Vertrauen in die Luftfahrt verloren und somit verzeichnete der September 2020 rund 81 Prozent weniger Passagiere als im Vorjahr.

Dabei waren sich auf dem Aviation Summit der deutschen Ratspräsidentschaft die EU-Verkehrsminister einig, dass alle Beteiligten wieder Vertrauen in den Luftverkehr schaffen müssen. Darüber hinaus versicherten die EU-Verkehrsminister Innovationen weiterhin vorantreiben, die Verlässlichkeit des Luftverkehrs erhalten und die Luftfahrt zu unterstützen. Allerdings ist besonders das Vertrauen der Reisenden unerlässlich, wenn das System Luftverkehr wieder Fahrt aufnehmen soll und die beteiligten Akteure mit ihren Geschäftsmodellen erneut Umsatz generieren sollen.

Auch regulatorisch wurden Maßnahmen erlassen. So haben die staatlichen Institutionen durch die EU-Kommission den rechtlichen Spielraum erhalten, den Flughäfen finanziell zur Seite zu stehen. Zusätzlich wurde auf europäischer Ebene die 80/20 Regelung aufgehoben, so dass Fluggesellschaften auch im anstehenden Winterflugplan nicht gezwungen sind Leerflüge zu absolvieren, um ihre Start- und Landerechte an den Flughäfen zu behalten.

So notwendig viele dieser Maßnahmen sind, um die deutsche Luftverkehrswirtschaft zumindest kurzfristig im aktuellen Krisenszenario zu stabilisieren, desto entscheidender ist die Schaffung von verlässlichen Rahmenbedingungen als zentrale Voraussetzung für die Erholung der gesamten zivilen Luftfahrt. Eine derartige Erholung sollte darauf ausgerichtet sein, das Fliegen wieder zu ermöglichen und das Erstarken der Luftfahrt nicht durch zusätzliche Belastungen zu bremsen. Derartige Anpassungen sorgen dafür, dass Deutschland auch in Zukunft eine erfolgreiche Luftverkehrswirtschaft mit einer großen Innovationskraft und attraktiven Arbeitsplätzen hat.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. Reiserestriktionen weiter zurückzuführen und Drittstaaten nicht pauschal als Risikogebiete zu kennzeichnen. Stattdessen sollte eine differenzierte Risikobewertung mit einer regionalen Einteilung (vergleichbar mit der Ebene der Landkreise in Deutschland) stattfinden und Reisebeschränkungen müssen sich zukünftig an dem konkreten Infektionsgeschehen vor Ort, der Test-Positiv-Rate der Reiserückkehrer sowie an den medizinischen Möglichkeiten vor Ort orientieren. Reisende,

die aufgrund besonderer Vorsichtsmaßnahmen ein sehr geringes Infektionsrisiko eingehen (insbesondere kurzfristige Geschäftsreisende, organisierte Pauschalreisende, Luftfahrtpersonal) sollen von pauschalen Quarantänemaßnahmen befreit werden können;

2. klare Vorgaben in Zusammenhang mit der Ermöglichung von Schnelltestverfahren zu entwickeln, um durch einen möglichst schnellen Corona-Test die Pflicht-Quarantäne überflüssig zu machen und damit schrittweise den Reiseverkehr wieder hochfahren zu können;
3. bei der Europäischen Kommission darauf hinzuwirken, Einreiseverbote anzupassen und damit Pilotprojekte für sicheres Fliegen zu ermöglichen (z. B. eine sogenannte „Travel-Bubble“ mit punktuellen Flügen zwischen Deutschland und den USA);
4. sich dafür einzusetzen, dass Einreiseregungen von wichtigen Partnerländern für Geschäftsreisende, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen und Wartungspersonal erleichtert werden;
5. die Luftverkehrssteuer langfristig abzuschaffen, damit die Airlines mehr Mittel für innovative und klimafreundliche Technologien zur Verfügung haben;
6. die pandemiebedingten Defizite der Deutschen Flugsicherung auszugleichen, damit die Flugsicherungsgebühren stabil gehalten werden können;
7. ein Konzept für die kleineren Flughäfen zu entwickeln, in dem auch an ihren Standorten die Fluggesellschaften direkt mit der Flugsicherung die Flugsicherungsgebühr abrechnen können;
8. die Fluggesellschaften von den Kosten der Luftsicherheit als hoheitliche Aufgabe zu befreien;
9. gemeinsam mit den Ländern ein Konzept zur Übernahme der Kosten der Flughafenfeuerwehren zu entwickeln;
10. die EU-Kommission zu veranlassen, in ihren aktuellen Plänen zur Veränderung des Europäischen Emissionshandelssystems die auf die Auswirkung der Corona-Pandemie bezogenen Interessen der Luftverkehrswirtschaft möglichst weit zu berücksichtigen und eine Besteuerung von Kerosin zurückzustellen;
11. die Revision der EU-Entgeltrichtlinie auch in den kommenden Jahren auszusetzen;
12. die vorhandenen Forschungsprogramme für klimafreundliches Fliegen voranzutreiben, damit die Unternehmen ihre freien Ingenieurskapazitäten auslasten können;
13. die Antragsverfahren des Luftfahrtforschungsprogramms zu beschleunigt sowie Vorauszahlungen zu ermöglichen;
14. sich bei der Europäischen Kommission für eine Anschlussregelung bei den Corona-Beihilfen für alle Flughäfen bis mindestens Ende 2022 und für eine Verlängerung der Betriebsbeihilfen für kleinere Flughäfen über das Jahr 2024 hinaus einzusetzen;
15. militärische Forschungs-, Entwicklungs- und Beschaffungsprogramme schneller umzusetzen.

