



Politik

Die Zukunft des Luftverkehrs

Deutschland ist als weltweit größte Exportnation in besonderer Weise auf ein funktionierendes Luftverkehrssystem angewiesen. Gerade der Außenhandel muss sich beim Transport hochwertiger Güter auf konkurrenzfähige Flughäfen mit einer guten Anbindung an das Straßen- und Schienennetz verlassen können.

■ Sowohl deutsche Unternehmen als auch ausländische Investoren siedeln sich bevorzugt in verkehrstechnisch gut angebundenen Regionen an. Das zeigt deutlich, dass ein effizient ausgebautes Luftverkehrsnetz zu den wichtigsten Standortfaktoren einer Region zählt. Auch der Tourismus ist ohne den Luftverkehr kaum mehr denkbar. Sowohl für die Touristen, die mit dem Flugzeug nach Deutschland kommen, als auch für jene, die damit von Deutschland aus reisen, ist das Flugzeug das am meisten benutzte Verkehrsmittel.



Der Luftverkehr zählt sowohl beim Passagieraufkommen als auch bei der Luftfracht eindeutig zu den Wachstumsmärkten in Deutschland.

Ohne die in Deutschland tätigen Fluggesellschaften, die einheimischen wie auch die internationalen, könnten diese hohen Beschäftigungs- und die damit verbundenen Einkommenseffekte nicht erzielt werden. Es ist daher für Deutschland eine wichtige Aufgabe, die deutsche Flughafeninfrastruktur wettbewerbsfähig weiterzuentwickeln und die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes zu stärken, um auch künftig am weltweiten Wachstum des Luftverkehrs teilzunehmen und so Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen.

Der nachfragegerechte Ausbau der Flughafenkapazitäten ist dafür eine unerlässliche Voraussetzung. Dabei geht es um die Start- und Landbahnsysteme ebenso wie um moderne Technologien in den Bereichen Flugsicherung und



Quelle: Fraport

Logistik sowie um die Weiterentwicklung der die Flughäfen umgebenden Verkehrsinfrastruktur.

Die Bundesregierung hat bereits im Jahr 2000 ein Flughafenkonzept entwickelt, in dem die Zielvorstellungen für eine Erfolg versprechende und nachhaltige Entwicklung der deutschen Flughäfen zusammengefasst sind. Auf dieser Basis wurde bereits viel für eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Entwicklung der Flughäfen und Flugplätze getan. Im Koalitionsvertrag

von CDU/CSU und SPD ist festgelegt, dieses Konzept in Abstimmung mit den Ländern weiterzuentwickeln.

Ich bin davon überzeugt, dass die gute Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Luftverkehrswirtschaft zum Wohle des Luftverkehrsstandorts Deutschland auch in den kommenden Jahren effizient und erfolgreich fortgesetzt wird.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Sicherheit zu verkaufen?

Privatisierung der DFS nachhaltig gestalten!

■ Das Thema „Privatisierung der Flugsicherung“ löst seit Ende Dezember erregte Debatten über die künftige Gestaltung dieses Teils der Luftfahrtindustrie aus. Insbesondere die junge Gewerkschaft der Fluglotsen sorgt sich um den Standard der Sicherheit im Luftraum über Deutschland.

Tatsache ist, dass die ehemalige Flugsicherungsbehörde bereits seit 1993

in das privatwirtschaftliche Unternehmen Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) umgewandelt wurde, dessen Gesellschafteranteile zu 100 Prozent vom Bund gehalten werden. Die aktuelle Entscheidung der Bundesregierung, circa drei Viertel ihrer Anteile zu verkaufen, bedeutet jedoch keinen Eingriff in die Funktion und Aufgabe der DFS sondern eine Erweiterung

Fortsetzung auf Seite 2

Aktuell

Standortchancen jetzt nutzen!

Der Luftverkehrsstandort Deutschland konnte im Jahr 2005 beachtliche Zuwächse verzeichnen. So stiegen das Passagieraufkommen an den internationalen Verkehrsflughäfen um 6,3 Prozent, die Luftfracht sogar um 9,1 Prozent. Verglichen mit dem sonstigen wirtschaftlichen Wachstum in Deutschland unterstreicht der Luftverkehr damit wieder seine Stabilität und Zukunftsfähigkeit.

Wenn das Verkehrsvolumen stärker wächst als die übrige Volkswirtschaft ist dies aber auch ein deutlicher Indikator dafür, dass die Transportindustrie für eine eigene Wertschöpfung – weit über die Servicefunktion für andere Industrien hinaus – steht.

Beachtlich ist an dieser Stelle, dass im gleichen Zeitraum die Zahl der Verkehrsbewegungen nur um 3,5 Prozent stieg. Der größte Teil des Wachstums wurde also durch effizienteren Einsatz vorhandener Flugzeuge erwirtschaftet – ein klarer Hinweis auf die Verbindung von ökonomischer Effizienz und umweltbewusstem Agieren.

