



Redigiertes Wortprotokoll der 81. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 3. Juli 2024, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 4

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland
– Für angemessene Standortkosten, effiziente Ab-
fertigung und sichere Arbeitsplätze**

BT-Drucksache 20/11381

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Rechtsausschuss

Finanzausschuss

Wirtschaftsausschuss

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen
Union

Berichterstatlerin:

Abg. Anja Troff-Schaffarzyk [SPD]

Anlage

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessen-
vertreter und anderen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Lutze, Thomas Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Martin, Dorothee Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Ruf, Nadine Rützel, Bernd Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian PloB, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
Die Linke	Riexinger, Bernd	Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

Ralph Beisel

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (Flughafenverband ADV), Hauptgeschäftsführer

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Sven Bergelin

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bundesfachgruppenleiter Luftverkehr

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Hakan Bölükmeşe

Fraport AG, Vorsitzender des Betriebsrates; Sprecher der Betriebsräte deutscher Verkehrsflughäfen

(Eingeladen auf Vorschlag der Gruppe Die Linke)

Dr. Joachim Lang

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL), Hauptgeschäftsführer

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Dr. Sven Maertens

Institut für Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Dr. Pierre Dominique Prümm

Fraport AG, Vorstand Aviation und Infrastruktur

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Prof. Dr. Friedrich Thießen

Technische Universität Chemnitz, Finanzwirtschaft und Bankbetriebslehre, im Ruhestand

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

**Einzigiger Tagesordnungspunkt**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland
– Für angemessene Standortkosten, effiziente Abfertigung und sichere Arbeitsplätze****BT-Drucksache 20/11381**

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 81. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland für angemessene Standortkosten, effiziente Abfertigung und sichere Arbeitsplätze“, Bundestagsdrucksache 20/11381. Zu unserer Anhörung darf ich die Sachverständigen und Auskunftspersonen recht herzlich begrüßen. Ich begrüße Herrn Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Herrn Sven Bergelin, Bundesfachgruppenleiter Luftverkehr bei Verdi, Herrn Hakan Bölükmeşe, Vorsitzender des Betriebsrates der Fraport AG und Sprecher der Arbeitsgemeinschaft der Betriebsräte deutscher Flughäfen, Herrn Dr. Joachim Lang, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, Herrn Dr. Sven Maertens vom Institut für Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, Herrn Dr. Pierre Dominique Prümm, Vorstand für Aviation und Infrastruktur der Fraport AG und Herrn Prof. Dr. Friedrich Thießen, emeritierter Professor für Finanzwirtschaft und Bankbetriebslehre der Technischen Universität Chemnitz. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)283 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Es sind zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Auskunftspersonen befragen. Richten Sie Ihre Fragen an eine Person, erhält diese acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei, erhält jede Person vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen dabei jeweils gestellt werden, ist unerheblich. Ich bitte die Ausschussmitglieder, eine Redezeit von maximal drei Minuten für ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Fragerunde schließt

sich die Antwortrunde an. Ich bitte die Auskunftspersonen, sich alle an Sie gerichteten Fragen zu notieren und in der Antwortrunde dann en bloc zu beantworten. Wie viel Redezeit Ihnen dafür insgesamt zur Verfügung steht, sage ich Ihnen vor Ihrem Beitrag noch einmal kurz an. Wenn Sie dann das Wort haben, wird Ihnen die verbleibende Redezeit auf dem Saalmonitor angezeigt. Diese Anhörung wird live im Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Wie üblich wird auch ein Wortprotokoll erstellt. Wir hatten in etwa zwei Stunden für die Anhörung vorgesehen. Wegen der heute um 13.00 Uhr beginnenden Regierungsbefragung mit Bundeskanzler Scholz müssen wir die Anhörung aber rechtzeitig vorher beenden. Soweit die Formalien.

Dann steigen wir nun in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD. Das Wort hat die Kollegin Troff-Schaffarzyk.

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank an Sie alle, dass Sie heute mit uns über die Luftfahrt diskutieren wollen. Die Luftfahrt ist eine enorm wichtige Branche. Sie gehört zur Daseinsvorsorge. Sie steht vor gewaltigen Herausforderungen: der internationale Wettbewerb, Personalmangel, die Transformation und auch die besseren Sozialstandards, die im Gespräch sind und umgesetzt werden. Darum ist es eigentlich schade, dass wir heute nur über eine Herausforderung, nämlich über die Standortkosten, diskutieren. Nichtsdestotrotz habe ich einige Fragen an Herrn Dr. Maertens. Wenn man sich die aktuellen Verkehrszahlen der deutschen Flughäfen anschaut, haben sich der interkontinentale Luftverkehr und der innereuropäische Luftverkehr gegenüber 2019 fast vollständig erholt. Nur der innerdeutsche Luftverkehr hat sich lediglich zu rund 50 Prozent erholt. Welche Ursachen sehen Sie und welche Schlussfolgerungen ziehen Sie aus diesen stark gegenläufigen Trends? In Ihrer Analyse stellen Sie detailliert die wettbewerblichen Herausforderungen von ETS, CORSIA, Kerosinsteuer und Luftverkehrssteuer dar. Aus der Branche kommt die Forderung nach der Erhebung einer einheitlichen EU-Klimaabgabe vom Start- und Zielflughafen, unabhängig von etwaigen Umstiegen innerhalb oder außerhalb der EU. Wie bewerten Sie diesen Vorschlag? Neben den Standortkosten hat sich das Reiseverhalten der Flugreisenden nach dem Ende der pandemiebedingten Einschränkungen verändert. Viele Menschen wollen wieder in den Urlaub ans



Meer. Entsprechend hat sich der Luftverkehr in die südeuropäischen Feriendestinationen wie z. B. Italien, Spanien oder Portugal erholt. Aber besonders der für Deutschland wichtige Bereich des Geschäftsreiseverkehrs hat durch die zunehmende Digitalisierung und den Ausbau der Bahn ein bisschen an Bedeutung verloren. Wie bewerten Sie diese Verlagerungseffekte?

Und dann habe ich noch eine Frage an Herrn Beisel. Es gab im letzten Jahr ein paar Vorfälle, derwegen wir über das Thema „Sicherheit an Flughäfen“ diskutieren mussten. Sind die Flughäfen Ihrer Meinung nach ausreichend geschützt? Und was streben Sie noch an? Was muss es für Veränderungen geben? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich Kollegen Simon das Wort für die CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Björn Simon** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Werte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Sachverständige, auch von unserer Seite aus herzlichen Dank, dass Sie alle heute hier sind. Der Luftverkehr hat eine herausragende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Das sollten, glaube ich, auch alle verstanden haben, spätestens nach den Corona-Jahren, aber auch wenn man den Tourismus oder auch die Lieferketten beurteilt, kann man das sehr schnell feststellen. Wenn man nach der Anwesenheit bei dieser Anhörung geht, scheint das auch allen Fraktionen klar zu sein. Deswegen sind wir umso glücklicher, dass unser Antrag – ein wichtiger Antrag – auf fruchtbaren Boden zu fallen scheint. Das scheint auch die Bundesregierung gemerkt zu haben. Man hat am vergangenen Samstag gemerkt, wie wichtig Luftverkehr ist. Trotz Nachtflugverbots und auch dem Eindämmen von Kurzstreckenflügen, das ja eigentlich von einigen Playern aus der Bundesregierung geplant ist, wird der Verkehrsträger Luftfahrt dann in Anspruch genommen. Es freut uns besonders, dass hier die Wichtigkeit vom Bundeskanzler und der Außenministerin hochgehalten wird.

Ich möchte in dieser ersten Fragerunde zum einen Herrn Dr. Lang vom BDL befragen. Wir wissen ja – das haben wir auch gerade schon von der Kollegin Troff-Schaffarzyk gehört –, dass die Standortkosten gegenwärtig sehr hoch sind. Wir haben gerade am 1. Mai 2024 die wiederholte Erhöhung der Luftverkehrssteuer erlebt. Und nach wie vor ist scheinbar in den Köpfen die Einführung einer nationalen

Kerosinsteuer, die vorerst abgewendet werden konnte. Aber ich habe das Gefühl, dass das noch nicht ganz abgeschlossen ist. Genau diese Standortkosten, warum sind die so hoch? Und warum ist der Wettbewerb im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen sich der Luftverkehr ja, wie wir auch gerade schon gehört haben, im Vergleich zu den Vor-Corona-Jahren wieder erholt hat, bei uns so gering? Was kann die Politik, was können wir tun, um hier kurzfristig zu einer Besserung der Situation beizutragen? Und wie steht Ihre Branche im Zusammenhang mit der ausbleibenden Erholung nach der Corona-Pandemie zu einer möglichen nationalen oder auch europäischen Kerosinsteuer?

In der ersten Runde möchte ich auch Herrn Beisel vom ADV befragen. Herr Beisel, was bedeutet denn das langsamere Wachstum der deutschen Luftverkehrswirtschaft, wie ich es angesprochen habe, nach der Corona-Pandemie im Vergleich zu europäischen Nachbarländern für die Wettbewerbssituation unserer Verkehrsflughäfen? Welche Kosten spielen bei den erhöhten Standortkosten aus Sicht der Flughäfen eine besondere, eine herausragende Rolle? Und inwiefern fallen hier die jüngsten Erhöhungen der Luftverkehrssteuer um 25 Prozent und die Luftsicherheitskosten ins Gewicht? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Menge für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, meine Herren, dass Sie heute für Fragen und Antworten zur Verfügung stehen. Ich möchte die Frage meines Kollegen Simon etwas präzisieren. Welchen Anteil, Herr Thießen, haben die Standortkosten an den Gesamtkosten der Airlines? Wie haben sich die Standortkosten in den vergangenen Jahren entwickelt? Und welcher Teil der Airline-Gesamtkosten war in dieser Phase der größte Preistreiber? Können Sie anhand repräsentativer Beispielflüge darstellen, wie sich die Standortkosten an Flughäfen im Europäischen Wirtschaftsraum unterscheiden? Und in welchem Verhältnis stehen die Standortkosten in Deutschland zur Kaufkraft der Bevölkerung? Danke!

Vorsitzender: Danke! Kollege Brandes für die AfD-Fraktion.

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch ein herzliches Willkommen an un-



sere Gäste und auch danke für Ihre abgegebenen Stellungnahmen. Die Lage ist relativ bedrückend. Während sich im europäischen Ausland alles schon fast wieder auf Vorkrisenniveau – vor Corona – akklimatisiert hat, „dümpeln“ wir immer noch bei unter 79 Prozent herum. Das liegt natürlich daran, dass Fluggesellschaften ihre Drehkreuze ins Ausland verlagern, Passagiere zu ausländischen Fluggesellschaften wechseln etc. Das brauchen wir Ihnen nicht zu erklären. Das kennen Sie alles. Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Lang. Was müsste von politischer Seite geschehen, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen wenigstens im europäischen Vergleich an die Spitze zu bringen?

Meine zweite Frage geht an Herrn Dr. Prümm. Welche Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen haben die von uns abgelehnte Luftverkehrssteuer und die CO₂-Bepreisung bzw. die Einführung einer Kerosinsteuer? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die FDP hat Kollege Lenders das Wort.

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch von mir ein herzliches Willkommen und vielen Dank, dass Sie sich heute den Fragen stellen. Kollege Simon hat schon darauf hingewiesen, es sind nicht nur die Berichterstatter hier, sondern viele Mitglieder des Ausschusses. Das zeigt das große Interesse an den Fragen, die die CDU/CSU hier sicherlich auch zurecht aufgeworfen hat. Ich glaube auch, um das eingangs zu sagen, dass die Standortkosten in Deutschland hoch sind und wahrscheinlich auch zu hoch sind, um im Luftverkehr eine Dynamik zu entwickeln, wie wir sie in den anderen europäischen Ländern schon sehen. Wir müssen uns mit der Frage auseinandersetzen, was wir in Deutschland tun müssen, um diese Dynamik auch hier wieder zu entfalten und um mehr Wettbewerb ins System zu bekommen. Da stellt sich für mich auch die Frage nach den Standortkosten. Deutschland ist kein Niedriglohmland. Daher würde ich zunächst Herrn Dr. Prümm fragen, denn Fraport ist sicherlich *der* Airport. Ich will den anderen Airports jetzt nicht irgendwie irgendetwas nachsagen, aber das ist für uns der entscheidende internationale Airport, der auch am meisten im Wettbewerb zu den europäischen Standorten steht, aber auch zu den großen Playern außerhalb der EU. Wie haben sich denn die Standortkosten historisch gesehen entwickelt? Und wie sind wir denn früher

mit diesen Standortkosten zurechtgekommen, die nach meiner Einschätzung immer sehr hoch waren? Wie müssen wir eigentlich diese Konkurrenz, die gerade im nichteuropäischen Ausland liegt, beurteilen? Mit welchen Wettbewerbern haben wir es denn da tatsächlich zu tun? Und vielleicht geben Sie auch einen Ausblick auf die Infrastrukturkosten in der Zukunft. Die Flughafenentgelte sind ja relativ stabil. Wenn die Nachfrage zurückgeht, was passiert dann an den Airports? Vielleicht können Sie uns eine Risikoanalyse oder einen Ausblick geben, was dann passieren könnte? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Und für die Gruppe Die Linke gebe ich das Wort dem Kollegen Riexinger.

