



Berlin, im Februar 2019

## **10 Forderungen des dezentralen Luftverkehrs an die Politik**

Die Aufgabe der Verkehrspolitik ist die nachhaltige Optimierung eines Gesamtverkehrskonzeptes, das den gegenwärtigen und künftigen Mobilitätsbedürfnissen gerecht wird.

Aus der Studie „Dezentrale Luftfahrt in Deutschland“ formulieren wir 10 Forderungen an die Politik:

### **1. Ganzheitliches Luftverkehrskonzept**

Ein ganzheitliches Luftverkehrskonzept muss zwingend das Netzwerk des dezentralen Luftverkehrs integrieren. Zum einen bedient dieses Netzwerk ein großes Spektrum von gesellschaftlich relevanten Flügen der Daseinsvorsorge und entlastet so die großen Flughäfen. (Über eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Groß- und Kleinflughafensysteme sollte nachgedacht werden.) Zum anderen bietet es das Potenzial künftiger Mobilitätsbefriedigung in der Fläche.

Wir fordern deshalb die Aufnahme des dezentralen Luftverkehrs in ein künftiges Luftverkehrskonzept der Bundesregierung.

### **2. Anerkennung der Relevanz der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur**

Die Planung und Genehmigung von Flugplätzen ist zwar Ländersache, doch ein definierter Teil der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur ist als „strategische Infrastruktur“ auch von Bundesinteresse bspw. für die Bundespolizei, Luftrettung, Katastrophenschutz, Terrorbekämpfung etc.!

Wirtschaftliche „Ambulanzflüge“, z.B. zur Versorgung mit dringend benötigten Ersatzteilen, sind zur Sicherung mittelständischer Industrie in metropolfernen Regionen unabdingbar. Dabei geht es nicht um jeden einzelnen Flugplatz. Das Netzwerk schafft den Mehrwert. Das gilt insbesondere für die Deckung des künftigen Mobilitätsbedarfs von „Ankerstädten“ (Städte mit stabilen Einwohnerzahlen jenseits der Metropolregionen).

Wir fordern deshalb eine offene interministerielle Arbeitsgruppe für Verkehr-, Raum- und Regionalentwicklung an der neben den Regionalvertretern auch Vertreter des Verkehrs-, Wirtschafts-, des Heimat- und des Forschungsministeriums beteiligt sind.

### **3. Unterstützung neuer Formen von Luftverkehrsgesellschaften für eine Renaissance des Regionalluftverkehrs**

Der Rückgang des Angebotes dezentraler Linienflugangebote auf Geschäftsreiserouten in den letzten 20 Jahren hat die Konnektivität vieler Flugplätze und ihrer Umgebung verschlechtert. Bei geeignetem Fluggerät kann es zu einer Revitalisierung des dezentralen Linien- und Bedarfsflugangebotes kommen.

Wissenschaftliche Analysen zeigen für Deutschland ein Marktpotential für mindestens 300 neue Regionalrouten mit mehr als 2 Mio. Passagieren pro Jahr. Luftfahrzeuge, die diese Aufgaben künftig mit hybridelektrischen Antrieben und synthetischen Kraftstoffen leise und nahezu emissionsneutral umsetzen können, sind bereits weltweit in der Entwicklung und haben in der allgemeinen und dezentralen Luftfahrt ihren Anfang.

Wir fordern die Unterstützung neuer Formen von Luftverkehrsgesellschaften aus der allgemeinen Luftfahrt heraus oder als Genossenschaftsmodell betroffener Flughäfen und anderer Beteiligter.

### **4. Strategie gegen den Konnektivitätsverlust im Linienverkehr**

Der Linienverkehr an den Hauptflughäfen konzentriert sich zunehmend auf die ertragreichen Destinationen. Diese betriebswirtschaftlich nachvollziehbare Entwicklung führt zu einem Konnektivitätsverlust der volkswirtschaftlich kontraproduktiv ist. Fallstudien zeigen, dass die City- bzw. Areapairs der Business Aviation auf Grund ihrer hohen Flexibilität, die der Linienverkehre um mehr als 300% übertreffen. Es ist deshalb aus wirtschaftlichen Gründen verkehrspolitisch geboten, eine Strategie zur Ergänzung beider Luftverkehrsarten zu entwickeln.

Wir fordern das BMVI auf, eine Studie zu möglichen Ergänzungsszenarien in Auftrag zu geben.

### **5. Finanzieller Rahmen für die Erfüllung der Verkehrspflicht eines definierten Netzwerkes des dezentralen Luftverkehrs**

Regionale Flugplätze übernehmen Aufgaben der Daseinsvorsorge und sind strategische Infrastruktur. Sie müssen funktionsfähig und auf dem Stand der Technik ausgestattet werden (Infrastruktur, Flugsicherung, Navigation, Meteo, Feuerwehr, Winterdienst, Zoll, Bundespolizei, Security). Dies gilt insbesondere für ein definiertes Netzwerk des dezentralen Luftverkehrs, welches in den Verkehrskonzepten der Länder ausgewiesen werden sollte.

Wir fordern von den (Luft-)Verkehrskonzepten der Länder, dass sie auch einen finanziellen Rahmen für die Bereitstellung notwendiger Infrastruktur zur Erfüllung der Verkehrspflicht enthalten.

## **6. Infrastrukturkonzept für die Nutzung von unbemannten Luftfahrzeugtechnologien**

Die Entwicklung von unbemannten Luftfahrzeugen für unterschiedliche und immer neue Aufgaben schreitet schneller voran, als vor einigen Jahren gedacht. Vorhandene Infrastrukturen müssen für diese Zwecke angepasst, neue entwickelt und das Nebeneinander mit dem klassischen Luftverkehr geregelt und erprobt werden.