Dies alles ist aber kein Grund, die Hände in den Schoß zu legen und blauäugig auf

die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland zu vertrauen. Expandierende Produktionsstandorte mit hoch qualifizierten Arbeitsplätzen im Mittleren und Fernen Osten entwickeln sich gleichzeitig als dynamisch wachsende Absatzmärkte. Entsprechend groß ist das Potenzial für zunehmende Waren- und Passagierströme von und zu diesen Regionen. Längst können China und Indien mit ihrer Verkehrsinfrastruktur im globalen Wettbewerb mithalten – bei niedrigen Kosten, hoher Motivation der Arbeitskräfte und flexiblen politischen Entscheidungsprozessen.

So wachsen beispielsweise in den Arabischen Emiraten Airlines mit atemberaubender Geschwindigkeit, während gleichzeitig modernste Hubs entstehen, von denen aus gewaltige Passagier- und Frachtströme zwischen den Kontinenten umgeschlagen werden können. Der Luftverkehrsmarkt in Indien – mit mehr als einer Milliarde



Menschen – befindet sich in einem grundlegenden Liberalisierungsprozess.

Positionierung eines Luftverkehrsstandortes heißt wesentlich mehr als die Existenz einiger moderner Flughäfen. In Zukunft wird noch viel stärker als bisher die Komplexität moderner Verkehrsströme in den Focus der beteiligten Unternehmen rücken. Airlines werden dorthin wandern, wo diese Komplexität am besten abgebildet ist: In hoch entwickelten Systempartnerschaften aller am Luftverkehr beteiligten Unternehmen – vom Airport über die Flugsicherung bis hin zu Dienstleistern oder „weichen Faktoren“ wie Rechtssicherheit und intermodalen Verkehrskonzepten.

Als Interessenvertretung von 110 in Deutschland tätigen Airlines sucht BARIG den Dialog mit politischen Entscheidungsträgern, Verbänden und Unternehmen. Die neue Bundesregierung bietet Möglichkeiten für einen breiten Konsens aller Beteiligten.

Lassen Sie uns alle Chancen nutzen. Jetzt.

Herzlichst Ihr



Andreas Kretzschmar

Fortsetzung von Seite 1

des Gesellschafterkreises. Gleichzeitig wurde die Schaffung eines regulativen Instrumentariums beschlossen, das die Integrität der DFS aus hoheitlicher Sicht gewährleistet und ein hohes Maß an Sicherheit garantiert.

Seit der Überführung der DFS in ein privatwirtschaftliches Unternehmen – seit 1993 – ist der bestehende hohe Sicherheitsstandard der Flugsicherungsorganisation kontinuierlich ausgebaut worden, vor allem auf der Basis hoch qualifizierter Mitarbeiter.

Zudem werden zukünftig von der EU-Kommission für alle europäischen Flugsicherungen verbindliche und EU-einheitliche Sicherheitsstandards vorgegeben.

Mit Blick auf das europäische Umfeld führt der stetig wachsende Luftverkehr und die noch fehlende Ausgestaltung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) zu Engpässen bei den verschiedenen Flugsicherungsdiensten und somit immer wieder zu Verspätungen.

Neben den vermeidbaren Umweltbelastungen und den bedeutenden Verspätungskosten haben die Airlines hier ein weiterhin hohes Gebührenniveau zu verkraften.

Durch Single European Sky wird in der europäischen Flugsicherung ein Konsolidierungsprozess erwartet. Es gilt, die DFS zukunftsgerecht darauf vorzubereiten.

Im Luftverkehr stehen aber heute nicht mehr nur Airlines oder nur Flughäfen untereinander in Konkurrenz. Immer mehr befinden sich die Gesamtsysteme aus Flughäfen, Airlines und Flugsicherungen im gegenseitigen Wettbewerb. Qualität und Effizienz der Zusammenarbeit aller Akteure sowie die regulatorischen und politischen Rahmenbedingungen im Luftverkehr sind heute zu den entscheidenden Erfolgsfaktoren eines Standortes geworden. Was zählt, ist die gute Systempartnerschaft.

Künftige Gesellschafter müssen daher ein ausgeprägtes Interesse haben, über-

greifend in die Wettbewerbsfähigkeit des Gesamtsystems zu investieren. Was zählt sind technologische Innovation, Qualität, Sicherheit und Effizienz einer zukünftigen, deutschen Flugsicherung.

Auf europäischer Ebene existieren bereits erfolgreiche Beispiele, welche Synergiepotenziale in einer „Systempartnerschaft Luftverkehr“ möglich sind. So wird die leistungs- und kundenorientierte Entwicklung der britischen Flugsicherungsorganisation NATS nach der Privatisierung von allen Experten gelobt.