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch vielen Dank an die Sachverständigen, dass Sie hier sind und unsere Fragen beantworten. Ich möchte vielleicht vorab auf die Stellungnahme von Prof. Dr. Friedrich Thießen hinweisen, der ja im Vergleich der Flughäfen im europäischen Maßstab, also Stuttgart, Frankfurt, Madrid und so weiter, festgestellt hat, dass die Standortkosten bei uns pro Passagier 13 Euro höher sind als dort. Das ist, ehrlich gesagt, jetzt nicht so ein großes Problem. Und die Zunahme, die Differenz gegenüber 2019, also der Vor-Corona-Zeit, beträgt drei Euro pro Passagier. Ich glaube, dass die CDU/CSU hier echt eine „Luftnummer“ aufmacht, die nicht das Problem lösen wird oder die dem Problem nicht gerecht wird.

Ich will meinen Blick heute aber in eine andere Richtung wenden, nämlich auf die Lage der Beschäftigten an den Flughäfen und dazu den Kollegen Hakan Bölükmeşe befragen. Mein Eindruck ist, dass in der Vergangenheit das Wachstum der Luftverkehrsbranche vor allem auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wurde. Ich meine, wir haben jahrelang über extrem niedrige Löhne dort gesprochen und über Ausgliederungen durch die ganze Liberalisierung. Mit der Liberalisierung des Flugverkehrs und der Flughäfen wurden die Arbeitsbeziehungen ganz stark dereguliert, um Fliegen günstiger zu machen, was ja auch tatsächlich passiert ist. Ich möchte Sie daher fragen: Wie stellt sich die Arbeits- und Lohnsituation an den Flughäfen aus Sicht der Beschäftigten dar?

Vorsitzender: Danke! Dann können wir jetzt in die erste Antwortrunde einsteigen.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):



Ich möchte noch einmal anmerken, dass wir uns unter den Obleuten verständigt haben, dass wir im Ausschuss respektvoll miteinander umgehen. Es fällt jetzt schon wieder auf, dass jemand ständig lacht, wenn das Gesagte nicht in die Meinung der Fraktion passt oder wenn es nicht der Fraktion genehm ist. Ich möchte, dass wir vernünftig miteinander umgehen und dass wir uns alles anhören und nicht abfällig lachen über irgendwelche Bemerkungen oder Hinweise.

Vorsitzender: Danke für den Hinweis. Das haben wir so festgelegt. Ich bitte, dies zu beachten. Und ich werde dann auch nochmal stärkeres Augenmerk darauf legen, in Ausschusssitzungen und in Anhörungen natürlich auch.

Abg. **Thomas Bareiß** (CDU/CSU): Das gilt natürlich dann für alle.

Vorsitzender: Es gilt natürlich für alle, das ist richtig. Dann hat zunächst einmal für maximal acht Minuten Herr Beisel das Wort.

Ralph Beisel (ADV): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, dass Sie sich diesem für uns sehr wichtigen Thema annehmen. Lassen Sie mich die Fragen mal so zusammenfassen, dass ich auf die Auswirkungen des jetzigen Verkehrsrückgangs, der nicht erfolgten Recovery, die wir gegenüber dem Vor-Corona-Niveau haben, eingehe. Das hat Auswirkungen auf unsere Branche, auf Airlines und Flughäfen, als Teil der Wertschöpfung dieses Landes. Aber es hat vor allen Dingen auch Auswirkungen auf den gesamten Wirtschaftsstandort. Luftverkehr ist kein Selbstzweck. Die Gesetzgebung, die Sie machen, erfolgt nicht zugunsten einer deutschen Airline oder deutscher Flughäfen, sondern für die Menschen in unserem Land, die reisen möchten und die Konnektivität brauchen. Die Flughäfen befinden sich auch durch eine schwierige politische Lage, durch Regulierungen, heute exakt auf dem Niveau von vor zehn Jahren. Das stellen wir auch als Reisende fest. Von deutschen Flughäfen erreichen Sie per Direktflug weniger Ziele als 2013. Das muss man sich mal vorstellen. Die Welt um uns wächst. 2013 konnten Sie im Direktflug 427 Ziele erreichen. Im letzten Jahr waren es gerade mal 397. Was ist der Unterschied zwischen einem Ziel und einer Strecke? Mallorca ist ein Ziel. Sie können das von deutschen Flughäfen mit 19 Strecken erreichen. Wir hatten vor Corona 1.960 Stre-

cken. Wir sind jetzt gerade mal bei 1.767 Strecken. Das merken Sie, wenn Sie auf Reiseportale gehen. Das merken Sie, wenn Sie als Geschäftsreisender ins Ausland möchten. Es ist viel an Konnektivität verloren gegangen. Das ist das Pfund, mit dem wir auch als Flughäfen wuchern, auch in einer schwierigen Nachhaltigkeitsdebatte, wo Sie uns zurecht fordern. Wir können sagen, wir schaffen für Geschäfts- und Privatreisende Verbindungen ins Ausland. Und das sinkt merklich. Da hängt uns Europa ab, in jeder Form. Es gibt kein Land mit einem Luftverkehrssektor vergleichbarer Größe, das sich so schwertut. Und sorry, Sie brauchen auch nicht Professor zu sein, um diese Lage zu analysieren. Gehen Sie einfach mal zu den Airlines. Fragen Sie mal eine Airline, die in einem harten Wettbewerb steht. Sie können in die Geschäftszahlen der Airlines gucken. „Warum fliegt ihr nicht mehr zu deutschen Flughäfen? Verstehen wir unser Geschäft nicht? Können wir unsere Qualität nicht liefern?“ Nein, das ist es nicht! Die Airlines sagen uns schlicht und ergreifend: „Wir können in Europa zwischen 700 Airports auswählen. Und wenn wir die Strecke von A nach B fliegen, dann machen wir das schlicht und ergreifend dort, wo wir am meisten Geld verdienen. Das machen wir nicht aus Nächstenliebe. Das machen wir auch nicht, weil wir hier eine öffentliche Daseinsverpflichtung haben, um Reisende irgendwo hinzubringen. Nein, wir wollen Geld verdienen und an euren Standorten können wir das nicht.“ Und tatsächlich haben wir in der Bundesrepublik Deutschland im letzten Jahr weniger Passagiere gehabt als im Jahr 2013. Und jetzt lassen Sie sich an der Stelle bitte nicht die Geschichte erzählen, die Leute wollten nicht mehr reisen. Wir haben in Deutschland kein Nachfrageproblem. Wir haben schlicht ein Angebotsproblem. Der Bedarf an Flugreisen ist größer als das, was der Markt anbietet, schlicht und ergreifend, weil wir in Deutschland zu teuer geworden sind.

Und jetzt komme ich zu einem Punkt, wo ich auch für die Zukunft sage, bitte geben Sie acht, dass Sie jetzt nicht die falschen Zeichen setzen. Wir brauchen etwas, das nenne ich eine „Agenda für Wettbewerb und Wachstum“. Wir brauchen keine neuen Kostenbelastungen. Kostenbelastungen können an vielen Stellen kommen. Und Sorge bereiten uns zurzeit die Kosten für die Sicherheit der Flughäfen. Wenn Sie Reisender sind, haben Sie zurecht den Anspruch, dass die Aviation-Wertschöpfungskette sowohl sicher ist, nach dem englischen Wort



„safety“, als auch im Sinne von „security“. Beides muss gewährleistet werden. Ich danke Anja Troff-Schaffarzyk von der SPD-Fraktion für die Frage zur Sicherheit der Airports. Wenn Sie sich als Reisende Personenkontrollen unterziehen müssen, wenn Ihr Hand- oder Reisegepäck kontrolliert wird, dann fragen Sie zurecht: „Wie sicher sind die Airports in ihrem Perimeterschutz, in ihrer Außensicherung? Wir hatten die Situation, dass Demonstranten mit üblen Absichten auf unser Gelände gekommen sind. Und zurecht wurde gefragt, auch Sie wurden von der Presse gefragt: „Sind die Airports noch sicher?“ Die Antwort ist: „Ja!“ Denn wir haben eine zweistufige Sicherheit. Das eine ist das Konzept des Verhinderns, des Abschreckens. Hier ein herzliches Dankeschön, dass jetzt auch die Bundesregierung im Zusammenspiel von Innenministerium, Verkehrsministerium und Justizministerium eine Strafschärfung für Klimakleber anstrebt, die in böser Absicht auf die Sicherheitsbereiche der Flughäfen eindringen wollen. Das ist absolut erforderlich. Wir befinden uns in guten Gesprächen mit dem Innenministerium. Und dort hat man erkannt, dass wir die Zäune und Tore der Airports nicht aufrüsten können wie die innerdeutsche Zonengrenze. Wir brauchen deshalb smarte Detektionsmöglichkeiten, dass, wenn jemand darüber gekommen ist – was sich nie verhindern lassen wird –, sofort Detektion, Tracking und Zugriff erfolgen. Wenn Sie diese Punkte nehmen: Abschrecken, Verhindern, Detektieren, Tracken und Zugriff, dann erkennen Sie, wie dieses mehrstufige Sicherheitskonzept funktioniert. Und daher können Sie mit gutem Gewissen sagen, die deutschen Flughäfen sind sicher. Was wir nicht brauchen, sind jetzt neue Regulierungen, neue Vorgaben, die uns mit noch mehr Kosten belasten. Einen Kilometer Flughafenzaun nachzurüsten, belastet und uns mit drei, vier Millionen Euro. Wir haben 350 Kilometer Flughafenzaun. Da können Sie uns locker, wenn Sie bösgläubig sind, eine Milliarde Euro Kosten aufbürden. Zur Flughafensicherheit gehört aber auch Drohnendetektion und Drohnenabschreckung. Dazu habe ich noch nicht viel gesehen, auch nicht die Antwort auf die Frage, wer dafür die Kosten übernimmt. Darauf brauchen wir von dieser Bundesregierung noch Antworten. An dieser Stelle können wir noch einiges tun, neben dem Klassiker der Standortkosten, über die wir reden. Und ganz ehrlich: Einem Luftverkehr, der überall viel Wertschätzung genießt, ob das unsere Airlines sind, unsere Airports, dann in der jetzigen

Zeit zum 1. Mai 2024 die Luftverkehrssteuer um 25 Prozent zu erhöhen, das ist schon ein Schlag ins Gesicht unserer Unternehmen, aber auch unserer Beschäftigten. Dazu können vielleicht die Kollegen, die links von mir sitzen, auch noch etwas sagen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich Herrn Bölükmeşe für maximal acht Minuten das Wort geben.

Hakan Bölükmeşe (BR Verkehrsflughäfen): Herr Vorsitzender, Sie hatten mich vorgestellt als Betriebsratsvorsitzender der Fraport AG. Ich möchte darauf hinweisen, dass ich nicht in dieser Rolle hier auftrete. Ich bin auch Sprecher der Betriebsräte der deutschen Verkehrsflughäfen, in dieser Funktion spreche ich. Danke, dass ich heute hier dabei sein kann. Ich will versuchen, im Kontext der Standortkosten die Situation der Beschäftigten darzustellen. Ich möchte sagen, dass wir im Verbund der Betriebsräte aller deutschsprachigen Verkehrsflughäfen als unparteiische Organisation mit verschiedenen Akteuren im engen Austausch stehen und versuchen, die Sozialpartnerschaft wiederzubeleben. Denn für viele ist die Luftverkehrskrise scheinbar schon vorbei, da wieder gereist werden kann. Die Situation der Beschäftigten auf den Flughäfen ist aber nach wie vor schwierig. Und da will ich nicht für einen Flughafen sprechen, sondern versuchen, Ihnen die Gemengelage in unserem Land ein Stück weit greifbar zu machen und Ihr Bewusstsein zu schärfen, wie sich die Situation darstellt.

Herr Simon, Sie haben in Ihrer Einleitung zu dem Antrag gefragt, ob wir denn ein gemeinsames Verständnis im Hinblick auf die Luftverkehrsinfrastruktur, das Interesse, den deutschen Luftverkehr zu stärken, haben. Da bin ich mir nicht so ganz sicher. Denn einzelne Anträge und Entscheidungen in der Vergangenheit im Kontext Steuern und im Kontext Standortkosten stimmen uns als Beschäftigte nachdenklich. Denn das wirkt sich ja auch ein Stück weit auf die Erholung der Branche aus, aber auch auf die betriebliche Situation. Ich bin Betriebsratsvorsitzender, Arbeitnehmervertreter. Und die Debatte heute hier wirkt ja auch auf die Menschen, die im Luftverkehr arbeiten. Sehen Sie es mir nach, aber wir sind derzeit eine Kuh, von der man nicht reichlich viel Milch melken kann. Wir befinden uns in einer maroden Betriebslandschaft. Das gilt sowohl für den Mangel an Beschäftigten,



für Qualifikationsmängel bei den Beschäftigten, aber auch für die Arbeitsbedingungen. Ich möchte Ihnen auch danken. Sie haben uns mit Ihren Entscheidungen zur Kurzarbeit dabei geholfen, die Corona-Krise zu bewältigen. Aber wir stehen noch am Anfang der Krise, wenn man das aus der Situation der Beschäftigten betrachtet. Deswegen finde ich es sehr spannend, dass Sie heute das Thema der Standortkosten debattieren. Ich will mich auch bei Ulrich Lange bedanken, der uns einen Einblick gewährt hat. Aber auch bei Anja Troff-Schaffarzyk hinsichtlich des Positionspapiers der SPD. Ich möchte auch nochmal betonen, dass wir als Arbeitnehmervertreter trotz der politischen Ziele und Interessenlagen ein großes Interesse haben, unseren Beitrag zu leisten, die Luftverkehrsinfrastruktur zu stabilisieren. Und da fange ich auch bei den Beschäftigten an. Ich würde den heutigen Tag als Aufschlag für eine Debatte sehen. Als Arbeitnehmervertreter, der repräsentativ für 20.000 Beschäftigte im Gesamtkonzern spricht, und in etwa für 80.000 Menschen, die in Frankfurt aus der Luftverkehrsinfrastruktur ihr Einkommen generieren, wovon auch Familien abhängen. Ich möchte die Zahlen aus dem Luftverkehrskonzept von Verdi heranziehen. Wir sprechen von einer Wertschöpfung von über 61 Milliarden Euro und von über 800.000 Menschen, die direkt und indirekt im Luftverkehr arbeiten. Ich bin lediglich ein Interessenvertreter und der Sprecher der Flughäfen der Flughafenbetreibergesellschaften. Wir stehen an den Standorten auch in gutem Austausch mit verschiedenen Dienstleistungsunternehmen, auch in der Luftsicherheit. Dieses strategische Geschäftsfeld ist nicht unbedeutend. Bei der Gelegenheit möchte ich sagen, dass wir durch den bundesweit einheitlichen Tarifvertrag auch ein Stück weit eine Stabilisierung erreicht haben. Ich bin auch froh darüber, dass auch Sie den Branchentarifvertrag unterstützen. Ob das am Ende im Ergebnis auch dazu führt, dass der deutsche Luftverkehr sich so erholt, wie wir uns dies wünschen, vermag ich heute nicht einzuschätzen. Wir haben nach wie vor eine hohe Fluktuation. Das Image hat vielleicht auch durch die Presse, vielleicht auch durch die Politik, Schaden genommen. Wir haben ein großes Interesse, das wieder gemeinsam „aufzupeppen“. Und dazu braucht es Perspektiven für die Beschäftigten. Die würde ich gerne mitnehmen. Vielleicht ergibt sich ja die Möglichkeit, ein paar Ansätze vorzutragen, wie wir ganz einfache und pragmatische Lösungen erreichen.