Berlin, den 17. November 2020

Christian Lindner und Fraktion

Begründung

Oberste Priorität muss es sein, die Luftverkehrswirtschaft wieder in die Lage zu versetzen, ihrem Geschäftsmodell nachgehen zu können und damit Geld zu verdienen. Dafür ist es notwendig, Reiserestriktionen weiter zurückzuführen und Drittstaaten nicht pauschal als Risikogebiete zu kennzeichnen. Stattdessen sollte eine differenzierte Risikobewertung stattfinden. Botschaften und Konsulate könnten ein derartiges Lagebild erstellen. Reisebeschränkungen müssen sich zukünftig an dem Infektionsgeschehen sowie an der medizinischen Auslastung vor Ort orientieren. So sollten beispielsweise die Kanarischen Inseln nicht als einheitliches Gebiet betrachtet werden, sondern jede Insel einzeln.

Internationale Geschäftsreisende und Messebesucher in Deutschland brauchen Visa-Korridore und klare Quarantäne-Vorgaben. Geschäftsreisen zu erleichtern ist ein erster Schritt aus der Krise für die Luftverkehrswirtschaft. Die Bundesregierung muss sich daher dafür einsetzen, dass Einreiseregulungen von wichtigen Partnerländern für Geschäftsreisende und Wartungspersonal erleichtert werden. Gerade China hat die mit Abstand bürokratischsten und kompliziertesten Anforderungen überhaupt. In einem weiteren Schritt müssen diese auch auf touristische und sonstige Verkehre ausgeweitet werden.

Zusätzliche Belastungen bei den Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren oder der Luftverkehrsteuer müssen unterlassen werden. Das bedeutet natürlich auch, dass weitere Kostentreiber wie eine Kerosinsteuer vermieden werden müssen.

Die Luftverkehrsteuer benachteiligt die heimischen Fluggesellschaften und Flughäfen seit der Einführung im Jahr 2012. In der Folge sind sie international weniger wettbewerbsfähig und weisen eine niedrigere Investitions- und Innovationskraft auf. Seit ihrer Einführung ist die Steuer von ca. 1 Mrd. Euro auf über 1,2 Mrd. Euro im Jahr 2019 angestiegen. Dadurch fehlten den deutschen Fluggesellschaften die notwendigen Mittel, um in neues, innovatives Flugmaterial zu investieren. Insbesondere ein verbesserter Klima- und Lärmschutz blieben dadurch auf der Strecke. Durch den massiven Einbruch des Luftverkehrs erzeugt die Steuer aktuell kaum Aufkommen, weshalb es ein geeigneter Zeitpunkt ist, die Steuer wieder abzuschaffen und dadurch einen zusätzlichen Bremsklotz für die wirtschaftliche Erholung des Luftverkehrs aus dem Weg zu räumen.

