



Liebe Leserinnen und Leser,



die Fachleute sind sich einig: 2004 wird ein entscheidendes Jahr im internationalen Luftverkehr und natürlich auch für den Luftverkehrsstandort Deutschland. Nachdem doch zahlreiche Flug-

gesellschaften trotz der Widrigkeiten mit einem blauen Auge, manche sogar mit ungewöhnlichen Gewinnen aus dem Krisenjahr 2003 gegangen sind, stehen wir alle nun vor zahlreichen neuen Herausforderungen.

Eine aktuelle Diskussion dreht sich um die Subventionspolitik von Flughäfen für „No-Frills-Carrier“ und die letztlich damit verbundenen Verhandlungen über akzeptable Gebühren für alle Fluggesellschaften. BARIG hat bereits einige interessante Rahmenvereinbarungen verhandelt, zuletzt ein gutes Ergebnis in Berlin erzielt. Um Mobilität sicher zu stellen, wächst der Bedarf an integrierten und intermodalen Verkehrskonzepten und die Nutzung sowie der bedarfsgerechte Ausbau bestehender Kapazitäten. Dies alles ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Damit fordern wir die Einbindung der Flughäfen in den Bundesverkehrswegeplan, denn eines der großen Probleme stellt nach wie vor dar, dass Luftverkehr Länder- und nicht Bundesangelegenheit ist.

Weitere Themen beschäftigen uns: Sicherheit, Liberalisierung, die Novellierung des Fluglärmsgesetzes, die Denied Boarding Compensation und vieles mehr. Eines wird immer deutlicher: Wir dürfen weder ausschließlich deutsch denken noch handeln. Wir bewegen uns in einem internationalen System, die Konkurrenz von Frankfurt ist nicht München sondern beispielsweise Paris. Immer mehr Aufgaben, die auf BARIG zukommen, sind auf Beschlüsse und Verordnungen aus Brüssel zurückzuführen. Und damit erwächst eine weitere Herausforderung 2004: die verstärkte Zusammenarbeit der europäischen BARs, um noch besser die Interessen der Airlines zu vertreten und das Wachstum des Luftverkehrs für die nächsten Jahre zu sichern.

Ihr Martin Gaebges, Generalsekretär

Top Thema

Neuregelung des Luftsicherheitsgesetzes bringt Belastungen für Airlines und Flughäfen

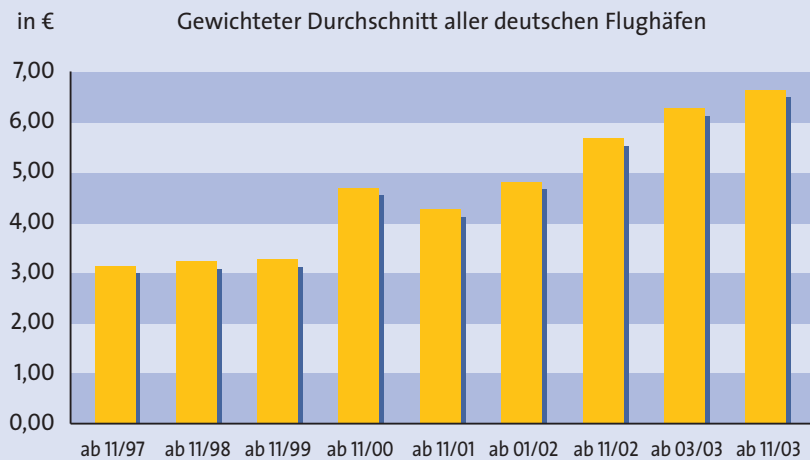
Mit der am 5. November 2003 beschlossenen Neuregelung des Luftsicherheitsgesetzes soll jetzt eine rechtliche Grundlage geschaffen werden, die bei Angriffen auf den Luftverkehr die Kompetenzen neu festlegt.

■ So wird die Polizei in Zukunft durch militärische Einsätze unterstützt, sollte es zu einer akuten und ernsthaften Bedrohung des Luftraums kommen.