Wir sollten nicht nur eine Kostendebatte führen. Mich würde interessieren, ob die Politik überhaupt wahrnimmt, dass wir während und nach der Corona-Krise unter Beweis gestellt haben, die Infrastruktur aufrecht erhalten zu haben, trotz der genannten Umstände und etwa auch eines hohen Altersdurchschnitts. Ich habe von der Fluktuation gesprochen, die nach wie vor hoch ist. Die Luftverkehrsbranche, wenn so negativ über sie diskutiert wird, ist auch nicht die erste Anlaufstelle für Top-Talente und junge Menschen.

Was ich aber aus meinem Umfeld sehr wohl sagen kann, ist, dass es Menschen gibt, die das Bedürfnis haben, zu fliegen. Sie werden unzweifelhaft erkennen, dass ich in zweiter Generation hier bin. Meine Schwiegereltern können nicht in den Urlaub fliegen, weil das einfach für zwei Rentner für 1.500 Euro nicht mehr möglich ist. Ich bin kein Befürworter von Ryanair und low cost. Das will ich in aller Deutlichkeit unterstreichen. Wir möchten unseren Beitrag leisten. Aber die Menschen, die an Airports arbeiten, haben die Erwartung an die Politik, dass nicht nur Kostenbelastungen, sondern auch Investitionen in die Luftverkehrsinfrastruktur erfolgen. Ich glaube, es ist erforderlich, darüber eine Diskussion anzustoßen, von wem auch immer. Die Menschen müssen sich das Fliegen leisten können. Es muss bezahlbar sein. Wir als Beschäftigte wollen unseren Beitrag dazu leisten. Und ich kann sagen, der Luftverkehr funktioniert nicht wegen politischer oder unternehmerischer Entscheidungen, sondern weil wir als Arbeitnehmervertreter in den Betrieben deutschlandweit Verantwortung übernommen haben. Ich kann Ihnen viele Maßnahmen nennen, die wir vereinbart haben, die den Luftverkehr überhaupt erst stabilisieren, und etwa das Gap, das wir bei den Qualifikationen haben, schließen. Der Luftverkehr ist aus meiner Sicht nach wie vor ein Arbeitsplatz, an dem viele Menschen aus vielfältigen Beschäftigtengruppen mit unterschiedlichen Qualifizierungsniveaus und kulturellen Hintergründen zusammenkommen. Es ist aber auch ein Spannungsfeld, das uns als Arbeitnehmervertreter in einer Krise vor Herausforderungen stellt. Insofern hilft uns die weitere Debatte um Kosten nicht unbedingt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Dr. Lang das Wort, auch für maximal acht Minuten.

Dr. Joachim Lang (BDL): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren



Abgeordnete, danke für die Gelegenheit, hier Stellung zu nehmen. Ich möchte gerne Ihr Interesse für die Situation wecken, in der sich die europäische und intereuropäische, vor allem die deutsche, Luftfahrt befindet. Man kann, glaube ich, ohne Übertreibung sagen, dass sie in einer Situation der Wettbewerbsverzerrung ist, wie sie sie noch nie erlebt hat. Dafür gibt es drei Level an Wettbewerbsverzerrung. Das erste Level ist international. Die Amerikaner haben sehr genau untersucht, wie auf der arabischen Halbinsel die Luftfahrt unterstützt wird. Es gibt dort Subventionen im zweistelligen Milliardenbereich sowohl für Flughäfen als auch für die Beschaffung von Fluggerät. Und es gibt auch erhebliche Unterstützung, was die Kosten angeht, die übertragen werden auf die heimische Luftfahrt dort. Zudem wird auch das Kerosin sehr günstig zur Verfügung gestellt. Das ist eine internationale Wettbewerbsverzerrung, die man als Marktteilnehmer in der Vergangenheit einfach hinnehmen musste. Aber wir sehen ja in anderen Bereichen der deutschen Wirtschaft, dass die Europäische Union zum Beispiel bei China mittlerweile Instrumente geschaffen hat, um diesen Subventionen zu begegnen. Vielleicht werden wir in eine Zeit kommen, wo wir uns das auf der arabischen Halbinsel als Europäer auch anschauen müssen.

Die zweite Ebene ist die europäische Ebene. Und das ist eine Situation, in die wir uns selbst bringen. Wir wollen gute Dinge tun, aber die kosten auch etwas. Von der Regulatorik ist es häufig so, dass die Kosten nur bei den europäischen Teilnehmern landen – oder ganz überwiegend dort –, bei den außereuropäischen aber nicht. Das ist eine Situation, an der wir etwas ändern können und daran sollten wir unbedingt arbeiten. Es gibt dort vor allem zwei Elemente, die erheblich den Wettbewerb verzerren. Das eine ist das Emissionshandelssystem, so wie wir es in Europa haben, das dazu führt, dass wenn Sie von Kopenhagen nach Madrid fliegen, Sie Emissionszertifikate bezahlen müssen. Wenn Sie aber von Kopenhagen nach Istanbul oder Dubai fliegen, eben nicht. Und wenn es von da aus weitergeht, ist es insbesondere nochmal nachteilig. Das zweite ist die Beimischungsquote von Sustainable Aviation Fuel, die in ihrer Bedeutung möglicherweise noch gar nicht voll erfasst ist. Die Quote greift zwar erst nächstes Jahr, aber in den betriebswirtschaftlichen Planungen für das nächste Jahr ist sie natürlich enthalten. Und es stellt sich heraus, dass sie betriebswirtschaftlich die größte Wettbe-

werbsverzerrung darstellt, die wir auf europäischem Level bisher hatten. Ich will es gerne erläutern. Wenn Sie von Hamburg über München nach Singapur fliegen, müssen Sie für beide Flugsegmente SAF-Beimischung bezahlen. Wenn Sie aber von Hamburg über Istanbul nach Singapur fliegen oder von Hamburg über Dubai nach Singapur, zahlen Sie nur für die erste Strecke, aber nicht für das lange Flugsegment. Wir wissen alle, dass in der Luftfahrt vor allem auf der Langstrecke Geld verdient wird. Es macht einen erheblichen Unterschied, wer diese Mehrkosten zahlen muss. Sowohl beim ETS als auch in der SAF-Beimischungsquote sind es die europäischen Airlines. Das ist ein Zustand, den wir ökonomisch auf Dauer nicht hinnehmen können und uns deshalb Gedanken machen müssen, wie wir das auf europäischer Ebene kompensieren können. Da brauchen wir Ihre Unterstützung, auch die Unterstützung der Bundesregierung, um auf europäischer Ebene ein Instrument zu finden, das nicht wettbewerbsverzerrend ist, sondern dass alle, die fliegen, gleichermaßen einen Beitrag für den Klimaschutz leisten. Dazu gibt es die Idee einer Klimaabgabe, auf die ich vielleicht später noch zurückkommen kann.

Ich möchte jetzt noch an dritter Stelle auf die Wettbewerbsverzerrung auf nationaler Ebene eingehen. Gegenstand der heutigen Anhörung sind die rein nationalen Wettbewerbsverzerrungen. Eine wurde schon genannt: Die Luftverkehrssteuer gibt es überhaupt nur in 13 EU-Mitgliedstaaten. Das heißt, in den anderen 14 gibt es die schon mal gar nicht. Von den 13, in denen es sie gibt, ist sie in Deutschland am höchsten. Das zweite sind die Luftsicherheitsgebühren, die vom Kollegen Beisel auch schon angesprochen wurden. Es gibt durchaus eine Berechtigung dafür, warum Sicherheit an Flughäfen teurer wird. Die Frage ist nur, warum ist sie bei uns teurer als überall sonst. Und was könnten wir tun, damit diese Kosten unter Kontrolle bleiben und auch dazu führen, dass insgesamt wieder mehr von Deutschland aus geflogen wird? Denn das bereits angesprochene größte Problem ist, wir sind ein Industrieland, wir sind mit der Welt vernetzt, Konnektivität ist wichtig. Und wenn die wichtigsten Wirtschaftsregionen, wie Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, im Vergleich zur Vorkrisensituation abgehängt sind, im Vergleich zu Norditalien mit dem Zentrum Mailand, dann hat das gravierende Auswirkungen auf die Unternehmen in den jeweiligen Regionen. Der dritte Punkt, neben



Luftverkehrssteuer und Luftsicherheitsgebühren, sind die Flugsicherungsgebühren. Während sich die Luftsicherheitsgebühren in zehn Jahren verdoppelt haben, hat sich die Flugsicherungsgebühr in zwei Jahren verdoppelt. Der Hauptgrund dafür ist, dass die Umsatzverluste bei der deutschen Flugsicherung umgelegt werden. Das ist ein Zustand, den nicht nur Deutschland zu erleiden hat, sondern auch andere in der Welt. Es gibt eine ganze Reihe von Ländern, in denen der Staat diese Umsatzausfälle ganz oder teilweise auf sich genommen hat, in Deutschland: 0,0. Wenn diese Umsatzausfälle umgelegt werden, führt das eben dazu, dass sich die Flugsicherungsgebühren so dramatisch prozentual erhöhen. Und diese drei Komponenten, die höchste Luftverkehrssteuer, die es überhaupt gibt, sehr hohe Luftsicherheitsgebühren und eine Verdoppelung der Flugsicherungsgebühren, das alles kommt zu der Wettbewerbsverzerrung, die wir auf europäischer Ebene im Verhältnis zu unseren europäischen Wettbewerbern haben, noch dazu. Aber es kommt insbesondere noch dazu, dass alle außereuropäischen Anbieter, die auch nach Europa fliegen, große Teile dieser Kosten, die wir angesprochen haben, wie ETS auf Langstrecke und SAF-Beimischung auf Langstrecke, eben nicht haben. Und dieser Unterschied ist betriebswirtschaftlich relevant. Er macht die Tickets so teuer, dass, wenn sie Langstrecke buchen, es mittlerweile spürbar ist, ob sie eine deutsche, europäische oder außereuropäische Airline haben. Das ist für die Unternehmen auf Dauer nicht tragbar. Deshalb müssen wir uns Gedanken darüber machen, wie wir diese Wettbewerbsverzerrung zum Wohle der europäischen Luftfahrt abstellen, aber auch zum Wohle der Beschäftigten und all derjenigen, die auf Luftfahrt und auf Luftfracht angewiesen sind. Ich möchte in diesem Zusammenhang unterstreichen, für Deutschland ist Fracht ein riesiges Thema, weil sehr viele der Produkte, die hergestellt werden, auch ihr Zielland finden müssen. Das ist für unseren Standort essenziell. Deshalb ist es unsere gemeinsame Aufgabe, sowohl von Deutschland aus als auch von Brüssel aus daran zu arbeiten, diese Ungleichgewichte wieder auszugleichen und dafür einen europäischen Weg zu finden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Nun hat Herr Dr. Maertens maximal vier Minuten.