BARIG begrüßt ausdrücklich die Ankündigung von Luftfahrtunternehmen, sich am Bieterverfahren zur DFS-Privatisierung zu beteiligen. Denn während sich institutionelle Anleger oder „Venture Capital-Firmen“ vordergründig am „return on invest“ orientieren, liegt es im natürlichen Interesse der Airlines und Airports, das Kerngeschäft der DFS langfristig und strategisch weiter voranzubringen – bei gleichzeitiger Erhöhung von Sicherheit, Qualität und Effizienz.

- BARIG Mitglieder
- Adria Airways
- Aegean Airlines
- Aer Lingus
- Aeroflot
- Air Algerie
- Air Berlin
- Air Bridge Cargo
- Air Canada
- Air China
- Air France
- Air India
- Air Jamaica
- Air Malta
- Air Mauritius
- Air Namibia
- Air New Zealand
- Air Niugini
- Air Philippines
- Air Seychelles
- Albanian Airlines
- Alitalia
- ANA
- American Airlines
- Ariana Afghan Airlines
- Asiana Airlines
- Augsburg Airways
- Austrian Airlines
- Biman Bangladesh Airlines
- British Airways
- Bulgaria Air
- BWIA
- Cathay Pacific Airways
- Cimber Air
- China Airlines
- Condor
- Contact Air
- Continental Airlines
- Croatia Airlines
- Cyprus Airways
- Czech Airlines
- Delta Air Lines
- dba
- DHL Aviation
- Egypt Air
- EI Al
- Emirates
- Estonian Air
- Ethiopian Airlines
- Etihad Airways
- Eurowings
- EVA Airways
- Federal Express
- Finnair
- Garuda Indonesia
- Gulf Air
- Hahn Air
- Hapag Lloyd
- Iberia
- Icelandair
- Iran Air

Fluglärmgesetz: Allgemeine Unzufriedenheit

■ Mit Enttäuschung hat das BARIG die Entscheidung des Bundeskabinetts aufgenommen, den Entwurf zur Novellierung des Fluglärmgesetzes unverändert von der letzten Bundesregierung zu übernehmen, ohne die Betroffenen noch einmal einzubinden.

„Mit Blick auf den Koalitionsvertrag haben wir von der neuen Bundesregierung die Bereitschaft zur Veränderung erwartet und nicht den Griff in die Klamottenkiste“, sagt Martin Gaebges, Generalsekretär des BARIG.

Der Gesetzesentwurf, der noch von Ex-Minister Trittin auf den Weg gebracht wurde, soll für Anwohner in der Umgebung von Flughäfen den Lärmschutz tagsüber und nachts verbessern. So sollen im Umfeld von Flughäfen die Lärmgrenzwerte gesenkt, die Schutzbereiche erweitert und die Kosten für Schutzmaßnahmen über Flughafenentgelte auf die Fluggesellschaften und ihre Kunden abgewälzt werden.

BARIG erkennt die Bedürfnisse der in Flughafennähe lebenden Menschen an, fordert aber auch gleichzeitig ein ausgewogenes Konzept zur Vermeidung von wettbewerbs-

verzerrenden Auflagen für die Luftverkehrsindustrie.

BARIG erwartet von einer zukunftsorientierten Gesetzgebung mehr Klarheit und damit Rechtssicherheit.

Der vorgelegte Gesetzesentwurf vermischt jedoch die Regelungsbereiche von Fluglärmgesetz (Lärmsanierung und Siedlungssteuerung bei bestehenden Flughäfen) und Luftverkehrsgesetz (Fachplanungsrecht zur Vermeidung unzumutbarer Fluglärmbeeinträchtigungen bei Neubauten und baulichen Erweiterungen).

„Die Kosten mit einem unteren Schätzwert von über 600 Millionen Euro werden kleingerechnet, um die Auswirkungen zu verschleiern,“ so Gaebges. „Gerade in Deutschland, einem Land mit hohen Standortkosten und derzeit extremen Konjunkturproblemen, dürfen nicht noch zusätzliche Hindernisse für Luftfahrt und Wirtschaft durch die Politik errichtet werden. Das wäre für den schwachen Arbeitsmarkt hierzulande fatal. Vor allem weil der Luftverkehr zu den wenigen Wachstumsmärkten in Deutschland gehört“, fügt er hinzu.

BARIG erwartet, dass neben dem berechtigtem Schutzgedanken für die Bevölkerung auch die gesamtwirtschaftlichen Standortinteressen und die Interessen der Luftverkehrswirtschaft mit ihren globalen Anforderungen ausgewogen berücksichtigt werden.