Dies ist jedoch nur ein Teil der vorgesehenen Neuregelung. Das neue Gesetz sieht außerdem vor, dass das praktische Zusammenwirken aller an der Luft-

Fluggastkontrolle dadurch, dass es sich um bekannte und bereits zuverlässigkeitsüberprüfte Personen handelt. Diese zusätzliche Kontrolle wird notwendig, da nach Ansicht des Gesetzgebers nur für den Flughafenbetreiber und die Airlines unmittelbar nachvollziehbar ist, welche gegebenenfalls verbotenen Gegenstän-

Entwicklung der Luftsicherheitsgebühren in Deutschland



Quelle: Berechnungen auf Grundlage von Informationen von ADV, BMI und Luftamt Südbayern

sicherheit Beteiligten intensiviert werden soll. Zusammengefasst wird das in den neuen „Security-Vorschriften“. Darin geht es in erster Linie um die Eigenschutzmaßnahmen der Flughäfen und Fluggesellschaften.

Basierend auf der EU-Verordnung 2320/2002 sind Flughäfen und Fluggesellschaften seit dem 19. Januar 2004 verpflichtet, sowohl eigenes als auch fremdes Personal vor dem Zutritt sensibler Sicherheitsbereiche zu durchsuchen. Die Kontrolle unterscheidet sich von der

de im Sicherheitsbereich (z.B. Werkzeuge, Messer etc.) vom Personal zu Arbeitszwecken benötigt werden.

Hier ergeben sich in Zukunft also erhebliche Belastungen für die Airlines, was wir mit großer Sorge beobachten. Nicht nur, dass das vom Bundeskabinett verabschiedete Luftsicherheitsgesetz laut zahlreicher Bundestagsabgeordneter auch verfassungsrechtlich fragwürdig ist, bedeutet es auch deutliche Verschiebungen von behördlichen Zuständigkeiten.

Fortsetzung auf Seite 2

- BARIG Mitglieder
- Adria Airways
 - Aegean Airlines
 - Airzena Georgian Airlines
 - Aer Lingus
 - Aeroflot
 - Africa One
 - Air Algerie
 - Air Berlin
 - 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
 - Aitalia
 - All Nippon Airways
 - American Airlines
 - Ariana Afghan Airlines
 - Asiana Airlines
 - Augsburg Airways
 - Austrian Airlines
 - BELAVIA Belarusian Airlines
 - British Airways
 - BWIA
 - Cathay Pacific Airways
 - Cimber Air
 - China Airlines
 - Contact Air
 - Continental Airlines
 - Croatia Airlines
 - Cyprus Airways
 - Czech Airlines
 - Delta Air Lines
 - Deutsche BA
 - DHL Aviation
 - Egypt Air
 - El Al
 - Emirates
 - Estonian Air
 - Ethiopian Airlines
 - Eurowings
 - EVA Airways
 - Federal Express
 - Finnair
 - Garuda Indonesia
 - Ghana Airways
 - Gulf Air
 - Hahn Air Lines

Neu im BARIG-Team

Seit September 2003 verstärkt Izabela Weinmann das BARIG-Team. Als Assistentin verantwortet sie die komplette Organisation des Frankfurter Büros.



Fortsetzung von Seite 1

Sicherheitsaufwendungen wie jene zur Abwehr von terroristischen Aktivitäten gehören grundsätzlich zu den hoheitlichen Aufgaben eines Staates und dürfen nicht auf die Luftfahrtunternehmen abgewälzt werden.

Erste Schätzungen haben ergeben, dass die vorgeschriebenen Zusatzkontrollen von Personen und Waren an allen deutschen Flughäfen circa 100 Millionen Euro an Mehrkosten pro Jahr für die Airlines bedeuten.

Darüber hinaus kritisieren wir, dass bei solchen Gesetzesumwälzung die Luftfahrtindustrie mit ihrer Fachkompetenz nicht in wichtige Entscheidungsprozesse einbezogen wird: denn klar ist, dass die zusätzlichen Personalkontrollen bei Flughafenbetreibern und Luftfahrtunternehmen zu finanziellem Mehraufwand führen und im internationalen Vergleich Wettbewerbsverzerrung bedeutet. Und in Anbetracht der erheblichen Konkurrenz, die derzeit am Markt herrscht, ist nicht davon auszugehen, dass die Airlines diese Sonderbelastung durch das Anheben des Verbraucherpreisniveaus ausgleichen können.