Dr. Sven Maertens (DLR): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, vielen Dank

Frau Troff-Schaffarzyk für Ihre Fragen. Zur Luftverkehrsentwicklung ist zu sagen, dass wir in Deutschland auch – Herr Beisel hat das bereits angedeutet – europäisch und außereuropäisch hinter der Entwicklung des EU-Niveaus liegen, also unter dem Vor-Covid19-Niveau. Innerdeutsch ist aber, wie Sie zurecht sagen, der Verkehr besonders eingebrochen. Das hat sich im Wesentlichen bislang nicht erholt, mit mehr als 50 Prozent Rückgang. Als Gründe zu nennen sind sicherlich zum einen die Kostenbelastung, insbesondere vor dem bereits angesprochenen Hintergrund der paneuropäischen Carrier, die eben die Auswahl haben, wo sie in Europa fliegen. Herr Beisel hat das bereits angedeutet. Für die Situation im innerdeutschen Verkehr gibt es noch ein paar weitere Gründe, die in der Wissenschaft diskutiert werden. Natürlich hatten wir in Deutschland in den letzten Jahren auch eine schwache Wirtschaftsentwicklung. Wir hatten traditionell eine hohe Bedeutung des innerdeutschen Verkehrs für Geschäftsreisende. Da haben sich zum Teil Reiserichtlinien verschärft, Online-Meetings haben sich etabliert. Das kann zu einem Teil die Situation erklären. Wir haben eine Konsolidierung und Monopolisierung insbesondere infolge des Marktaustritts der Air Berlin. Gerade Geschäftsreisenden sind oft an Vielfliegerprogramme gebunden. Die Air Berlin hatte zur Star Alliance eine Art Gegenprodukt im deutschen Markt. Das ist nun nicht mehr da. Für neue Airlines ist es schwierig, in den deutschen Markt reinzugehen, solange man keinen „Big Bang“ macht und großflächig einsteigt, was aber eben aufgrund der Kostenbelastung sehr unwahrscheinlich ist. Man muss dann eben auch ein attraktives Netz anbieten. Wir haben in Deutschland auch die Situation, dass Russland und die Ukraine zwei sehr starke Märkte waren, die ebenfalls fehlen. Und die Schließung von Berlin-Tegel hat die relative Wettbewerbsposition der Deutschen Bahn verbessert. Das sind alles Argumente, die für den Inlandsverkehr besonders zutreffen, Russland und die Ukraine zumindest für Umsteigeverbindungen, die bislang in diese Märkte gegangen sind.

Zur Frage der EU-einheitlichen Klimaabgabe: So etwas muss natürlich in seiner Ausgestaltung genauer untersucht werden. Grundsätzlich hat so eine Art endzielbezogene Klimaabgabe den Vorteil, dass zumindest weniger Carbon Leakage durch Umleitungen über den Golf oder über Istanbul zu erwarten ist. Diese pro Kopf bezogenen Abgaben haben aber auch Nachteile. Sie sind zum Beispiel



nicht emissionsbezogen, haben also damit eine geringere ökologische Treffsicherheit als der EU-ETS. Eine höhere Auslastung wird bestraft, weil eben pro Kopf kassiert wird. Ein emissionsarmer Economy-Passagier wird genauso belastet wie ein Business-Class-Passagier, Ausland-Ausland-Umsteiger werden zurzeit ausgenommen. Das sind alles Nachteile. Diese Dinge wären aber prinzipiell heilbar, wenn diese Luftverkehrsabgabe etwas umfangreicher oder etwas ausdifferenzierter ausgestaltet wäre. Allerdings ist aus politischer Sicht natürlich fraglich, ob diese Abgabe überhaupt den EU-ETS und ReFuelEU ersetzen würde. Es könnte natürlich auch sein, dass so etwas noch on top kommen würde, womit die anderen Problemfelder nicht geheilt wären.

Zur letzten Frage: Welche Rolle könnten wichtige Verlagerungseffekte, Nachfragerückgänge spielen? Wie bereits gesagt, für den Geschäftsreiseverkehr ist hier durchaus zum Teil mit Nachfragerückgängen zu rechnen. Aber wir haben eben auch tatsächlich das Angebotsproblem in Deutschland, dass es für Airlines recht unattraktiv ist, in den Markt einzusteigen, insbesondere auch im Wettbewerb gegen eine Bahn, die im Stundentakt fährt, die keine Sicherheitsgebühren zahlen muss und wo auch die Zubringerverkehre im Nahverkehr durch Aufgabenträger finanziert werden.

Vorsitzender: Herzlichen Dank! Herr Dr. Prümm, Sie haben zwölf Minuten Zeit.

Dr. Pierre Dominique Prümm (Fraport): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, zunächst auch von meiner Seite, vielen Dank für die Gelegenheit, die Sie mir heute bieten, über den Frankfurter Flughafen zu sprechen. Das mache ich sehr gerne, denn das ist ein toller Flughafen. Das ist ein besonderer Flughafen. Wir sind der größte Flughafen in Deutschland. Wir sind der größte Frachtflughafen in Europa. Insbesondere bei den interkontinentalen Destinationen spielt der Frankfurter Flughafen eine besondere Rolle. Wir bieten von Frankfurt aus 282 Destinationen in 90 Länder an. Damit sind wir – das kann man mit Fug und Recht behaupten – Deutschlands Tor zur Welt, nicht nur für den Passagierverkehr, sondern auch für die Frachtverkehre. Das ist eine besondere Bedeutung, der wir uns bewusst sind, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Deutschland eine exportorientierte Volkswirtschaft hat. Wenn man über den Frankfurter Flughafen spricht, ist es wichtig zu

verstehen, in welcher besonderen Wettbewerbssituation wir uns befinden. Über 50 Prozent unserer Passagiere steigen bei uns um. Darüber freuen wir uns. Aber sie müssen den Frankfurter Flughafen auch nicht nutzen, um ihr Ziel zu erreichen. Diese Fluggäste haben Alternativen. Jeder, der heute unterwegs ist und die Buchungsportale aufmacht, sieht, dass es eine Vielzahl von Möglichkeiten gibt, zum Beispiel von Berlin nach China oder Indien zu fliegen. Diese Fluggäste müssen nicht Frankfurt oder ein deutsches Drehkreuz nehmen, um umzusteigen, nicht einmal ein europäisches Drehkreuz, sondern können auch über außereuropäische Drehkreuze fliegen. Man muss sich das vorstellen wie einen Business-Case. Jeder einzelne Flug ist wie ein Business-Case für die Airline. Man muss sich überlegen, wie man einen Flug mit Passagieren und Fracht profitabel auslastet. Vor dem Hintergrund der besonderen Wettbewerbssituation tut uns das, was wir im Moment bei unseren Verkehrszahlen sehen, extrem weh. Wir sehen nämlich, dass wir 84 Prozent der Passagiere haben, die wir im Jahr 2019 hatten. Das sind die Zahlen aus dem letzten Jahr. Damit sind wir in Deutschland noch ganz gut dabei. Aber wenn wir auf unsere europäischen Wettbewerber schauen – Amsterdam, Paris, London, Madrid –, sind die alle schon wieder auf dem Level von vor Corona. Und der Flughafen Istanbul, ein außereuropäisches Drehkreuz, vor wenigen Jahren erst gebaut, schickt sich an, der größte Flughafen in Europa zu werden.

Ich komme zum Standort. Dazu gab es auch eine Frage: Wie haben sich die Standortkosten historisch entwickelt? Wir sind sehr stolz auf unseren Standort. Wir sind stolz darauf, dass wir am Frankfurter Flughafen attraktive Arbeitsplätze anbieten. Das sind vielfältige Arbeitsplätze. Bei uns hat jeder eine Chance. Wir haben einen neuen Slogan zur Mitarbeiterrekrutierung: „Fraport, deine Welt der Möglichkeiten“. Wir sagen, jeder, der arbeiten will, kann das bei uns tun, vom Ungelernten bis zum hochqualifizierten Ingenieur. Alle unsere Arbeitsplätze sind tarifgebunden. Wenn ich mit meinen Mitarbeitern spreche, sind die alle stolz darauf, dass sie an diesem Flughafen arbeiten. Wir glauben an diesen Standort. Wir investieren an diesem Standort. Wir investieren als Fraport aktuell mehr als vier Milliarden Euro in ein neues Terminal, weil wir die Zukunft dieses Standorts sichern wollen. Wir profitieren natürlich von diesen vielfältigen, positiven Faktoren, die diesen Standort aus-



machen, an allererster Stelle die hohe Kaufkraft unserer Passagiere, die es den Airlines ermöglicht, hohe Ticketpreise zu realisieren. Aber was wir jetzt sehen, beunruhigt uns sehr. Denn wir sind der Überzeugung, dass die Gefahr besteht, dass wir am Anfang einer Negativspirale stehen. Was passiert? Wir sehen zu wenig Passagiere. Wir sehen gestiegene Kosten. Die Infrastruktur, die wir als Flughafenbetreiber finanzieren, bleibt aber gleich. Unsere Kosten bleiben gleich. Die Kostensteigerungen aus der Inflation – Energiepreise, Tarifsteigerung –, die sind da. Wir sind als Infrastrukturanbieter gezwungen, unseren Airline-Kunden diese höheren Kosten weiterzureichen. Wir sehen einen falschen Impuls vonseiten der Politik. Ich komme gleich auf das Thema „staatliche Eingriffe“. Dieser Impuls führt dazu, dass eine Reaktion aufseiten der Marktteilnehmer erfolgt, aber leider in die falsche Richtung. Höhere Standortkosten, niedrigere Nachfrage, die Kosten der Infrastruktur bleiben gleich. Das heißt, wir müssen noch mal die Kosten erhöhen, um unsere Infrastruktur kostendeckend betreiben zu können. Das führt noch mal zu einer reduzierten Nachfrage. So kommt eine Negativspirale in Gang. Das ist die große Gefahr, die wir sehen. Das hat Auswirkungen auf Konnektivität, auf Angebote von Airlines, auf Angebote für Flüge. Diese Negativspirale müssen wir brechen.

Was tut uns weh? Das klang ja bei Herrn Dr. Lang schon an. Vielen Dank für die Ausführungen! Was uns weh tut, ist die Wettbewerbsverzerrung, die wir sehen. Es sind nicht die absoluten Standortkosten. Wir haben eine Historie in unserem Unternehmen, dass wir gezeigt haben, dass wir, obwohl wir im internationalen Vergleich hohe Standortkosten haben, gute Angebote machen können. Aber diese Wettbewerbsverzerrung, die wir im Moment sehen, ist durch die Marktteilnehmer nicht mehr aufzuholen, weil die Dimensionen einfach zu groß sind. Um ein paar Punkte aufzuzählen: Die Luftverkehrssteuer wird ein Volumen von etwa zwei Milliarden Euro annehmen. Die Airlines zahlen bei uns am Flughafen jedes Jahr Flughafenentgelte für die Nutzung des Frankfurter Flughafens, etwa 800 Millionen Euro im letzten Jahr. Dafür kriegen sie Leistungen für 60 Millionen Passagiere: das Starten und Landen der Flugzeuge, die gesamte Frachthematik, das Abfertigen der Passagiere. Das heißt, durch die Luftverkehrssteuer werden Mittel im Gegenwert von zweieinhalbmal der Leistungen des Frankfurter Flughafens aus dem System gezogen. Das müssen

unsere Kunden tragen, ohne jegliche Gegenleistung. Das ist zu viel. Das kann im Wettbewerb nicht kompensiert werden. Das Thema SAF-Quoten klang an. Wir brauchen eine Regulierung, um den Luftverkehr in Richtung Klimaneutralität zu bringen. Das ist unbestritten und das unterstützen wir. Was uns wehtut – und was wir nicht akzeptieren können –, ist, dass diese Regulierung nicht wettbewerbsneutral ist. Sie ist nicht wettbewerbsneutral auf europäischer Ebene. Und wir haben zusätzlich noch eine nationale Beimischungsquote obendrauf. Das ist tatsächlich nicht wettbewerbsfähig und führt dazu, dass andere profitieren. Wir sehen das bei den Zahlen, dass das keine Bedrohungslage ist, die sich irgendwo am Horizont abzeichnet; wir sehen das heute schon ganz konkret an den Passagierzahlen. Das wurde ja in den Stellungnahmen auch aufbereitet, beispielsweise für die Verkehre von Europa nach Asien. Die finden kaum noch über europäische Luftverkehrskreuze statt. Diese Verkehre sind verloren und damit die Konnektivität Deutschlands in die Region. Wenn Sie heute nach Indien fliegen wollen, in Destinationen jenseits der großen Hauptdestinationen, werden Sie keine Direktverbindungen aus Deutschland mehr finden, weil es Wettbewerber gibt, die diese Verkehre aus Deutschland abziehen. Die profitieren von den hervorragenden Standortbedingungen hier in Deutschland, von der hohen Kaufkraft, haben aber diese Regulierung nicht, keine Luftverkehrssteuer, SAF-Beimischungsquoten nur bis zum ersten Umsteigeflughafen. Und – ich möchte einen weiteren Punkt nennen, der auch in den Stellungnahmen beschrieben wurde – das ganze Thema „Sozialstandards, Arbeitnehmerrechte“. Auch diese Faktoren spielen für diese Wettbewerber keine Rolle. Dadurch entsteht ein Wettbewerb, der nicht fair ist und der von unseren Marktteilnehmern immer weniger gewonnen werden kann. Was wir dringend brauchen, ist ein Gegensteuern. Wir brauchen eine Initiative für mehr Wachstum im Luftverkehr. Wir müssen die Verkehrszahlen in Deutschland schnell steigern, ansonsten droht das, was ich beschrieben habe: eine Negativspirale, die immer weiter an Dynamik gewinnt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich jetzt Herrn Prof. Thießen für maximal acht Minuten das Wort geben.