Durch die geringen Flugbewegungen im Zuge der Pandemie Bekämpfung arbeitet auch die Deutsche Flugsicherung defizitär und wird vermutlich auch in den kommenden Jahren noch deutliche Verluste generieren. Da die Gebühren aber kostendeckend ausgestaltet sein müssen, werden die Flugsicherungskosten zwangsläufig deutlich erhöht werden müssen, was wiederum einen massiven Wettbewerbsnachteil für den Luftverkehrsstandort Deutschland bedeutet. Zudem stellten die Flugsicherungskosten schon in der Vergangenheit eine enorme Belastung für kleinere Flughafenstandorte dar, da sie im Gegensatz zu den großen Flughäfen die Gebühr selber an die Flugsicherung bezahlen mussten und diese nicht direkt mit den Fluggesellschaften abgerechnet wurde. Obwohl Minister Scheuer letztes Jahr angekündigt hat, die Flugsicherungskosten auch an kleinen Flughäfen von der DFS übernehmen zu lassen und das Thema auf der Verkehrsministerkonferenz behandelt wurde, scheint sich hier nichts auf Seiten des Bundesverkehrsministeriums zu bewegen. Damit die Kosten der Flugsicherung nicht exorbitant explodieren, muss die Deutsche Flugsicherung daher finanziell unterstützt werden und ein Konzept für die kleineren Flughäfen erstellt werden, dass auch an ihren Standorten die Fluggesellschaften direkt mit der Flugsicherung die Gebühr abrechnen können.

Die Luftsicherheitsgebühr wird erhoben für die Durchsuchung von Passagieren und deren Gepäck zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs. Lag ihr Aufkommen im Jahr 2011 noch bei 423 Mio. Euro, so waren es 2018 bereits 743 Mio. Euro, die den Fluggesellschaften berechnet wurden. Obwohl die Abwehr von Terror und anderen äußeren Gefahren eine hoheitliche Aufgabe ist, ist der Luftverkehr die einzige Branche, bei der die dafür anfallenden Kosten vollständig den Unternehmen in Rechnung gestellt werden. Seit langem wird über die Reform der Luftsicherheitsgebühren diskutiert. Die aktuelle Situation sollte genutzt werden, die Luftverkehrswirtschaft von den Kosten hoheitlicher Aufgaben zu befreien, wie es in den meisten Ländern weltweit ebenfalls praktiziert wird.

Ein weiterer Kostenfaktor in der Luftverkehrswirtschaft stellen die Flughafenfeuerwehren dar. Schon in der Vergangenheit gab es hier eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen europäischen Flughafenstandorten, da dort die Kosten von der öffentlichen Hand getragen werden. Rechtliche Grundlagen zur Übernahme dieser Kosten liegen in den Bundesländern vor. Allerdings wurde dieses bisher nur in Bremen genutzt. Hier sind Bund und Länder gefordert, ein Konzept zur Übernahme der Kosten zu entwickeln.

Im Rahmen des Green Deal der Europäischen Kommission soll die Energiesteuerbefreiung von Kerosin überarbeitet werden. Das führt zu zusätzlichen Belastungen ohne spürbare Klimawirkung. Die CO₂-Emissionen im EU-ETS sind für EU-Flüge bereits gedeckelt, sodass höhere Kerosinpreise lediglich im internationalen Flugverkehr CO₂-Einsparungen bringen. Hier hat sich die Branche selbst im Rahmen von CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) zu einer Kompensation zusätzlicher wachstumsbedingter CO₂-Emissionen ab 2021 verpflichtet.

Klimaschutz ist ein wichtiges Thema. Aber anstatt die Branche in der jetzigen Situation auf der einen Seite zu unterstützen und auf der anderen Seite zu schröpfen, sollte in nachhaltige Technologien wie synthetische Kraftstoffe investiert werden, die klimaschonendes Fliegen ermöglichen. Dadurch werden bei den Flugzeugbauern und Turbinenherstellern freie Kapazitäten genutzt, die momentan aufgrund ausfallender Service- und Wartungstätigkeiten frei sind. Außerdem sollten die Antragsverfahren im Zusammenhang mit dem Luftfahrtforschungsprogramm (LuFo) noch weiter beschleunigt sowie Vorauszahlungen ermöglicht werden.

Die meisten Flugzeugbauer und Turbinenhersteller haben einen zivilen und meist kleineren militärischen Bereich. Letzterer bietet die Möglichkeit ungenutzte Kapazitäten von Ingenieuren zu binden. Daher sollten anstehende Projekte für die Luftwaffe schnellstmöglich realisiert werden. Das bedeutet militärische Forschungs-, Entwicklungs- und Beschaffungsprogramme schneller umzusetzen.