Ein wettbewerbsfähiger Luftverkehr ist aber die entscheidende Voraussetzung für den Erfolg der gesamten Volkswirtschaft. Bereits jetzt liegen die Kosten für Sicherheit in Deutschland 60 Prozent über dem europäischen Durchschnitt.

Daran müssen wir etwas ändern, denn so verlagern sich die Verkehrsströme an andere Standorte und die deutsche Luftfahrtindustrie ist nicht mehr wettbewerbsfähig.

Politik + Wirtschaft

Luftverkehr zieht positive Umweltbilanz

Die Umweltbilanz im Luftverkehr hat sich die letzten Jahre positiv entwickelt. Seit 1960 hat die Branche den spezifischen Treibstoffverbrauch und den daran gekoppelten CO₂-Ausstoß um 60 Prozent reduziert. Die für die kommenden Jahre prognostizierten Wachstumsraten im Luftverkehr von durchschnittlich fünf Prozent beinhalten zugleich umweltpolitische Herausforderungen. Bis zum Jahr 2020 soll der spezifische Treibstoffverbrauch um weitere fünfzig Prozent reduziert werden. Ziel muss weiterhin die Entkoppelung von Wachstum und Energieverbrauch sein. So wuchs zum Beispiel die Beförderungsleistung der deutschen Lufthansa von 1991 bis 2002 um 125 Prozent, der Treibstoffverbrauch stieg dazu unterproportional um 57 Prozent. Es gibt darüber hinaus zahlreiche Projekte zur weiteren Emissionsreduzierung. Dazu gehören Entwicklung und Bau neuer Flugzeuge sowie Triebwerke mit geringerem Treibstoffverbrauch. Ein weiteres Beispiel ist die geplante Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf Flughäfen und im Luftraum, um dem unnötigen Kerosinverbrauch in Warteschleifen entgegenzuwirken. Weitere betriebliche Maßnahmen auf Flughäfen und im Luft-

raum sind angedacht. So würde eine verminderte Höhenstaffelung europaweit jährlich 290.000 Tonnen Kerosin einsparen.

Die Umweltbilanz des Luftverkehrs hat sich im Hinblick auf das Thema Fluglärm erheblich verbessert. Die Schallemission von Flugzeugen und Triebwerken konnte in den letzten 40 Jahren um etwa 30 Dezibel verringert werden und bis Ende 2002 haben die deutschen Verkehrsflughäfen rund 550 Millionen Euro für Schallschutzmaßnahmen aufgewendet. Davon gingen über 75 Prozent über die gesetzlichen Verpflichtungen nach dem Fluglärmgesetz von 1971 hinaus. Wir fordern jetzt eine schnelle Novellierung des überholten Fluglärmgesetzes mit dem Ziel einen fairen Interessenausgleich aller Beteiligten zu gewährleisten. Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherung, Flugzeug- und Triebwerksstellen haben das Ziel bis zum Jahr 2020 eine erneute Halbierung der Schallemissionen zu erreichen.

Trotz der bisher erreichten Verbesserungen bleibt sich die Luftverkehrsbranche ihrer Verantwortung für die Umwelt bewusst und arbeitet kontinuierlich an weiteren Verbesserungen.

Grün trifft Wirtschaft – Wartburger Dialog

Im Rahmen der Veranstaltung Wartburger Dialog trafen sich am 30. und 31. Januar 2004 führende Politiker von Bündnis 90/Die Grünen und Spitzenmanager der Wirtschaft.

Erstmals nahm mit Henry Hasselbarth als BARIG Chairman ein Vertreter der Luftverkehrswirtschaft teil. Bei der Diskussion unterstrich er die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor und formulierte seine Anforderungen an die Politik entsprechend zu agieren, z.B. im Rahmen der Gesetzgebung, der Infrastrukturplanung, der Gleichbehandlung der Verkehrsträger und einer generellen



„Grün trifft Wirtschaft“: BARIG-Chairman Henry Hasselbarth im Gespräch mit Renate Künast, Bundesministerin für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, und Reinhard Bütikofer, Bundesvorsitzender Bündnis 90/Die Grünen (Foto, v.r.).