Prof. Dr. Friedrich Thießen: Vielen Dank! Guten Tag meine Damen und Herren! Es sind zwei Fragen



zur Standortkostenentwicklung, Preistreiber usw. gestellt worden. Da könnte man sich jetzt lange über die Methodik unterhalten. Wir haben ja unsere Informationen aus der wissenschaftlichen Literatur. Wie macht man überhaupt einen Kostenvergleich? Das ist gar nicht so einfach. Die meisten arbeiten damit, dass sie Beispielflüge nehmen und die Kosten vergleichen. Sowas haben wir gefunden in der Literatur. Wir haben festgestellt, dass die Betriebskosten die Obergrenze sind und die sogenannten Standortkosten machen etwa 20 Prozent aus, ich glaube, im Moment ungefähr 23 Prozent. Also die Standortkosten betragen 23 Prozent der Betriebskosten und die Betriebskosten sind kräftig angestiegen. Und zwar um 44 Prozent in diesen Untersuchungen, die wir gefunden haben. Und das ist natürlich schon ziemlich enorm. Der Vergleich bezog sich auf 2017 bis 2023. Wenn die Betriebskosten um 44 Prozent ansteigen, ist das schon der Hammer. Die Frage ist: Wer ist dafür verantwortlich? Da haben wir Folgendes gefunden: Die Flughafenentgelte stiegen ganz moderat, die sind unauffällig. Die Flugsicherungskosten sind zwar angestiegen, aber die sind ganz gering. Also das haut praktisch gar nicht rein. Die Steuern und Preise für öffentliche Leistungen an den Flughäfen sind auch kräftig angestiegen. Die machen fast den ganzen Anstieg der Standortkosten aus. Jenseits der Standortkosten gibt es ja in den Betriebskosten noch weitere Komponenten. Die fixen Betriebskosten konnten wir nicht aufgliedern. Die sind auch kräftig angestiegen. Darin enthalten sind auch die Zinsen. Wir hatten ja früher praktisch null Prozent. Heute haben wir dreieinhalb oder sowas. Das haut natürlich rein, bei der Kapitalintensität. Den Hauptanstieg machen dann die Treibstoffkosten aus. Die sind kräftig angestiegen. Der Anstieg der Treibstoffkosten macht das Vierfache des Anstiegs der Standortkosten aus. Das haut wirklich rein.

Dann hatte ich, glaube ich, noch eine zweite Frage: repräsentatives Beispiel für den EWR und Kaufkraft. Das ist jetzt natürlich schwer. Wie sieht es denn jetzt in vielen anderen Regionen aus? Aber da haben wir auch Beispiele in der Literatur gefunden. Da hat ein Experte für elf Flughäfen einen Vergleich gemacht. Ein Europaflug mit einem A320 war sein Beispiel. Es wurden Frankfurt und Stuttgart aus Deutschland einbezogen sowie Madrid, Barcelona, Paris, Marseille, Rom, Mailand, Amsterdam, London und Manchester. Es kam raus, dass die Standortkosten an diesen zwei deutschen Flug-

häfen 2023 etwa 13 Euro höher waren als an den europäischen Flughäfen. Aber es gab ja auch schon vor Corona eine Differenz. Und der Anstieg der Differenz, Herr Riexinger hat es schon gesagt, lag bei drei Euro. Und dann schreibt der Experte: „Der Verweis auf die hohen Standortkosten relativiert sich insofern.“ Zur Kaufkraft der Bevölkerung: Wir sind ein Hochlohnland, wir haben es ja heute schon gehört. Das heißt aber auch, die Bevölkerung hat eine hohe Kaufkraft. Wie sieht das aus? Da gibt es eine sehr gute Größe von Eurostat – ich weiß nicht, ob Sie die kennen –, TIV, tatsächlicher Individualverbrauch. Das ist besser als das BIP. Bei Kaufkraftvergleichen wird die EU-27 mit 100 normiert. Deutschland liegt mit 122 sehr gut. Beim BIP-Vergleich liegen wir gar nicht so gut. Aber die Preise sind bei uns halt nicht so hoch. Und deshalb haben wir eine hohe Kaufkraft, also Deutschland 122, Österreich 118, UK 113, Frankreich 109, Italien 99, Spanien 91. Das geht dann so runter. Das heißt, die Kaufkraft ist bei uns um ein Drittel höher als zum Beispiel in Spanien.

Ich darf vielleicht noch etwas zu Herrn Beisel sagen, das mit den Zäunen. Herr Beisel, das fand ich gut. Natürlich, die Zäune! Da kommen irgendwelche Vandalen und wollen aufs Flugfeld und dann müssen Zäune gesetzt werden. Die Zäune soll der Staat bezahlen. Die Sicherheitseinrichtungen soll der Staat auch zahlen. Die Feuerwehr soll der Staat zahlen. Also praktisch alles, was am Flughafen los ist, soll der Staat zahlen. Da frage ich mich, ist schon jemals die BASF gekommen und hat darum gebeten, dass die Zäune vom Staat bezahlt werden. Wenn Chemieanlagen in die Luft fliegen, ist das ja auch gefährlich. Also ein bisschen was muss man als Unternehmen vielleicht auch noch selbst bezahlen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Professor! Dann gehen wir jetzt in die zweite Fragerunde. Frau Kollegin Troff-Schaffarzyk hat das Wort.

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte in dieser Fragerunde einmal den Blick auf die Beschäftigten richten und stelle meine Fragen jetzt an Herrn Bergelin. Es ist gelungen, erstmals einen Branchentarifvertrag für das Personal bei den Bodenverkehrsdiensten an den deutschen Verkehrsflughäfen abzuschließen. Dazu erstmal herzlichen Glückwunsch! Welche positiven Effekte erhofft sich Verdi davon? Welche Nachahmungseffekte in anderen Tätigkeitsfeldern



wären aus Ihrer Sicht wünschenswert? Im Antrag wird die Ausweitung des Frankfurter Modells bei den Luftsicherheitskontrollen gefordert – ein Vorhaben, das im Innenministerium längst vorangetrieben wird. Wie bewerten Sie die aktuelle Lage in der Luftsicherheit und welche weiteren Reformen würden den Beschäftigten dort zugutekommen? Neben den unterschiedlichen Standortkosten prägen auch die unterschiedlichen Vorgaben bezüglich Nachhaltigkeit und Sozialstandards die Luftverkehrsbranche. Welchen Problemen muss aus Ihrer Sicht in diesem Wettbewerbsumfeld begegnet werden? Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Kollege Simon für die CDU/CSU-Fraktion, bitte!

Abg. **Björn Simon** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Während wir in der ersten Frageunde schwerpunktmäßig das Feld der Ökonomie betrachtet haben, möchte ich die zweite Runde nutzen, um in das Themenfeld der Ökologie zu wechseln. Die Luftfahrtbranche hat eine Verantwortung für den Klimaschutz. Das ist ganz klar. Sonst gäbe es auch solche „Einbrüche“ seitens der Klimaschutzaktivisten, um es mal so zu nennen, auf die Flugfelder von Flughäfen nicht. Und daher gehen die folgenden Fragen an Herrn Dr. Lang. Wie wird denn die Luftfahrtbranche ihrer Verantwortung für den Klimaschutz gerecht? Da würde ich mich freuen, wenn Sie das zusammenfassen könnten. Welche Schritte müssen noch auf dem Weg zum klimaneutralen Fliegen gemacht werden? Wie muss hier kurz- und mittelfristig von der Politik unterstützt werden? Und wie wichtig sind in diesem Zusammenhang die Förderung und der Markthochlauf von – wir haben es heute auch schon mehrmals gehört – nachhaltigen Flugkraftstoffen, SAFs, Sustainable Aviation Fuels? Vielleicht können Sie an der Stelle auch etwas dazu sagen, wie das Verhältnis zwischen Regulierung und der aktuell zur Verfügung stehenden Menge an SAF ist oder auch der in den nächsten Jahren perspektivischen Menge. Gibt es dann ein Ungleichgewicht? Also heißt das, dass vielleicht die von der Politik geforderten Mengen in Zukunft gar nicht vom deutschen Luftverkehr abgebildet werden können?

Und an Herrn Beisel möchte ich folgende Fragen richten: Welche Ziele verfolgen die deutschen Flughäfen bezüglich des Klimaschutzes? Reichen die gegenwärtigen Fördermittel der Bundesregierung aus, um die Flughäfen und die gesamte Luft-

verkehrswirtschaft bei ihrem Ziel des klimaneutralen Fliegens zu unterstützen? Sie haben ja dazu schon den einen oder anderen Satz gesagt, aber vielleicht spezifizieren Sie das nochmal. Und wie kann die Politik aus Sicht der Flughäfen gerade die Luftverkehrsbranche bezüglich des Klimaschutzes unterstützen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN darf nun Frau Menge nochmal fragen.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender! Ich habe zwei Fragen an Professor Thießen. Herr Thießen, gibt es im Europäischen Wirtschaftsraum weitere Länder, in denen sich der Luftverkehr noch nicht vollständig von der Corona-Krise erholt hat? Es wird ja immer behauptet, wir seien quasi die Einzigen. Sie schreiben, dass der Grund für die verzögerte Erholung der deutschen Standorte nicht überwiegend in den Standortkosten zu suchen sei. Welche weiteren Gründe können aus Ihrer wissenschaftlichen Perspektive zu dem verlangsamten Wiederanstieg des Verkehrsaufkommens führen? Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die AfD hat Kollege Brandes das Wort.

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Wir sprechen ja jetzt hier über den Antrag zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes. Und wir haben in der ersten Runde gehört, dass einer der Gründe zum Beispiel die Luftverkehrssteuer – und diverse Dinge zum Klimaschutz – ist, der dafür verantwortlich ist, dass wir eben nicht mehr wettbewerbsfähig sind. Daher mein Dank, dass eben doch auch einige klare Worte dazu gefunden wurden. Meine Fragen in dieser Runde gehen an Herrn Beisel. Welche Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen haben die von uns abgelehnte Luftverkehrssteuer und die CO₂-Bepreisung bzw. die Einführung der Kerosinsteuer? Und welche Bedeutung für die Daseinsvorsorge im Katastrophen-, Pandemie- oder Kriegsfall haben deutsche Zivillughäfen? Wer sollte Ihrer Meinung nach die Kosten dafür tragen bzw. dafür aufkommen? Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Lenders für die FDP-Fraktion!

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Vielen Dank! Ich richte einige Fragen nochmal an Herrn Dr. Prümm. Wir waren gerade bei den Arbeitskräften. Arbeitskräfte-



mangel war während der Corona-Zeit ein Riesenthema, auch innerhalb der Politik. Welche Auswirkungen hat das auf die Flughäfen? Wie ist die Situation jetzt im Moment? Und welche Belastungen ergeben sich daraus tatsächlich für die Branche immer noch? Vielleicht können Sie auch Ihre Erfahrungen schildern, was es mit der ZÜP eigentlich auf sich hat und ob es aus Ihrer Sicht Reformmöglichkeiten gibt. Das Thema haben wir ja in der Corona-Zeit immer rauf und runter diskutiert. Die Fraport hat ja die „Neue Welt“ als erste mit eingesetzt, also die Zuständigkeit der Flughafenbetreiber für die Passagierkontrollen. Sie haben die ersten Erfahrungen damit gemacht. Welche Erfahrungen haben Sie denn mit der „Neuen Welt“ gemacht?

Und dann gab es noch das Thema „Kerosin“ bzw. Erhöhung der Luftverkehrssteuer. Deswegen würde ich meine letzte Frage an Dr. Lang richten. Sie haben ja durchaus auch Erfahrung als Unionspolitiker. Vielleicht holen Sie uns mal ab. Wir hätten nichts erhöhen können, was eine unionsgeführte Regierung nicht eingeführt hätte, nämlich die Luftverkehrssteuer. Warum hat man das eigentlich gemacht, wenn es heute doch so große Schwierigkeiten gibt? Und es gab ja auch nationale Alleingänge unter der letzten Bundesregierung, was die Beimischungsquoten von SAF angeht. Es werden jetzt ab 2026 in Deutschland schon andere Quoten gefordert, als die EU dies tut. Vielleicht erklären Sie uns auch mal, was denn die damalige Bundesregierung vielleicht dazu bewogen hat. Sind die Gründe weg? Können wir auf ein europäisches Niveau zurückgehen? Wenn die Gründe nicht mehr vorhanden sind, wäre es ja zu überlegen. Aber vielleicht können Sie uns die damaligen Beweggründe erklären?

Vorsitzender: Vielen Dank! Und nun der Kollege Riexinger für die Gruppe Die Linke.

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Gestatten Sie mir, bevor ich meine Frage stelle, zwei kurze Vorbemerkungen. Ich hoffe doch sehr, dass die Marktwirtschaftler unter uns, also praktisch alle außer mir, dem Professor Thießen sehr gut zugehört haben, wenn hier immer nach Leistungen des Staates für die „armen“ Flughäfen gerufen wird. Und dann möchte ich doch darauf hinweisen, dass die Fraport im Jahr 2023 1,2 Milliarden Euro Gewinn gemacht hat. Das ist ein Plus von 17 Prozent. Wir reden doch auch über die Gewinne und nicht nur über die Verluste, die der Staat offensichtlich übernehmen soll.

Aber meine Frage geht nochmal an Herrn Bölükmeşe, zu den Beschäftigten, die für uns einen besonders hohen Stellenwert haben. Wir haben ja in der ersten Runde einiges über die Arbeitssituation der Beschäftigten an den Flughäfen gehört. Die ist nicht ganz so gut, wie es wiederum der Arbeitgebervertreter dargestellt hat. Auch meine Erfahrung als ehemaliger Gewerkschafter deckt sich mit dieser Einschätzung. Aber es geht ja auch darum, wie Lösungen aussehen können. Was müsste sich aus der Sicht der Beschäftigten an den Flughäfen verbessern? Und es ist ja auch offensichtlich, dass es Mängel gibt, Personalmangel bei der Gepäckabfertigung, beim Check-In, in den Sicherheitskontrollen. Was muss also gemacht werden, um die zu beheben und mehr Personal zu gewinnen? Und vor allen Dingen, was wären Ihre Anforderungen an uns als Politiker?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gehen wir jetzt in die zweite Antwortrunde. Herr Beisel hat zunächst das Wort für maximal zwölf Minuten.