BARIG stellt deshalb klare Forderungen:

- Berücksichtigung der Interessen der Luftverkehrswirtschaft im Geiste des Koalitionsvertrages
- Völlige Überarbeitung des verfehlten Entwurfs unter Einbeziehung der Betroffenen
- Saubere Aufteilung der Regelungen zum Entschädigungsrecht (Fluglärmschutzgesetz) um zum Fachplanungsrecht (Luftverkehrsgesetz)
- Einschränkung von Ausnahmeregelungen bei der Siedlungssteuerung

Luftsicherheitsgesetz „Gute Seiten – Schlechte Seiten“

■ Das BARIG begrüßt die Entscheidung des Bundesverfassungsgericht, dass Verkehrsmaschinen bei Gefahr von Terroranschlägen nicht abgeschossen werden dürfen. Damit wurde jetzt das Luftsicherheitsgesetz in diesem zentralen Punkt gekippt und für nichtig erklärt.

Die Sicherheit der Passagiere und auch die der Mitarbeiter steht bei den Airlines immer an erster Stelle und so ist die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts die einzig wahre.

Es muss zur Vermeidung von Anschlägen alles getan werden und die Sicherheit am Boden (Check-in) so gestaltet werden, dass es Attentätern überhaupt nicht gelingen kann an Bord zu kommen. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes an diesen Maßnahmen fordert das BARIG dringend ein.

Vor allem da, wo die neue Gesetzgebung auch maßgebliche Investitionsmaßnahmen erfordert. Dabei geht es in erster Linie um die Eigenschutzmaßnahmen der Flughäfen und Fluggesellschaften.

Basierend auf der EU-Verordnung zur Sicherheit im Luftverkehr sind Flughäfen und Fluggesellschaften seit Beginn des Jahres verpflichtet, sowohl eigenes als auch fremdes Personal vor jedem! Zutritt sensibler Sicherheitsbereiche unter verschärften Bedingungen zu durchsuchen. Die Kontrolle unterscheidet sich von der Fluggastkontrolle dadurch, dass es sich um bekannte und bereits zuverlässigkeitsüberprüfte Personen handelt.

Die Kosten werden den Airlines über erhöhte Entgelte von den Flug-

häfen weitergegeben. Das sind erhebliche Belastungen für die Airlines und ihre Kunden, was das BARIG mit großer Sorge beobachtet. In Verhandlungen wurde erreicht, dass Flughafengesellschaften einen Teil der Kosten mittragen.

Die neue Regelung impliziert deutliche Verschiebungen von behördlichen Zuständigkeiten. Jede Art der Abwehr von terroristischen Aktivitäten gehört grundsätzlich zu den hoheitlichen Aufgaben eines Staates, die nicht vollständig auf die Luftfahrtunternehmen abgewälzt werden dürfen. Es ist fraglich, ob die Sicherheit durch ständige Kontrollen von bereits geprüften Personal erhöht wird und nicht vielmehr eingespielte Abläufe gestört werde, die viel Zeit und Geld kosten.

- BARIG Mitglieder
- JAL Japan Airlines International
 - JAT Yugoslav Airlines
 - KLM
 - Korean Air
 - Kuwait Airways
 - LAN
 - LOT
 - Lufthansa
 - Lufthansa Cargo
 - Malaysia Airlines
 - Malev
 - Martinair
 - Mexicana
 - Middle East Airlines
 - Nippon Cargo Airlines
 - Northwest Airlines
 - OLT
 - Olympic Airlines
 - Pakistan International Airlines
 - Portugalia Airlines
 - Qantas Airways
 - Qatar Airways
 - Royal Air Maroc
 - Royal Brunei Airlines
 - Royal Jordanian Airlines
 - SN Brussels Airlines
 - SAS
 - SATA International
 - Saudi Arabian Airlines
 - Siberia Airlines
 - Singapore Airlines
 - South African Airways
 - Spanair
 - SriLankan Airlines
 - Styrian Spirit
 - Swiss International Airlines
 - Syrian Arab Airlines
 - TAP Air Portugal
 - TAROM
 - Romanian Air Transport
 - Thai Airways International
 - Tunis Air
 - Turkish Airlines
 - Ukraine International Airlines
 - United Airlines
 - United Parcel Service UPS
 - US Airways
 - Vietnam Airlines
 - VARIG
 - World Airways
 - Yemenia

Airports

Flughafenentwicklung in Deutschland

■ Angesichts der höchst angespannten Haushaltslage hat der Bundesfinanzminister auch das Thema Verkauf weiterer Bundesbeteiligungen an Flughäfen wieder ins Spiel gebracht.