Entbürokratisierung. Der Wartburger Dialog zeigt, grüne Politik und Wirtschaft schließen sich nicht aus. Damit wurde die Grundlage für weitere Gespräche geschaffen.

BARIG-Antrag im Vermittlungsausschuss

■ Teile des neuen „Gesetzes zur Förderung der Ausbildung und Beschäftigung schwerbehinderter Menschen“ kommen jetzt in den Vermittlungsausschuss des Bundesrates. Damit wird ein wesentlicher Schritt in Richtung einer grundsätzlichen Forderung von BARIG gegangen: Bordpersonal muss aus der Abgabepflicht für eine Schwerbehindertenquote ausgeklammert werden. Zum Hintergrund: Private und öffentliche Arbeitgeber in Deutschland mit 20 und mehr Arbeitsplätzen müssen auf mindestens fünf Prozent der Gesamt-arbeitsplätze schwerbehinderte Menschen beschäftigen. Verstößt der Arbeitgeber dagegen, ist er zu einer monatlichen Ausgleichsabgabe verpflichtet. Aber gemäß

der Bestimmung über die Anforderungen an die Tauglichkeit des Bordpersonals erhalten schwerbehinderte Menschen keine Lizenz nach den europäischen Joint Aviation Requirements (JAR FCL 3). Der Gesetzgeber hat die Luftverkehrsgesellschaften damit in eine aussichtslose Zwickmühle gebracht: Wer sich an das eine Gesetz hält, verstößt damit automatisch gegen ein anderes Gesetz.

Derzeit müssen Fluggesellschaften in Deutschland schon Kosten tragen, die es in keinem anderen Land gibt. Das ist ein klarer Wettbewerbsnachteil. Die zusätzliche Ausgleichsabgabe verschärft diese Situation. Die Ausgleichszahlung staffelt sich in Abhängigkeit von der jahres-

durchschnittlichen Beschäftigungsquote schwerbehinderter Menschen und reicht von 105 Euro bis 260 Euro. Das bedeutet, dass Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil an Bordpersonal den höchsten Satz von 260 Euro je Monat zahlen müssen, da sie keine Chance haben, am Boden für eine Kompensation zu sorgen. Aber selbst Luftverkehrskonzernen ist es fast unmöglich, die vorgegebene Quote zu erzielen. Mit seinem Engagement hat BARIG eine grundsätzliche Diskussion in allen Ressorts und eine Sensibilisierung für das Thema erzielt. Der Bundesrat hat jetzt den Vermittlungsausschuss angerufen. Das Ergebnis ist noch offen. In den nächsten Wochen wird eine Entscheidung erwartet.

Cargo

Interview mit Wolfgang Plantholt,
Chairman BARIG Cargo Committee



Die Luftfracht wird unterschätzt – keine gute Lobby

Wie beurteilen Sie die derzeitige Sicherheitslage an deutschen Verkehrsflughäfen insbesondere im Hinblick auf den am 5. November 2003 beschlossenen Gesetzentwurf zur Neuregelung des Luftsicherheitsgesetzes?

Die EU-Verordnung zur Luftsicherheit ist zwar auch in Deutschland bereits direkt anwendbar, allerdings bedarf es zur effektiven Umsetzung noch einer nationalen Regelung der Verfahren und Behördenzuständigkeiten. Hier besteht in Deutschland aus europäischer Sicht noch Handlungsbedarf. Wir appellieren an die Politik, schnell zu handeln. Wir müssen zügig auf die EU-Standards kommen, um keine Wettbewerbs- und Standortnachteile zu haben. Ich sehe ansonsten die Gefahr eines „Frachttourismus“. Firmen könnten ihre Fracht über Länder abfertigen, in denen die EU-Verordnung bereits in nationalem Recht konkretisiert worden ist. Wir als BARIG Cargo Committee arbeiten im Interesse unserer Mitglieder an einer gemeinsamen Resolution mit Vertretern des BDI, der Deutschen Lufthansa und dem Speditionsverbund DSLV, die wir am 18. März verabschieden wollen, um einem gewissen politischen Handlungsdefizit entgegenzuwirken. Wir wollen mit dem Bundesverkehrsministerium, dem Innenministerium und den untergeord-

ten Behörden einen Konsens finden.