Ralph Beisel (ADV): Herzlichen Dank! Ich habe Fragen zur Auswirkung der Luftverkehrssteuer, zu Standorten, zur Wettbewerbsfähigkeit und auch zu dem Thema „Klimaschutz“ erhalten. Fangen wir mit den Themen der Wettbewerbssituation und den Auswirkungen der Luftverkehrssteuererhöhung an. Tatsächlich kann man ja darauf schauen und sagen: „Mensch, so eine Reise in den Urlaub, die kostet ja viel Geld! Und was ist da das bisschen mehr, was jetzt der Staat haben möchte?“ Die Schwierigkeit ist natürlich, dass dieses bisschen manchmal auch sehr entscheidend sein kann. Herr Riexinger, wir sind tatsächlich in der Marktwirtschaft und es sind Unternehmen, die dort agieren, die eine Gewinnerzielungsabsicht haben. Die Flughäfen haben übrigens zusätzlich noch die Funktion, dass sie Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge sind. Das heißt, wir haben zwei Maßstäbe für die Rolle, die wir wahrzunehmen haben. Aber versetzen Sie sich mal in die Situation des kleinen Flughafens Dresden, mit einem tüchtigen Flughafenchef, der versucht, händierend Airlines zu akquirieren. Er wird von seiner Tourismusorganisation in Sachsen dazu angehalten, Inbound-Tourismus reinzuholen. Denn alle sagen: „Mensch, Dresden ist doch so eine herrliche Stadt und wir haben doch hier gerne so viele Reisende! Jetzt sind uns gerade die traditionell immer sehr treuen Russlandreisenden weggefallen, also holen wir mal Airlines rein.“ Dann geht



dieser Flughafenchef zu EasyJet, Ryanair, Euro-wings und fragt: „Könnt ihr mir eine Konnektivität geben?“ Er redet mit den großen Airline-Konzernen. Und die sagen: „Wir haben hier unser kostbarstes Gut, unser Flugzeug, und das wollen wir rentabel einsetzen. Müssen wir nach Dresden fliegen? Wir sind zurzeit gerade mit Göteborg und Nizza in Verhandlungen mit den beiden Airport-Chefs. Da sind die Standortkosten günstiger. Die Reisenden in Nizza und in Göteborg haben auch viel Kaufkraft. Ich glaube, wir stellen unseren Flieger dorthin.“ Aber nehmen wir mal an, die Airline möchte tatsächlich nach Dresden bzw. in die Region fliegen. Aus Sicht einer europäischen Airline ist Dresden ein Punkt in der Landschaft. Was macht dann diese Airline? Sie schaut sich die „Catchment Area“ an, das Einzugsgebiet. Und da fällt der Airline auf, dass in ungefähr 80, 90 Kilometern Luftlinie jenseits der Grenze der Nachbarflughafen Prag liegt. Wir schauen ja immer nur auf die deutschen Flughäfen. Deutsche Flughäfen stehen auch in einem europäischen Wettbewerb. Der Wettbewerb, das habe ich gerade beschrieben, kann Nizza oder Göteborg sein, aber es kann auch der Nachbarflughafen hinter der Grenze sein. Und da sagt dann die Airline: „Jetzt hast du aber Pech gehabt! Du könntest deine eigenen Einnahmen, deine Flughafenentgelte, also was du brauchst, um deine Terminals, deine Startbahn, deine ganzen Beschäftigten zu finanzieren, das könntest du auf null absenken und Prag wäre für uns immer noch günstiger. Denn, stell dir vor, die haben eben keine Luftverkehrssteuer.“ Die Flugsicherungsgebühr, also das, was die deutsche Flugsicherung für das Koordinieren der Flugzeuge durch den Luftraum verlangt, liegt dort bei einem Drittel. Und das, was man für das Kontrollieren der Reisenden braucht, nämlich die Luftsicherheitsgebühren, die liegen in Prag ungefähr bei 25 Prozent. Und wenn Sie diese drei Kostenblöcke addieren, dann sind Sie bei einer Summe um die 20 Euro. Und dann sagt die Airline: „Also, wenn ich dir jetzt mal sage, lieber Flughafenchef in Dresden, was ich an deinem Flug nach Dresden verdiene, das ist keine Marge von 20 Euro. Das Geld hole ich mir lieber in Prag, denn die wollen ja auch für Prag, für den tschechischen Tourismus und für die gesamte Region das Tor in die Welt sein.“ Dominique Prümm hat das aus Sicht eines Hub völlig zurecht beschrieben: Keine Airline muss nach Frankfurt fliegen! Keine Airline muss nach Dresden fliegen! Und genau das tut uns im

täglichen Wettbewerb weh. Wir haben alle tüchtige Leute. Und wir wollen auch am Ende des Tages – und das ist jetzt wieder die andere Funktion eines Airports – eine gute Rolle für unser Gemeinwesen spielen. Das erwartet man einfach. Man erwartet von einem Flughafen – sorry to say –, der in seiner Region Lärm und vielleicht auch Schadstoffe verursacht, dass er ein guter Arbeitgeber ist. Gerade wurde der Branchentarifvertrag angesprochen. Vielen Dank, Herr Bölükmeşe, dass Sie das getan haben! Wir hatten die letzten Lohnerhöhungen. Wir haben, glaube ich, in den letzten drei Jahren mindestens zehn Prozent für unsere Beschäftigten draufgelegt. Wenn ich dann vorhin noch gesagt habe, wir sind von den Einnahmen wieder auf 2013-er Niveau, was glauben Sie, wie in den letzten zehn Jahren unsere Kosten gestiegen sind? Und dann gehe ich nicht hin, Herr Thießen, und sage, ich hätte gerne Subventionen für unsere Sicherheit. Ich bin hier, um Ihnen und den geschätzten Abgeordneten zu sagen, ich kann für unsere Branche nicht noch mehr Belastungen verkraften. Das banale Wort ist Belastungsmoratorium.

Und wenn wir jetzt schon als Staat Geld einsammeln – das ist jetzt der Sprung zum Thema „Klimaschutz“, was macht unsere Branche? Und übrigens, die BASF zahlt keine Luftverkehrssteuer und Sonderabgaben, das tut nur der Luftverkehr. Und wir zahlen genauso wie die BASF für den Emissionshandel. Da haben wir ein Fair Play. Wir wollen, dass vielleicht mal darüber nachgedacht wird, ob die Akteure ihre Versprechen, die sie uns gegeben haben, einhalten, und sie die Mittel nehmen und sie wieder in die Branche investieren und uns beispielsweise beim SAF-Hochlauf helfen. Wir möchten doch klimaneutral werden! Das ist doch unsere Chance. Auch wir haben Kinder, die noch in einer gesunden Umwelt leben wollen. Und wir brauchen auch für die Akteure vor Ort, unsere Fluglärmmissionen, einen Fahrplan für mehr Lärmschutz. Und wir brauchen auch einen Fahrplan für mehr Klimaschutz. Aber helft uns an der Stelle und belastet uns nicht durch Wettbewerbsverzerrungen. Das ist unsere ganz ehrliche Bitte. Und wenn ich jetzt auf die Flughäfen gucke, dann haben wir verschiedene Handlungsfelder, wo wir aktiv werden möchten, um Klimaneutralität herbeizuführen. Wenn wir Sie als geschätzte Politiker zu uns einladen, dann zeigen wir Ihnen meistens die Vorfeldmobilität, weil das so schön leicht zu präsentieren ist. Da sehen Sie die vielen Trolleys und Dollies auf



unseren Vorfeldern. Und dann erzählen wir Ihnen die Geschichte der Elektromobilität, an der wir arbeiten. Aber dann kommen wir schnell an den Punkt, wo wir auch sagen, dass wir für all das, was wir machen, bis hin vielleicht irgendwann mal Wasserstoff oder elektrisches Fliegen, gar nicht die Stromnetze haben. Wir wollen gar nicht, dass ihr uns alles zahlt. Aber vielleicht könnt ihr dann mal in den Sektoren, die uns die Leitungen hinlegen sollen, nachhelfen? Und wenn es schon staatliche Förderprogramme gibt, wie zum Beispiel für Ladeinfrastruktur oder für Elektromobilität, will ich keine Extrageschenke für die Flughäfen haben, sondern Gleichbehandlung. Warum kommen wir nicht in das Programm für Ladeinfrastruktur? Da sind wir nämlich nicht mehr Unternehmer, sondern öffentliches Unternehmen. Und dann kriegen wir keinen Zugang, weil die Bundesrepublik Deutschland Förderrichtlinien bei der EU-Kommission notifiziert hat. Wenn wir für diese Programme keinen Zugang bekommen, dann nehmt uns auch die Verpflichtung weg. Denn wenn es Programme der Bundesregierung gibt, würde ich die auch gerne für Flughäfen geöffnet haben. Gleiches gilt für den Bereich, wo Flughäfen am meisten CO₂ produzieren. Flughäfen sind in der Betrachtung eines Verkehrsausschusses Verkehrsinfrastruktur. Aus der Betrachtung eines Klimaschutzexperten, der uns dazu berät, was wir zur CO₂-Reduktion machen können, sind wir Kleinstädte, Infrastruktur. Warum kommen wir nicht in das Programm für energetische Gebäudesanierung? Da sind wir nämlich auch wieder öffentliche Einrichtungen. Und der Bund weist uns an die Länder, uns dort das Geld zu holen. Das können wir aber nicht, weil wir einem strengen europäischen Beihilferecht unterliegen. Und dieses Beihilferecht verbietet schlichtweg Subventionen bzw. setzt einen engen Rahmen. Ich bin nicht hier, um Geld für unsere Branche zu erbitten. Ich möchte, dass wir unsere Verpflichtung als gute Arbeitgeber wahrnehmen können. Ich möchte, dass wir Klimaneutralität erreichen können und ich möchte, dass wir unsere Verkehrsfunktion erfüllen können. Und deshalb meine Bitte: Keine weiteren Belastungen! Belastungsmoratorium! Und dort, wo Belastungen sein müssen, gestalten Sie diese wettbewerbsneutral aus. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich jetzt Herrn Bergelin für maximal acht Minuten das Wort geben. Ich weiß, das ist hier eine spannende Frage- und Antwortrunde. Ich möchte aber nochmal da-

rauf hinweisen, dass wir vor 13.00 Uhr wegen der Regierungsbefragung mit dem Bundeskanzler enden müssen. Die Kolleginnen und Kollegen möchten natürlich gerne ins Plenum gehen. Ich möchte Sie daher nicht um kurz vor 13.00 Uhr abwürgen müssen und bitte daher, dass sich alle so kurz fassen, dass jeder bis zum Ende noch das Wort ergreifen kann. Herr Bergelin, bitte!

Sven Bergelin (ver.di): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich wurde nach dem Branchentarifvertrag BVD gefragt, seinen Nachahmungseffekten und es gab noch einige weitere Fragen. Zunächst zum Sachstand Branchentarifvertrag für die Bodenverkehrsdienste in Deutschland, der für insgesamt etwa 130 Unternehmen mit über 30.000 Beschäftigten an nahezu allen deutschen Verkehrsflughäfen gelten würde. Nur ein paar kleinere sind außen vor. In dieser Woche wurde das Unterschriftenverfahren zwischen uns und den Arbeitgeberverbänden begonnen. Um für dieses Projekt noch einmal die Größenordnung und auch die Einmaligkeit in der deutschen Tariflandschaft deutlich zu machen, es wurden mittlerweile etwa 40 Überleitungstarifverträge abgeschlossen, die regional von Tarifkommissionen unserer Seite mit den beiden Arbeitgeberverbänden verhandelt werden mussten. Mit denen leitet man die bestehenden haustarifvertraglich geregelten Arbeitsbedingungen in diesen neuen Branchentarifvertrag über. Wir werden die Allgemeinverbindlichkeit beantragen, sobald er unterschrieben ist, also innerhalb der nächsten zwei, drei Wochen. Und auch erste Gespräche mit der BDA, der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände, haben erfreulicherweise zu dem Ergebnis geführt, dass dieser Branchentarifvertrag zumindest in seinen Kernelementen auch allgemeinverbindlich wird. Was bezwecken wir mit dem Branchentarifvertrag? Wir haben in den letzten 30 Jahren wie in einem Brennglas beobachten können, was mehr Wettbewerb, insbesondere durch die EU, aber mit Unterstützung der wechselnden Bundesregierungen – die Kritik ist parteiübergreifend – verursacht hat, wenn man gerade den Dienstleistungssektor im Infrastrukturbereich einem mehr oder weniger politisch künstlich vorgegebenen Wettbewerb öffnet. Wir haben seit Mitte der Neunzigerjahre, seit die EU-Verordnung in Kraft getreten ist, mit der Umsetzung durch die deutsche BADV, die Bodenabfertigungsdienstleistungsverordnung, beobachten können, wie Tarifverträge, wie Sozialbedingungen in wahnsinnig hoher Geschwindigkeit erodierten. Wir