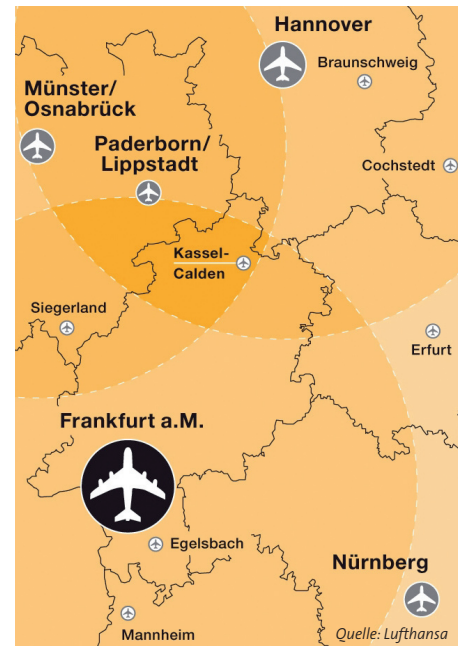
Grundsätzlich begrüßt BARIG Privatisierungsprozesse auch für Flughäfen. Privatwirtschaftliche Organisations-, Führungs- und Gesellschafterstrukturen ermöglichen mehr freien Wettbewerb unabhängig von politischer Einflussnahme. Sie korrespondieren mit den Bedingungen, unter denen die meisten Fluggesellschaften unterdessen arbeiten. Schließlich sind private Airlines überdurchschnittlich erfolgreich, gelten als besonders kundenorientiert und effizient.

An den 19 internationalen und 39 regionalen Verkehrsflughäfen sind heute in unterschiedlichen Beteiligungsmodellen und Anteilsgrößen Bund, Länder und Kommunen beteiligt.

Fraport als Betreiberin des größten deutschen Flughafens in Frankfurt am Main war das erste Unternehmen der Branche, dass nach der Organisationsprivatisierung durch einen Börsengang auch kapitalseitig teilweise privatisiert wurde. Mit Erfolg, denn das Unternehmen wächst in seinen Kerngeschäften auch international und arbeitet dabei profitabel.

Allerdings sind aus BARIG-Sicht nicht alle Privatisierungsprojekte einheitlich zu beurteilen. So ist die Gesellschafterstruktur selbst noch kein Garant für eine nachhaltige Entlastung der öffentlichen Hand. Fraport wird als teilprivatisiertes Unternehmen den anstehenden Ausbau nicht aus Subventionen, sondern aus eigener Kraft finanzieren. In Weeze am Niederrhein, ein offiziell privat betriebener Flughafen, wird aus öffentlichen Mitteln gefördert. Beim konzipierten Ausbau von Kassel-Calden, einem höchst umstrittenen regionalen Prestigeprojekt (151 Millionen Euro), beabsichtigt die hessische Landesregierung 108 Millionen Euro aus Steuermitteln einzubringen.

Auch in der operativen Führung der Flughäfen zeigen sich sehr verschiedene Entwicklungen. So versuchten die Investoren in Düsseldorf kurz nach der Privatisierung die Entgelte so deutlich zu erhöhen, dass zahlreiche Flughafennutzer die Zahlung verweigerten. Erst nach mehrjährigen Verhandlungen konnte ein für alle Beteiligten tragbarer wirtschaftlicher Kompromiss gefunden werden. In Hamburg hingegen wurden vor dem Privatisierungsschritt Entgeltraumvereinbarungen getroffen, die einen nahtlosen Übergang mit positiven Perspektiven für alle Beteiligten ermöglichten.



Kassel-Calden liegt im Einzugsgebiet mehrerer Flughäfen

Die unterschiedlichen Erfahrungen haben aus Sicht von BARIG einen gemeinsamen Nenner: Dezentrale und uneinheitliche Entscheidungsstrukturen bei allen Airportprojekten. BARIG fordert nachdrücklich eine bundeseinheitliche Strukturpolitik unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Eine klare Strategie mit realistischen Kapazitäts- und Ertragsprognosen schafft langfristige Perspektiven, Planungssicherheit und generiert Interesse bei potenziellen Investoren.

Slot Performance Monitoring Committee in Düsseldorf

■ An den Flughäfen Frankfurt und München sind seit geraumer Zeit Slot Performance Monitoring Committees (SPMC) eingerichtet. Seit wenigen Wochen ist Düsseldorf der dritte internationale Verkehrsflughafen in Deutschland, an dem sich ein solches Gremium konstituierte.

An allen großen Flughäfen in Deutschland ist die Kapazität begrenzt, so dass Fluggesellschaften Slots (Zeitfenster für die Vergabe von Start- bzw. Landegenehmigungen) benötigen. Diese werden alljährlich auf einer internationalen Konferenz verteilt. Eine wichtige Rolle spielen dabei die sogenannten Grandfather Rights: Airlines, die bereits eine Flugstrecke zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Verkehrstag bedienen, haben ein Vorrecht, diese Slots wieder zu erhalten. Wer neue Strecken aufnehmen will, muss entsprechend neue Slots beantragen oder vorhandene umschichten.

Zielsetzung der SPMCs ist eine effizientere Nutzung der vorhandenen Flughafeninfrastruktur durch Verhinderung des Slotmissbrauchs.

Die Mitglieder der jeweiligen SPMCs werden von BARIG, der ADL, der Deutschen Lufthansa und einigen anderen Fluggesellschaften, der Deutschen Flugsicherung, dem Airline Operating Committee und der Flughafenbetreibergesellschaft entsandt.

Zum Vorsitzenden wurden in Frankfurt der Vertreter des BMVBS und in München und Düsseldorf der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik gewählt.

Die Aufgabe des SPMC besteht zunächst darin, Flughafennutzer, die den Prozess der Slotzuteilung beziehungsweise -nutzung vorsätzlich und regelmäßig missbrauchen, zu identifizieren. Dazu werden die beantragten und die tatsäch-

lich genutzten Landerechte miteinander abgeglichen.

Wird ein Fehlverhalten erkannt, wird die Fluggesellschaft angeschrieben, um Erklärung ihres Verhaltens gebeten und aufgefordert, das Fehlverhalten abzustellen. Ist die Erklärung nicht stichhaltig oder tritt keine Änderung ein, wird die betreffende Airline zum SPMC vorgeladen um dort Rede und Antwort zu stehen. Sie muss deutlich aufzeigen, wie sie ihre Performance verbessern will.

Nützt dies nichts, informiert das SPMC das BMVBS, das über das LBA geeignete Maßnahmen ergreift um den Slotmissbrauch abzustellen – im äußersten Fall droht der Entzug des Slots.

Positive Erfahrungen in Frankfurt haben dazu geführt, dass diese Committees auch in München und jetzt in Düsseldorf eingerichtet wurden.

Cargo

Herausforderungen und Chancen der europäischen Luftfrachtindustrie

Von Jean-Peter Jansen, Vorsitzender des Vorstands, Lufthansa Cargo AG

■ Im Zeitalter globaler Wirtschaftsverflechtungen zählt die Luftfrachtindustrie zu den Wachstumsbranchen. Um durchschnittlich sechs Prozent wird – nach Experteneinschätzungen – der weltweite Luftfrachtmarkt jährlich wachsen.

Überkapazitäten im Markt, neue Wettbewerber mit niedrigen Einstiegsbarrieren, Rekordpreise bei Rohöl und Kerosin, Währungsimparitäten, anhaltender Yield-Druck, steigende Sicherheitsanforderungen und unpaarige Verkehrsströme – das sind einige der großen Herausforderungen, mit denen Luftfrachtcarrier gegenwärtig zu kämpfen haben. Gleichzeitig schreitet die Konsolidierung auf der Kundenseite – bei den weltweit tätigen Spediteuren – in hoher Geschwindigkeit voran. So ist aus der Deutschen Post World Net innerhalb von wenigen Jahren der größte Logistikkonzern der Welt geworden. Auch die Deutsche Bahn hat sich durch den Kauf von Schenker und BAX Global zu einem der globalen Player der Logistikindustrie entwickelt.

Ein Luftfrachtcarrier, der diesen Herausforderungen erfolgreich begegnen will, muss

eng und vertrauensvoll mit seinen wichtigsten Kunden, den Spediteuren, zusammenarbeiten. Nur wer auf deren Anforderungen schnell und flexibel reagieren kann, in ihrer Nähe ist und ihrem Anspruch an Kosten und Qualität als leistungsstarker und serviceorientierter Partner entgegenkommt, wird die Nase vorn haben. Und nur wer schnell die Märkte von morgen erkennt und entsprechende Marktnischen besetzt, wird auch in Zukunft erfolgreich sein können.

Der Erfolg einer Frachtairline ist dabei aber nicht nur abhängig von ihren Kunden, sondern auch von den politischen und strukturellen Rahmenbedingungen. Ein absolutes Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen beispielsweise würde die Lufthansa Cargo in ihrer Existenz massiv bedrohen – und den Frankfurt/Main als größten europäischen Frachtflughafen enorm schwächen. Nachtflüge sind notwendig, denn die globalen Warenströme kennen keinen Stillstand. Gleichzeitig aber müssen Regierungen und die entsprechenden Behörden die Voraussetzungen dafür schaffen, dass der Wettbewerb so frei wie



möglich, aber gleichzeitig auch so fair wie möglich abläuft. Subventionierungen und Ungleichbehandlungen jedweder Art müssen ein Ende haben. Nur dann können europäische Unternehmen langfristig in einem sich rasant weiter globalisierenden Markt überleben.

Deutschland ist nach wie vor die größte Exportnation der Welt. Ohne eine reibungslos funktionierende Logistikindustrie wäre dieser Erfolg nicht möglich. Es sind dabei auch und vor allem wir Airlines, die ihren Teil dazu beitragen, dass Deutschland nach wie vor ein Motor der Weltwirtschaft ist.

Politik

Denied Boarding Compensation: 1 Jahr danach

■ Ein Jahr ist es her, dass die EU-Verordnung zur Neuregelung von Ausgleichsleistungen bei Flugannullierungen, Überbuchungen oder erheblichen Verspätungen (Denied Boarding Compensation (DBC)) eingeführt wurde.

Die IATA (International Air Transport Association) und die ELFAA (European Low Fare Airline Association) hatten gegen diese Verordnung geklagt – und verloren.

Im Januar dieses Jahres hat der EuGH die EU-Regelung zur DBC für rechtens erklärt. Somit müssen Fluggesellschaften weiterhin bei Überbuchung oder kurzfristiger Annullierung eines Fluges Kompensationsleistungen zwischen 250 und 600 Euro zahlen oder für die Erstattung des Ticketpreises,

einen kostenlosen Rücktransport zum Abflugsort und Unterstützungsleistungen wie Verpflegung, Übernachtungen und Telefonanrufe sorgen. Letzteres gilt auch bei Verspätungen über fünf Stunden.

Bei Annullierungen besteht nach wie vor kein Anspruch auf Ausgleichszahlung, wenn diese auf „außergewöhnliche Umstände“ zurückgehen. Leider hat es das Gericht versäumt, diese „außergewöhnlichen Umstände“ zu präzisieren.

Laut Gericht führt die Verordnung zudem nicht zu einer Diskriminierung von Niedrigpreis-Fluggesellschaften. So sei kein Grund dafür ersichtlich, Low Cost Airlines gegenüber anderen Fluggesellschaften zu privilegieren. Verbraucherschutzvorschrif-

ten müssen in den Augen des EuGH allgemein gelten und nicht etwa nur in teuren Preissegmenten.

BARIG hat die Entscheidung mit großer Enttäuschung aufgenommen und bedauert, dass die Entscheidung des EuGH nicht mehr Rechtssicherheit gebracht hat. Die Folge ist, dass nationale Gerichte im Einzelfall entscheiden müssen.

Die Einbeziehung der beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) angesiedelten Schlichtungsstelle Mobilität hält BARIG bei Entschädigungsfragen wegen der umfassend rechtlich geregelten Ansprüche für überflüssig. Die Überprüfung der Einhaltung der Verordnung obliegt allein dem Luftfahrt-Bundesamt.

BARIG trifft ...

Beim Full Board Meeting am 16. März 2006 informiert Dieter Kaden, Vorsitzender der DFS Geschäftsführung, die BARIG Mitglieder über den laufenden Prozess zur Privatisierung der DFS und über die künftige Entwicklung der Flugsicherung in Europa.

Ende Februar waren Andreas Kretzschmar und Martin Gaebges zu Besuch in Brüssel. Bei ihren Gesprächen mit Vertretern von

Kommission und Parlament ging es dabei u.a. um die folgenden Themen: Subventionen und Steuern, Sicherheit im Luftverkehr, Einreiseregularien USA und Emissionsrechtehandel.

Weitere Gespräche wurden geführt mit den in Brüssel ansässigen Verbänden (AEA, BDI) sowie der Landesvertretung Hessen zum Thema Zusammenarbeit „Frühwarnsystem“ für BARIG, Informationsaustausch, gemeinsame Aktivitäten

BARIG Intern

Neu in der Distribution Working Group:



Martin Peper ist seit Februar 2006 neuer Chairman der BARIG Distribution Working Group. Sie setzt sich aus Experten der Mitglieds-Airlines zusammen, die sich mit technischen und rechtlichen Aspekten rund um den Vertrieb befassen.

Aus den Working Groups:

Die **Charges Working Group (CWG)** befasst sich derzeit mit der Entwicklung der Flughafenentgelte sowie den Konzessionsabgaben an deutschen Flughäfen. Ein Thema ist darüber hinaus das Ausschreibungsverfahren für Bodenverkehrsdienste am Frankfurter Flughafen.

Die **A&B Working Group**, die sich aus dem BARIG und den Station Managern an den Airports zusammensetzt, diskutiert derzeit folgenden Themen:

- Sicherheitsmaßnahmen an deutschen Flughäfen
- Aufgaben und Rechte der Nutzeroausschüsse
- Slot Performance Committees

Im neu gegründeten Security Board hat sich das **BARIG Cargo Committee (BCC)** mit den Beteiligten der Luftfrachtkette und den Mitglieds-Airlines zum Thema neue Sicherheits-Prozeduren auseinandergesetzt.

Eine Reihe von wichtigen Themen beschäftigt die **Distribution Working Group**. So informierte eine Abordnung der DRV Arbeitsgruppe Consolidator über deren Bemühungen hinsichtlich der Weiterentwicklung des STADAF (Standard Datensatz Flug) zum Austausch der Tarife zwischen Airlines und den Tarifempfängern.

Neue Mitglieder im BARIG: „Welcome on board“

Seit Januar 2006 ist AirBridge Cargo (ABC) Mitglied des BARIG. Im Herbst 2002 etablierte sich ABC als Marke für Frachtliniendienste innerhalb der Volga-Dnepr Group. Im Mai



2004 startet die Airline als erste russische Frachtfluggesellschaft mit einer Boeing 747 in Richtung Asien und Europa. Mittlerweile operiert die Airline zwei Boeing 747-200F sowie eine Boeing 747-300.

In Zukunft plant ABC den Einsatz einer Mischflotte aus Jumbo-Frachtern für die Langstrecken sowie Ilyushin-76, Antonow AN-12 und Tupolev 204 Frachtern auf den regionalen Strecken. Das Streckennetz umfasst derzeit Flüge von Frankfurt, Amsterdam und Luxemburg über Moskau und Krasnojarsk nach Shanghai und Peking. Darüber hin-

aus offeriert ABC auch Liniendienste nach Sibirien/Yuzhno-Sakhalinsk.

www.airbridgecargo.com

Im Januar ist die Fluggesellschaft Biman Bangladesh Airlines wieder beigetreten.

Ein Jahr nach der Staatsgründung von Bangladesh wurde Biman Bangladesh Airlines am 4. Januar 1972 ins Leben gerufen. Im Flugplan stehen Destinationen in Südasien, Südostasien und im Fernen Osten,



in der Golfregion und in Mittelasien sowie europäische und amerikanische Ziele.

Die Flugzeugflotte umfasst heute fünf Maschinen vom Typ DC-10 30, vier Airbus A310-300 sowie vier Fokker F 28.

www.bimanair.com

BARIG Information

BARIG existiert seit 1951 und wurde 1993 als eingetragener Verein neu gegründet. Ziel des BARIG ist die Vertretung, Förderung und Sicherung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder. Mitglied können alle internationalen und nationalen Airlines werden, die in Deutschland geschäftlich tätig sind.

BARIG hat zahlreiche Organe: die Mitgliederversammlung, das Executive Committee, das Cargo Committee, die Charges Working Group, die Distribution Working Group, die Taxes Task Force, die A&B Working Group und den Generalsekretär.

Die Mitgliederversammlung tagt regelmäßig. Die Mitgliedschaftsrechte werden durch die Delegates der Airlines ausgeübt.

Die 12 Mitglieder des Executive Committees werden von der Mitgliederversammlung gewählt und repräsentieren alle Regionen des Weltluftverkehrs.

Der Generalsekretär vertritt BARIG gerichtlich und außergerichtlich und führt die Geschäfte.

Funktionen von BARIG werden derzeit wie folgt wahrgenommen:

Generalsekretär: Martin Gaebges

Chairman: Andreas Kretzschmar, All Nippon Airways

Vice Chairman: Josef Bogdanski, Lufthansa

Chairman Cargo Committee: Wolfgang Plantholt, Air France

Chairman Charges Working Group: Rudolf Duckstein

BARIG Advisor, Chairman Distribution Working Group: Martin Peper, British Airways

Chairman Taxes Task Force: Ronald Heilek, United Airlines

Chairman A&B Working Group: Carlos Cardiga, AOC Frankfurt

Executive Committee:

Josef Bogdanski, Lufthansa (E.C.-Chairman)
Wolfgang Dreher, Hapag Lloyd
Henry Hasselbarth, Emirates
Hubertus Jung, Air Mauritius
Jörg Tünsmeier, British Airways
Daniel Noraman, SN Brussels Airlines
Christine Alig, Austrian Airlines
Cristian Lizana, LAN
Andreas Kretzschmar, All Nippon Airways
Michael Svedek, Royal Brunei Airlines
Thorsten Lettnin, United Airlines
Steve Knackstedt, Continental Airlines

BARIG NEWS

Herausgeber: BARIG e. V.

Verantwortlich:

Martin Gaebges, Generalsekretär
Unterschweinstiege 8, 60549 Frankfurt
Tel: 069/23 72 88, Fax: 069/23 06 66
e-mail: BARIGeV@BARIG.org

Internet: www.BARIG.org

Sekretariat: Izabela Weinmann

Redaktion: Asger Schubert (verantwortlich), Simone Schabrich, C&C Contact & Creation GmbH, Frankfurt a. M.

Grafik/Layout: Andreas Grzesitza, Frankfurt a.M.