Wo sehen Sie den Nachholbedarf beim Thema Sicherheit?

An erster Stelle steht hier die Komplettierung der Sicherheitskette. Sicherheit darf nicht erst im Gewahrsam der Luftverkehrsgesellschaft, der sogenannten „Last Mile“ im Luftfrachtgeschäft stattfinden, sondern muss schon zuvor bei der „First Mile“ also den Speditionen und Verladern einsetzen. Was nützen die besten Sicherheitsvorkehrungen am Flughafen und auf der Seite der Carrier, wenn vor Ort bei den Speditionen und Verladern keine klar geregelten Kontrollmechanismen greifen. Vervollständigt werden soll diese Sicherheitskette zum Beispiel durch den in der EU-Verordnung geforderten „Reglementierte Beauftragte“. Das ist der sicherheitsüberprüfte Dienstleister/Spediteur in der Transportkette. Es stellt sich bisher jedoch die Frage, wer das reglementieren soll. Auch hier müssen die Ministerien reagieren.

Müssen andere dem Beispiel der LH Cargo folgen, die auf ihrem am Frankfurter Flughafen mit den Umbauarbeiten zum „Security Hub Frankfurt“ begonnen hat?

Mit dem Spatenstich am 29. Januar avisiert auch die LH Cargo europäisches

Niveau. Andere Länder wie Großbritannien oder Frankreich haben diesen Schritt schon längst vollzogen. Auch hier gibt es aus europäischer Sicht auf deutscher Seite Nachholbedarf.

Welchen Stellenwert hat innovative Informationstechnologie im Zusammenhang mit sicherem Frachtverkehr?

Informationstechnologie ist vorhanden und wird in den Industrieunternehmen bereits erfolgreich eingesetzt und optimiert dazu wirtschaftliche Sicherheit. In diesem Bereich haben wir in Deutschland einen guten Standard. Dieser wirtschaftlichen Sicherheit muss jetzt jedoch die geforderte verkehrspolitische Sicherheit folgen.

Wird sich in der Zukunft des Frachtgeschäfts das Thema Schnelligkeit dem Thema Sicherheit unterordnen müssen?

Nein, das wäre das falsche Konzept. Sicherheit muss nicht zeitaufwendig, sondern effizient organisiert sein. Wir müssen das optimale Maß an machbarer und akzeptabler Sicherheit finden. Sicherheit und Wettbewerb dürfen sich gegenseitig nicht ausschließen.

Verbesserte Passagierrechte mit Augenmaß

■ Die am 26. Januar 2004 von der EU-Kommission verabschiedete Neuregelung zu Ausgleichsleistungen bei Flugannullierungen, Verspätungen oder Überbuchungen geht an den Bedürfnissen der Fluggäste vorbei und wird den betroffenen Fluggesellschaften erheblichen wirtschaftlichen Schaden zufügen. „Ein Großteil der Flugannullierungen, bei denen die neuen Entschädigungsregelungen ebenfalls angewandt werden sollen, sind durch externe Faktoren verursacht, das heißt, nicht im Einflussbereich der Fluggesellschaften“, konstatiert Martin Gaebges, Generalsekretär der BARIG e.V. in einer umgehend verbreiteten Presseerklärung und zahlreichen Interviews. „Wir können

nicht akzeptieren, dass bei Streiks oder kriminell motivierten Unregelmäßigkeiten wie beispielsweise Bombendrohungen die Fluggesellschaften Entschädigungen zahlen sollen“.

Insbesondere könnte die Neuregelung des „Denied Boardings“ für kleinere Airlines sogar die wirtschaftliche Überlebensfähigkeit in Frage stellen. Denn eine direkte Weitergabe der zusätzlichen Kosten über Ticketpreise an die Kunden ist derzeit kaum möglich. Fazit ist, dass sich die Airlines in Zukunft überlegen müssen, wie das derzeit übliche No-Show-Verhalten der Passagiere eingeschränkt werden könnte und das bedeutet für den Kunden klare Einbußen in seiner Flexibilität.