haben einen an den deutschen Flughäfen absoluten Dumpinglohnsektor geschaffen. Nur um eine Zahl zu nennen, die erfreuliche Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns auf zwölf Euro ab Oktober 2022 hat für etwa 30 Prozent der Kolleginnen und Kollegen bei den deutschen Bodenverkehrsdiensten zu Verbesserungen geführt. Also fast ein Drittel der Beschäftigten lag noch im Jahr 2022 unter zwölf Euro. Da ist jetzt viel passiert. Insbesondere die Personalnot hat natürlich geholfen, weil die Arbeitgeber auch mit dem Rücken zur Wand standen und ihnen vollkommen klar war, dass sie zu diesen Niedriglohnbedingungen keine Leute mehr bekommen. Der gesetzliche Mindestlohn hat natürlich auch geholfen. Welchen Effekt hat so ein gesetzlicher Mindestlohn? Dass man das Tarifgefüge insgesamt angehoben hat, weil dann auf einmal auch für qualifizierte Tätigkeiten, die zu nah an den Mindestlohn herangerückt waren, die Löhne stiegen. Das hat insgesamt einen sehr positiven Effekt gehabt. Und es hat Dynamik in diesen Branchentarifvertrag gebracht, mit dem wir, wie gesagt, 40 eigenständige Tarifverträge zusammenführen und ablösen werden. Was erreichen wir damit? Als ich vor langer Zeit meine ersten Seminare als Gewerkschaftssekretär hatte, habe ich gelernt, dass Tarifverträge dafür da sind, dass man Arbeitsbedingungen dem Wettbewerb entzieht. Wettbewerb sollte in einer Volkswirtschaft eben nicht auf dem Rücken der Beschäftigten erfolgen, sondern über Qualität, über Kundenzufriedenheit etc., aber eben nicht auf dem Rücken der Beschäftigten. Genau das Gegenteil ist in weiten Dienstleistungsbereichen eingetreten, wie bei den Bodenverkehrsdiensten. Wir haben heute mit dem Branchentarifvertrag insgesamt die Chance – Herr Beisel hat darauf hingewiesen –, die Zahl der Arbeitskämpfe an Flughäfen zu minimieren, was sicher auch der Hauptgrund dafür war, dass die beiden Branchenverbände ADV und BDL den Branchentarifvertrag unterstützt haben. Das will ich deutlich sagen. Wir werden Arbeitskämpfe dann künftig konzentriert haben. Wahrscheinlich wird es im Durchschnitt alle zwei Jahre zu Auseinandersetzungen kommen, aber dann eben überall und flächendeckend und nicht mehr so, dass rein theoretisch nahezu jede Woche Beschäftigte an irgendeinem Flughafen in Deutschland streiken könnten. Das wird auf alle Fälle der Effekt sein. Wir hoffen natürlich auch, dass wir den Branchentarifvertrag von seinem Niveau her dann auch als Mindeststandard außerhalb seines originären Gel-

tungsbereichs einziehen können, also sowohl was kleinere Flughäfen angeht, und dass wir ihn auch in anderen Dienstleistungsbereichen rund um die Flughäfen als Standard setzen. Wir arbeiten auch daran, mit den Airlines möglicherweise zu einem ähnlichen Vorgehen zu kommen, also mit Tarifstandards, die dann vielleicht auch allgemeinverbindlich werden, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen bzw. die Arbeitsbedingungen aus dem Wettbewerb außen vor zu halten. Sie wissen aus der Diskussion, dass wir da sehr unterschiedliche Standards haben. Als letztes ist es dann gelungen, dass wir Ryanair, oder den deutschen Ableger Malta Air, tarifieren konnten. Aber ich muss Ihnen natürlich nicht sagen, dass die Unterschiede von Ryanair zu den jahrzehntelang gewachsenen Tarifsystemen der Lufthansa, aber auch EasyJet, um das hier mal deutlich zu erwähnen, oder auch Eurowings, nochmal riesig sind. Auch hier führen wir die Diskussion in Sachen Nachahmungseffekte, so dass wir vielleicht irgendwann einen Luftverkehrsbranchentarifvertrag für Deutschland haben.

Ich will auf das Thema „Wettbewerbsumfeld - Sozialstandards“ eingehen, bevor ich zur Luftsicherheit komme. Zweifellos sind allerdings auch die Arbeitgeber mitverantwortlich für die Situation, da sie in den vergangenen Jahrzehnten mit Tariffucht und Outsourcing bestehende Tarifverträge unterlaufen haben. Dennoch sehen wir auch mit Sorge den internationalen Einfluss. Und ich nenne nur mal als Stichwort „internationale Luftverkehrsabkommen“, die von der EU-Kommission vielfach ohne Sozial- oder Ökostandards geschlossen werden. Das heißt im Klartext, Qatar Airways kann mit ihren Arbeits- und Sozialstandards in die EU fliegen, aber deutsche oder europäische Airlines fliegen zu den hier geltenden Bedingungen. Das ist ein Manko, worauf die Politik mehr Augenmerk legen muss. Und das Zweite ist eine Diskussion auf der ICAO-Ebene über internationales Wett-Leasen. Wir konnten zusammen mit vielen anderen, gerade auch mit internationalen Verbänden, auch mit ETF und ITF, jetzt noch einmal auf ICAO-Ebene abwehren, dass es möglich wird, dass man zum Beispiel einen Air-France-Flug bucht, der dann aber von Bangladesch Airlines zu Bedingungen wie in Bangladesch durchgeführt wird. Das ist in der EU ja schon möglich. Wer häufiger fliegt, kennt das schon: „operated by“ steht dann immer auf dem Ticket. Ich habe als Passagier keine Chance, da Einfluss zu nehmen.



Luftsicherheit ganz kurz: Das Frankfurter Modell kann funktionieren, einfach weil die Flughäfen mehr Kontrolle über die Ressourcen und Kapazitäten haben. Wichtig ist uns dabei auch mit Blick auf die Belastungen für die Beschäftigten, das Thema „Investitionen in CT-Scanner“. Das kann hilfreich sein. Auch wichtig ist, dass die Seriosität privater Anbieter mehr in den Blick genommen wird. Wir haben ja gerade jüngst wieder so einen Vorfall mit dem Unternehmen ESA erlebt, einem Unternehmen, das einfach irgendwann die Lohnzahlungen einstellt und nicht mehr greifbar ist. Ich denke, da sollte die Bundespolizei doch mehr Augenmerk auf die Seriosität der Anbieter richten.

Vorsitzender: Danke! Und jetzt hat Herr Bölükmeşe für acht Minuten das Wort.

Hakan Bölükmeşe (BR Verkehrsflughäfen): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte das Beispiel mit BASF in der Tat aufgreifen und versuchen die Frage, die an mich gerichtet wurde, zu beantworten. Und zwar habe ich mich vor 25 Jahren dagegen entschieden, in dem von mir erlernten Beruf des Chemielaboranten bei der BASF zu arbeiten. Stattdessen habe ich mich dafür entschieden, in meiner Region am Frankfurter Flughafen als Ladearbeiter anzufangen. Ich habe also für ein Drittel weniger Gehalt in einem einfachen Beruf und einer einfachen Beschäftigung am Flughafen gearbeitet. Wieso war das damals so? Weil der Flughafen mehrheitlich in öffentlicher Hand war und mit dem Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes ein Tarifniveau hatte, das heute nicht mehr sexy ist. Damit will ich sagen, im öffentlichen Dienst gab es einen Tarifabschluss. Für mich war die langfristige Beschäftigungssicherheit, die der Flughafen im öffentlichen Dienst gegeben hatte, das entscheidende Kriterium, um mich für den Flughafen, unter anderem mit einer guten Altersversorgung, zu entscheiden. Darin ist auch ein Stück weit die Antwort enthalten, was die Beschäftigten an Flughäfen brauchen. Ich will ganz konkret auch auf die Frage zur Gepäckabfertigung antworten, nämlich was braucht es genau bei den einfachen Tätigkeitsfeldern. Es braucht wieder ein gemeinsames Bewusstsein, dass das keine prekären Tätigkeitsfelder sind, sondern dass es eine Beschäftigung ist, für die es sich lohnt, sich beim Flughafen zu bewerben und sich dort einzubringen. Hoffentlich bekommen wir es auch wieder hin, dass ein anerkannter Berufsbildungsabschluss erworben werden kann, man die Möglichkeit

bekommt, wie ich damals, einen Umschulungsabschluss zu erwerben. Ich will auch nochmal sagen – ich versuche, ein Stück weit die Betriebslandschaft auf den Flughäfen zu reflektieren –, es sind nicht nur die Flughafenbetreibergesellschaften, sondern auch die Dienstleistungen. Es betrifft auch die Kollegin, die mein Büro reinigt. Die arbeitet für knapp über dem Mindestlohn. Es muss attraktiv bleiben, an Flughäfen zu arbeiten. Das ist ein systemrelevanter Bereich.

Ich will die Frage beantworten, was wir brauchen. Zuerst einmal ein klares Statement aus der Beschäftigtenperspektive: Wenn wir die Diskussion um die marode DB-Struktur führen, muss man auch darauf verweisen, dass es nicht nur Flughäfen wie hier in Berlin oder den Frankfurter Flughafen gibt, sondern – sehen Sie es mir nach –, es auch Flughäfen gibt, die sich schwertun, sich über Wasser zu halten. Es braucht ein klares Statement in Richtung der Beschäftigten. Das möchte ich auch mitnehmen und transportieren in Richtung der Betriebe. Und es braucht bezahlbares Fliegen, dass das Fliegen allen zugänglich ist, die fliegen wollen. Es braucht mehr Lobbying unter Einbeziehung der Arbeitnehmervertretungen, nicht nur in den Gremien in unserem Land, sondern auch mehr Solidarität. Denn es ist ein Verteidigungskampf, glaube ich, im globalen Wettbewerb. Es braucht auch mehr Lobbying innerhalb der EU. Und da weiß ich, dass dort Verdi sehr aktiv ist und wir dort gut vertreten werden. Ich will nochmal die Stärkung der Mitbestimmungsstruktur ansprechen. Es ist auch eine große Herausforderung, dass die Mitbestimmungskultur nicht mehr so ist, wie vor Corona. Das heißt, dass heute auch Arbeitnehmervertreter agiler, zügiger zu Entscheidungen kommen wollen, sie mit mehr Mut und Zuversicht in die Zukunft blicken und bereit sind, viel mitzuverantworten. Es braucht eine gelebte Sozialpartnerschaft in den Betrieben. Und das Engagement der Unternehmen darf nicht dadurch geringer werden, dass sich vielleicht sogar die Politik mehr einbringt. Und ich spreche auch die Gewerkschaften an, sich auch weiter für bessere Tarifbedingungen einzusetzen, aber auch dafür, diese Tarifbedingungen für die anderen an den Flughäfen erbrachten Dienstleistungen zu erreichen, die bisher noch keine Tarifbindung haben. Es braucht einen Ausbau von Qualifizierungsstandards, was wir gemeinsam miteinander besprechen müssen. Ich will auch die Altersstruktur und die Inklusion älterer Arbeitnehmer nochmal ansprechen. Und wir



brauchen eine Revitalisierung der maroden Infrastruktur. Dazu hatte ich bereits eingangs etwas gesagt. Es ist die Zeit für Investitionen. Das möchten einige vielleicht nicht hören: Förderprogramme, Revitalisierungsmaßnahmen, Bildung in den Betrieben. Und wir wollen das Wir-Gefühl in den Betrieben im Luftverkehr stärken. Wir sind ein Spiegelbild der Gesellschaft. Wir wollen keine Polarisierung. Wir wollen Frieden im Betrieb und wieder zu einem Wir-Gefühl kommen, was wir vor langer Zeit hatten. Und das ist hoffentlich die Antwort. Die Antwort liegt auch in der Lösung von Problemen auf betrieblicher Ebene; die versuchen wir vor Ort zu lösen. Aber alle anderen übergeordneten Themen müssen wir gemeinsam diskutieren. Und ich hoffe, dass ich heute die Möglichkeit hatte, Ihnen deutlich zu machen, dass Sie bei der Diskussion über die Kostensituation auch die Wirkung auf die Menschen, die dort arbeiten und die den Luftverkehr ausmachen, bedenken und sie mit einbinden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Lang hat jetzt das Wort für maximal acht Minuten.

Dr. Joachim Lang (BDL): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr verehrte Abgeordnete, ich möchte gerne Stellung zu den an mich gerichteten Fragen nehmen, die sich insbesondere mit dem Thema „Klimaschutz“ befassen. Immer mehr Menschen auf der Welt wollen fliegen. Deshalb haben wir als Luftfahrt auch eine hohe Verantwortung und dieser werden wir vor allem dadurch gerecht, dass wir modernstes Fluggerät einsetzen. Jede neue Maschine spart zwischen 20 und 25 Prozent CO₂ und reduziert Lärm um 60 Prozent. Das ist die Hauptinvestition. Die neuen Maschinen verbrauchen im Schnitt 2,1 Liter pro Person auf 100 Kilometer. Das ist auch nicht schlecht. Aber unser Ziel muss sein, dass wir diesen Treibstoff auch noch durch klimaneutral hergestellten Treibstoff ersetzen. Das ist die große Ambition. Die von Ihnen dafür Verpflichteten sind die sogenannten Inverkehrbringer, also diejenigen, die diesen Treibstoff zur Verfügung stellen. Wir sind deren Kunden. Wir sehen, dass die Herstellung der klimaneutralen Treibstoffe nicht in dem Tempo voranschreitet, wie wir uns das als Kunden wünschen würden. Der physikalische und chemische Vorteil dieser Produkte ist, dass wir sie sofort einsetzen können. Also keine Maschine müsste heute umgerüstet werden, sondern der Treibstoff könnte sofort verwendet werden. Es stellt

sich also die Frage, woran es liegt, dass Treibstoff nicht in ausreichender Menge zur Verfügung steht. Die Kosten für die Sustainable Aviation Fuels, die SAFs, sind hoch. Und es gibt zwei Arten davon. Es gibt eine SAF-Familie, die auf Biomasse beruht. Die ist derzeit verfügbar und stellt momentan das SAF-Mittel der Wahl dar. Die zweite Variante ist die, die mehr in die Zukunft reicht, die sogenannten Power-to-Liquids, PtL oder auch E-Fuels genannt, weil sie aus einem Prozess entstehen, bei dem grüner Wasserstoff mit CO₂ verbunden wird und daraus dann ein Flüssigtreibstoff hergestellt wird. Diese Variante befindet sich momentan überhaupt noch nirgendwo in einer industriellen Anwendung. Wir reden hier weltweit ausschließlich über Projekte, die sich in einem Versuchsstadium bewegen. Wir haben in Europa hunderte von Projekten, die einige wenige Tonnen davon produzieren wollen, aber es gibt bisher für keine industrielle Anlage irgendeine Form der Finanzierungszusage, in der Fachsprache Financial Investment Decision, FID, genannt. Das ist das Problem. Die Bundesregierung wollte dieses Problem dadurch angehen, dass es eine Förderung in Höhe von zwei Milliarden Euro für den Hochlauf einer SAF-Produktion geben sollte. Im Dezember ist diese Förderung gestrichen worden. Das hat verheerende Auswirkungen auf den ganzen Sektor, denn wie in anderen Bereichen auch – bei Wind onshore, bei Wind offshore und auch bei Solar – haben sich bundesweit jede Menge Konsortien aus Wissenschaft, Unternehmen und NGOs gebildet, die verschiedenste Fragen der SAF-Förderung klären wollten. Diese Konsortien lösen sich jetzt wieder auf, weil nicht absehbar ist, dass Geld fließen wird. Das wirft uns um Jahre zurück. Insofern ist eine der Überlegungen – und sie ist im Koalitionsvertrag auf Seite 42 angelegt –, dass man die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer nimmt, um sie der Förderung des SAF-Hochlaufs zugutekommen zu lassen. Nachdem die Bundesregierung beschlossen hat, die Luftverkehrssteuer noch einmal dramatisch zu erhöhen, steht also eigentlich ausreichend Geld zur Verfügung. Ich weiß, dass eine Steuer nicht zweckgebunden ist, aber ich kann nicht schlauer sein als der Koalitionsvertrag, in dem das vorgeschlagen wurde. Man könnte zumindest eine dementsprechende Summe verwenden, um den SAF-Hochlauf zu fördern.