Wir fordern deshalb das BMVI auf, zusammen mit der Flugsicherung, den Flugplätzen des dezentralen Luftverkehrs und Forschungseinrichtungen der Logistikbranche Konzepte für die erforderliche Infrastruktur zu erstellen.

## **7. Überlegungen zu einem Mobilitätsrecht für Bürgerinnen und Bürger**

Die Konnektivitätsrevolution der sozialen Medien bedingt auch einen überproportionalen Zuwachs an physischem Mobilitätsbedarf. Ein künftiges Recht auf Zugang zu einer schnellen Internetverbindung wird durch ein Mobilitätsrecht ergänzt werden müssen.

Die Europäische Kommission formuliert, dass bis zum Jahr 2050 80% der europäischen Bürger jeden Ort in Europa innerhalb von vier Stunden erreichen sollen.

Wir fordern deshalb eine politische Diskussion zum Mobilitätsrecht für Bürger und Studien zur Möglichkeit seiner Erfüllung.

## **8. Initiative zur Überarbeitung des europäischen Beihilferegimes**

Die gegenwärtige Beihilfe-Leitlinien der europäischen Wettbewerbskommission sollte nach fünf Jahren seiner Anwendung auf ihre Zweckmäßigkeit überprüft werden.

Dazu benötigen wir nicht nur einen Rechenschaftsbericht der Kommission, sondern auch eine politische Diskussion über ihre Grundlagen. Nach unserer Auffassung wird sie nach Ende der Übergangsfrist von 10 Jahren zu einer Schließung einer Reihe von europäischen Flugplätzen führen! Dies ist aus verkehrspolitischer Sicht falsch. Dieses Problem ist auch mit der Gruppenfreistellungsverordnung nicht vom Tisch.

Wir fordern das BMVI und das BMWi auf, im europäischen Rat für diese öffentliche Diskussion zu stimmen.

## **9. Forschungsprogramm zur schnellen Nutzung CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe im dezentralen Luftverkehr**

Die dezentrale Herstellung von synthetischem Kraftstoff, der zu einem CO<sub>2</sub>-neutralen Energiekreislauf führt, aus lokalen Wind- oder Solarenergieüberschüssen ist technisch möglich.



Die erforderlichen Technologien stammen aus Deutschland. Es gibt dazu geförderte Netzwerke auf Länderebene, die sich um die Nutzungs- und Implementierungsbedingungen bemühen. Die Verwendung solchen Kraftstoffes wird die ökologische Argumentationsfront gegen einen regionalen Luftverkehr erheblich reduzieren.

Wir fordern das Bundesforschungsministerium auf, vorhandene Länderinitiativen zu koordinieren, das Thema zu einem eigenen Forschungsschwerpunkt zu machen und auf eine entsprechende Haushaltszeile für das nächste Forschungsrahmenprogramm der EU zu drängen. Vor allen Dingen ist wegen den noch hohen Herstellungskosten eine Energiesteuerbefreiung energiebasierter Kraftstoffe notwendig, damit Deutschland bei dieser Technologie eine Führungsrolle übernehmen kann.

## **10. Förderung einer Referenzstrecke für ein „Metro-Luftverkehrskonzept“**

Eine globale Marktlücke haben Flugzeughersteller bei kleinem Fluggerät ausgemacht und die Idee einer Art „Metroverbindung“ vorgestellt. Benötigt werden für das angedachte Projekt Luftfahrzeuge mit 20 – 40 Sitzen mit alternativen hybridelektrischen Antrieben. Eine funktionierende und zugleich sinnvolle Referenzstrecke sollte im Interesse jeder Neuentwicklung sein zumal, wenn sie einen systemischen Ansatz hat.

Wir fordern deshalb das BMVI sowie die Heimat-, Forschungs- und Wirtschaftsministerien auf, eine Teststrecke zu unterstützen, die zugleich einem raumordnungspolitischen Mehrwert (z.B. bei der Stabilisierung von Ankerstädten) verspricht.

*Die **German Business Aviation Association e. V. (GBAA)** ist die Interessenvertretung der Geschäftsluftfahrt in Deutschland. Die GBAA hat über 80 Mitglieder aus den Bereichen Luftfahrtunternehmen, Werksflugbetriebe wie BMW, Würth, Robert Bosch, Viessmann, Bertelsmann, Volkswagen u.v.m., Flugzeughersteller sowie Wartungs- und Finanzunternehmen. Sie repräsentiert eine Flotte von mehr als 130 Flugzeugen. Die Aufgabe der GBAA ist die Vertretung und Förderung der Interessen der Geschäftsluftfahrt in Deutschland und in Europa.*

*Die **AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.**, vertritt in Deutschland seit 1964 die Interessen von inzwischen 18.000 Privat- und Berufspiloten, 67 Unternehmen, 76 Luftfahrtvereinen und 92 Flugschulen.*

*Die **Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. (IDRF e.V.)** ist ein im Juli 2005 gegründeter Zusammenschluss von derzeit 74 regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen und insgesamt 130 Mitgliedern. Als Interessengemeinschaft der Dezentralen Luftfahrt setzt sich die IDRf für die optimale Nutzung der vorhandenen Anlagen und Kapazitäten sowie den bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau einer flächendeckenden Luftverkehrsinfrastruktur in Deutschland ein.*