Novellierung des Fluglärmgesetzes

■ Das Fluglärmgesetz aus dem Jahr 1971 bedarf nach Meinung aller Beteiligten, insbesondere der Grünen aus sachlichen Gründen dringend einer Überarbeitung. Aufgrund der weltweiten Zunahme des Flugverkehrs, ist es für die Bevölkerung im Umfeld von Verkehrsflughäfen wichtig, zu einem effektiven Schutz vor übermäßigem Lärm zu kommen.

Das BARIG unterstützt eine wettbewerbskonforme Novellierung des Fluglärmgesetzes voll und ganz. Dabei müssen jedoch auch die gesamtwirtschaftlichen Standortinteressen und die Interessen der Luftverkehrswirtschaft ausgewogen berücksichtigt werden. Der vom

Bundesministerium für Umwelt (BMU) am 1.10.03 zur Abstimmung innerhalb der Ministerien vorbereitete Entwurf zur Novellierung liegt den Airlines offiziell noch nicht vor. Vorbehaltlich einer genauen Prüfung des Entwurfstextes lehnt BARIG aber die bislang bekannt gewordenen Vorschläge entschieden ab, da der neue Entwurf wieder deutlich hinter den in der letzten Legislaturperiode erreichten Diskussionsstand zurückzufallen scheint. Auf Basis dieses Entwurfs zeichnen sich untragbare Kostenbelastungen für die Fluggesellschaften ab. Der Aus- und Neubau von Flughäfen würde praktisch unmöglich oder unbezahlbar.

Neue Mitglieder bei BARIG

■ Derzeit sind 110 in Deutschland tätige Fluggesellschaften Mitglied des BARIG. Wir freuen uns über den Beitritt folgender in Deutschland operierender Airlines:



Vietnam Airlines fliegt seit 1. Januar 2004 direkt von Hanoi nach Frankfurt am Main. Die Route wird zunächst zweimal pro Woche beflogen. Vietnam Airlines setzt hier erst einmal Jets des Typs Boeing B 767-300 ein. Im Jahr 2002 beförderte Vietnam Airlines über 2,6 Millionen Passagiere.

www.vietnamairlines.com



Die neue steirische Airline „Styrian Spirit“ bietet günstige Linienflüge zwischen Österreich, Deutschland, der Schweiz und Italien. Die Flotte des aufstrebenden Unternehmens, das im März 2003 gegründet wurde, besteht derzeit aus drei Canadair Regional 200LR-Jets. Seit August 2003 fliegt die Regional Airline im Codeshare mit SWISS und ist seither über das Drehkreuz Zürich an das Streckennetz der Schweizer Fluggesellschaft angebunden.

www.styrianspirit.com

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. Mitglieder 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 CRS Working Group, die Taxes Task Force 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 Gaebes

Chairman: Henry Hasselbarth, Emirates

Vice Chairman: Josef Bogdanski, Lufthansa

Chairman Cargo Committee:
Wolfgang Plantholt, Air France

Chairman Charges Working Group:
Rudolf Duckstein, British Airways

Chairman CRS Working Group:
Jaap van den Berg, KLM

Chairman Taxes Task Force:
Ronald Heilek, United Airlines

Executive Committee:

Josef Bogdanski, Lufthansa (Chairman)
Wolfgang Dreher, Hapag Lloyd
Henry Hasselbarth, Emirates
Hubertus Jung, Air Mauritius
Rudolf Duckstein, British Airways
Andreas Kretzschmar, All Nippon Airways
Franck Thiébaud, Air France
Stefan Thurau, Cyprus Airways
Christian Lizana, Lan Chile
Michael Svedek, Royal Brunei Airways
Yvonne Brauburger, American Airlines
Roland Weil, Delta Airlines

Verantwortlich für die BARIG News:

Generalsekretär Martin Gaebges
BARIG e.V.
Am Hauptbahnhof 16 • 60329 Frankfurt
Tel.: 069 / 23 72 88 • Fax: 069 / 23 06 66
e-mail: BARIGeV@BARIG.org
Internet: www.BARIG.org

Sekretariat: Izabela Weinmann,
Christa Ricaud-Wintrich

Redaktion: verantwortlich Simone Schabrich,
Yasmin Born, C&C Contact & Creation GmbH,
Frankfurt/Main, www.cc-pr.com

Grafik/Layout: Andreas Grzesitza, Frankfurt/M.