Das Zweite ist, dass wir heute ziemlich viel über die hohen staatlichen Standortkosten gelernt haben, die wir in Deutschland haben. Man könnte



auch überlegen, ob man eine entsprechende Summe aus der Luftverkehrssteuer nimmt, um diese staatlichen Kosten einzudämmen, ihre Erhöhung abzufedern oder sie vielleicht sogar zu senken, zum Beispiel, indem man die Umsatzverluste der deutschen Flugsicherung kompensiert und auf diese Weise dazu beiträgt, dass diese Kosten nicht steigen. Denn wir haben, glaube ich, auch heute alle mitgenommen, dass Low-Cost-Carrier Deutschland verlassen haben, weil sie ihre Maschinen an anderen Standorten betriebswirtschaftlich sinnvoller einsetzen können. Ich habe mit dem Deutschlandchef eines dieser Low-Cost-Carrier gesprochen und habe ihn gefragt, was es denn kosten würde, dass das Unternehmen wieder zu einem Flughafen nach Deutschland zurückkommt. Die Auskunft war etwas zwischen fünf und zehn Euro pro Passagier. Und das ist eine Summe, an der wir eigentlich gemeinsam arbeiten können. Herr Riexinger sagte vorhin, 13 Euro könnten doch nicht die Welt sein. Wenn aber fünf bis zehn Euro pro Passagier darüber entscheiden, ob eine Airline nach Deutschland zurückkehrt, sind 13 Euro ein Killer. Und deshalb müssen wir uns Gedanken darüber machen, wie wir diese Kosten senken können und die Mehreinnahmen aus der Luftverkehrssteuer wären dafür ein Mittel.

Herr Lenders, Sie hatten mich gefragt, warum es eigentlich die Luftverkehrssteuer gibt. Wir haben 2007 in der deutschen EU-Ratspräsidentschaft verbindliche Klimaziele beschlossen. Und auch damals schon gab es europaweit die Überlegung, wie können wir in der Luftfahrt im Grunde einen Klimabeitrag leisten und wie können wir Einnahmen erzielen, aus denen wir Verbesserungen in der Luftfahrt bezahlen. Die Idee war eine europäische. Zu der ist es damals nicht gekommen. Dann hat man, wie so oft in Deutschland, gesagt, dann gehen wir mit gutem Beispiel voran und machen etwas für uns und haben die Luftverkehrssteuer als Ersatz für eine Kerosinsteuer erfunden, weil sie den Vorteil hat, dass sie passagier- und endzielbezogen ist. Das heißt, jeder, der von hier fliegt, zahlt das Gleiche. Deshalb ist es nicht wettbewerbsverzerrend und man tut damit auch noch etwas Gutes. Wir sehen jetzt, dass andere Länder unserem Beispiel leider nicht gefolgt sind, sondern nur 13 von 27, und dass wir auf diese Weise einen Wettbewerbsnachteil geschaffen haben. Die Überlegung muss jetzt sein, dass wir tatsächlich auf europäischer Ebene eine Klimaabgabe, die anhand der deutschen

Luftverkehrssteuer konstruiert sein könnte, einführen, um dafür zu sorgen, dass wirklich jeder Flug aus Europa, egal wohin er geht, mit dieser Klimaabgabe versehen ist. Mit diesen Mehreinnahmen könnte man auf europäischer Ebene dazu beitragen, die erheblichen Mehrkosten, die die SAF-Produktion im Vergleich zu Kerosin mit sich bringt, zu senken und damit eine klimaneutrale Luftfahrt auf europäischer Ebene zu stärken. Wir als Branche würden Sie bitten, sich auch gegenüber der Bundesregierung dafür einzusetzen, damit sie das gegenüber der neuen EU-Kommission geltend macht. Und man in dem Zusammenhang auch darauf verzichtet, neben den EU-Quoten parallel noch nationale Quoten vorzugeben, wie zum Beispiel die nationale PtL-Quote, bei der völlig klar ist, dass das Produkt bis 2026 nicht am Markt sein wird. Dass man dann dafür bestraft wird, ein nicht vorhandenes Produkt nicht eingesetzt zu haben, ist absurd und ist im Übrigen auch europarechtswidrig, denn die nationale PtL-Quote wurde eingeführt, bevor es eine europäische gab. Das heißt, sie hat jetzt ihren Zweck erfüllt. Das heißt, die nationale kann in der europäischen aufgehen und man kann sie streichen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf jetzt Herr Dr. Prümm antworten. Sie haben maximal vier Minuten.

Dr. Pierre Dominique Prümm (Fraport): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich wurde zum Thema „Arbeitskräfte“ gefragt. Das ist in der Tat eine sehr große Herausforderung für unsere Branche. Der Frankfurter Flughafen ist die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Über 80.000 Menschen finden bei uns am Flughafen Beschäftigung. Man muss nur in die demografische Entwicklung schauen, so wie viele andere Branchen wird der Luftverkehr um Arbeitskräfte kämpfen müssen. Das ist auch deshalb so, da es am Flughafen langfristig eine Vielzahl von Tätigkeiten geben wird, die nicht oder nur zum Teil automatisiert werden können. Und wir können – das ist auch logisch – die Arbeitsplätze ja auch nicht verlagern, weil sie auf den Flughafen bezogen sind. Die Tarifpartner haben in den letzten Jahren, glaube ich, viel geleistet, um die Attraktivität der Arbeitsplätze an unserem Flughafen zu erhöhen. Wir brauchen aber auch eine ausreichende Zahl an Bewerbern. Und da stoßen wir zunehmend an Grenzen, sowohl bei qualifizierten Kräften als auch bei nicht qualifizierten Kräften.



Wie kann Politik hier unterstützen? Ich glaube, wir sind alle sehr dankbar, dass die aktuelle Koalition den Weg für mehr qualifizierte Einwanderung geebnet hat. Und ich möchte alle Abgeordneten ermutigen, dort weitere Schritte zu gehen. Das ist etwas, was nicht nur der Luftverkehr braucht, sondern ganz viele andere Branchen auch. Der Luftverkehr hat immer ein Stück weit das Problem, dass er durch das Raster fällt. Denn in der Regel sind die Jobs bei uns am Flughafen oder bei einer Airline keine klassischen Ausbildungsberufe, sondern Tätigkeiten, die man vor Ort erlernt, bis hin zum Piloten, Fluglotsen etc. – keine Ausbildung, sondern Anlernjobs. Und wir brauchen auch Beschäftigte aus dem Ausland, die diese Jobs für uns erledigen. Die kurzzeitige, kontingentierte Beschäftigung ist eine gute Idee, leider ein Stück weit zu kurz. Für acht Monate Arbeitskräfte, auch aus dem Nicht-EU-Ausland, zu holen, hat sich in der Praxis nicht materialisieren können. Denn acht Monate sind einfach viel zu kurz, um Menschen nach Deutschland zu bringen. Das Thema „ZÜP“, die Einarbeitung, dann sind die acht Monate vorbei. Das ist weder für den Arbeitgeber noch für den Arbeitnehmer, glaube ich, eine gute Sache. Was würde helfen? Reduzierung der Bürokratie! Die Europäische Union schreibt fünf Jahre Dokumentierung von Wohnort und Beschäftigung vor. Wir haben in Deutschland zehn. Das kann man reduzieren. Und wir brauchen eine Regulierung unserer außereuropäischen Wettbewerber. Das klang ja hier schon an. Die Kataris fliegen hier rein, ohne Arbeitnehmerrechte, ohne Sozialstandards. Dort muss Politik reagieren.

In aller Kürze: Die „Neue Welt“ läuft seit dem 1.1. letzten Jahres sehr gut. Wir haben, glaube ich, zufriedene Passagiere, weniger Wartezeiten, zufriedene Beschäftigte. Da sind wir auf einem sehr guten Weg.

Ich nutze die verbleibende Zeit, um nochmal zu den Geschäftszahlen der Fraport Auskunft zu geben. Die klangen ja hier auch an. Fraport ist nicht allein der Frankfurter Flughafen. Der Fraport-Konzern hat 30 Standorte weltweit. Wir machen vier Milliarden Euro Umsatz, alle Zahlen aus dem letzten Jahr. Unser operativer Gewinn liegt bei 1,2 Milliarden Euro. Das hilft uns aber nichts als Infrastrukturanbieter. Der regulierte Bereich, also das Flughafen-Kerngeschäft, was ich verantworte, dort standen wir im letzten Jahr bei minus 220 Millionen Euro. Der Bereich wird also durch andere

Tätigkeiten quersubventioniert. Konzernergebnis 430 Millionen Euro. Und in der Kasse haben am Ende des Jahres 650 Millionen Euro gefehlt. Wir haben also ein Minus gemacht, Cashflow negativ. Wir haben in unserer Bilanz zwölf Milliarden Euro Schulden durch Corona. Wir haben an unsere Gesellschafter keine Dividende ausgeschüttet. Wenn Sie trotzdem finden, dass Fraport ein hervorragendes Unternehmen ist, was ich finde, dann kaufen Sie bitte unsere Aktien. Alle Zahlen sind veröffentlicht. Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich jetzt Herrn Prof. Thießen das Wort für maximal acht Minuten geben.

Prof. Dr. Friedrich Thießen: Zunächst mal eine kleine Kritik an Frau Menge. Sie hat in Ihrer Frage das Wort „Erholung“ eingebaut. Das finde ich jetzt nicht so gut, denn Erholung suggeriert ja, das irgendetwas immer dort anschließen muss, wo es früher mal war, und dann kommt Wachstum hinzu. Es kann nichts geben, was immer wächst. Das geht gar nicht. Wenn irgendetwas mal anders weitergeht, dann kann das ganz vernünftig sein. Wenn ich Strukturwandel anstrebe und er tritt dann ein und da sind dann neue Zahlen, die in einer ganz anderen Größenordnung liegen, dann habe ich zwar keine Erholung, aber ich habe ja alle meine Ziele erreicht. Insofern würde ich hier nicht das Wort Erholung verwenden. Die erste Frage war: Wie sieht es jetzt in Europa aus? Wie war da die „Erholung“? Wir haben die Literatur durchforstet. Da gibt es sehr, sehr viele verschiedene Listen, manchmal mit wenigen Ländern, manchmal mit vielen Ländern. Wir haben eine mit 32 einbezogenen Ländern gefunden. Das Kriterium war der Winterflugplan 2023/24 gegenüber 2019. Bei 18 Ländern sind die alten Zahlen nicht erreicht worden, bei 14 sind sie erreicht worden.

Welche weiteren Gründe außer diesen Kostenaspekten gibt es noch? Da ist die schleppende konjunkturelle Erholung in Deutschland, die wird immer wieder genannt. Es gibt eine Korrelation von Wirtschaftswachstum zum Luftverkehr. Wir haben halt nicht so ein gutes Wirtschaftswachstum. Dann ist es der gewollte Strukturwandel. Der Inlandsverkehr, der Geschäftsreiseverkehr spielen auch eine Rolle. Und dann waren es zeitweilig bei der Lufthansa Personal- und Qualitätsprobleme, das wird immer wieder erwähnt. Wahrscheinlich normalisiert sich das. In der Stellungnahme des DLR habe



ich Ähnliches gefunden: Schlechte Konjunktur haben Sie auch erwähnt, Strukturwandel bei Geschäftsreisen haben Sie erwähnt. Dann haben Sie noch Russland/Ukraine erwähnt, das wird auch häufig genannt. Und den Strukturwandel im Inlandsverkehr mit der Schließung von Tegel haben Sie gesagt, was der Bahn dann auf der Strecke einen Wettbewerbsvorteil verschafft habe. Das sind die Gründe.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich darf ich mich bei Ihnen für die guten Beiträge bedanken. Ich wünsche Ihnen noch einen angenehmen Tag, eine gute Woche und schließe die Anhörung.

Schluss der Sitzung: 12:52 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender