

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 17./18.03.2010 in Meiningen / Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 14./15.04.2010 in Bremen

TOP 6.1 bzw. 7.1	Liberalisierung bilateraler Luftverkehrsabkommen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Regionen innerhalb der EU
-----------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Entsprechend den Beschlüssen der VMK vom 5./6. März 2003 sowie vom 16./17. April 2008 wird über die Entwicklung im Bereich der Liberalisierung des Luftverkehrs wie folgt berichtet:

1. Liberalisierungsfortschritte auf bilateraler Ebene

Die Bundesregierung setzt sich – gerade auch in der Wirtschaftskrise – gegenüber Drittstaaten für mehr Wettbewerb und verbesserten Marktzugang im Luftverkehr ein. Dies tut sie auch unter Berücksichtigung der Interessen der Regionen. So konnten in Verhandlungen mit verschiedenen Staaten Fortschritte bei der schrittweisen Liberalisierung von Fluglinienplänen, Frequenzrahmen oder Designierungsmöglichkeiten erreicht werden.

Da seit einiger Zeit bei den Verhandlungen grundsätzlich angestrebt wird, die freie Wahl der Punkte zu vereinbaren, wird den Luftfahrtunternehmen ermöglicht, auch neue Destinationen zu dezentralen Flugplätzen zu bedienen. Auf diese Weise wird die Möglichkeit eröffnet, dass die deutschen Regionen von einer verbesserten Anbindung an die Weltmärkte und den hieraus resultierenden positiven ökonomischen, sozialen und kulturellen Effekten profitieren. Darüber hinaus kommt es zu einer erhöhten Auslastung von bereits bestehenden Flughafeninfrastrukturen in den Regionen und führt dieser Ansatz auch zu einer Kapazitätsentlastung an den Hubs.

Allerdings gilt es, die Liberalisierung nicht zum Selbstzweck werden zu lassen, sondern bei der Gestaltung des bilateralen Verkehrsrechtsrahmens fairen Wettbewerb zu wahren und die Interessen aller Betroffenen mit einzubeziehen.

Dies bedeutet auch, dass bei Staaten, mit denen bereits ein weitgehendes liberales Umfeld existiert, weitere Liberalisierungsschritte eine sorgfältige Abwägung der gesamtwirtschaftlichen Effekte erfordern.

Die Einbeziehung von spezifischen Flughafeninteressen an der Ausgestaltung von bilateralen Luftverkehrsabkommen wird über den deutschen Flughafenverband (ADV) sichergestellt. Dieser wird sowohl zu den Vorbesprechungen als auch zu den bilateralen Verhandlungen eingeladen, um dort die Belange seiner Mitglieder sicherzustellen.

2. Liberalisierungsfortschritte im europäischen Rahmen

Der innergemeinschaftliche Luftverkehr ist nachhaltig seit 2007 gestärkt worden, insbesondere durch neue regionale Verbindungen, u.a. auch durch das stetig wachsende Segment der Billigflüge.

Am 1. November 2008 ist die „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Verordnung (EG) Nr. 1008/2008)“ in Kraft getreten. Diese Verordnung fasst die drei Verordnungen des sog. 3. Liberalisierungspaketes – Betriebsgenehmigung (2407/92), Marktzugang (2408/92) und Tarife (2409/92) – in einer konsolidierten Verordnung zusammen. Damit soll ein einheitlicher rechtlicher Rahmen geschaffen werden, der den neuen operativen Erfordernissen und rechtlichen Bedürfnissen im Luftverkehrsbinnenmarkt gerecht wird. Neben der Rechtsvereinfachung führt die Revision des 3. Liberalisierungspaketes auch einige substantielle Änderungen ein. Hierzu gehören unter anderem Bestimmungen für eine verbesserte Preistransparenz und für eine stärkere Kontrolle der Luftfahrtunternehmen, um den Fluggästen mehr Sicherheit und Qualität zu garantieren.

Der Erfolg, der mit der Liberalisierung des Luftverkehrs seit dem Beginn der neunziger Jahren erreicht wurde, schlug sich bisher in der Breite des Flugreiseangebots sowie niedrigeren Tarifen nieder.

Dieser Erfolg soll nunmehr nach dem Willen der europäischen Politik konsolidiert werden, indem ein fairer Wettbewerb zwischen den europäischen Luftfahrtunternehmen hergestellt und die Überwachung der Sicherheit verstärkt wird. Die Flugreisenden sollen von der stärkeren Preistransparenz profitieren.

3. Sonstige multilaterale Entwicklungen

Die damals 188 Mitgliedstaaten der Weltpflichtorganisation ICAO haben sich auf der „5. Weltweiten Luftverkehrskonferenz“ im März 2003 für eine weitere Liberalisierung des internationalen Luftverkehrs ausgesprochen. In einer Erklärung wurden Empfehlungen an die Staaten ausgesprochen, die Designierungs- und Marktzugangsregelungen zu lockern. Gleichzeitig wurden zwei Musterabkommen für die mögliche Ausgestaltung bilateraler und multilateraler Luftverkehrsbeziehungen verabschiedet. Eine weitere Konferenz zu diesem Thema fand in den letzten zwei Jahren nicht statt. Der seit 2005 durch die Welthandelsorganisation WTO betriebenen Überarbeitung des Dienstleistungsabkommens GATS stehen die Mitgliedstaaten der ICAO sehr kritisch gegenüber. Liberalisierungsbestrebungen im Bereich Luftverkehr sollten nach Ansicht der Mehrzahl der Mitgliedstaaten unter der Ägide der ICAO verbleiben.