

<p style="text-align: center;">LUFTVERKEHRSPOLITISCHE LEITLINIEN BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN</p>
--

Liberalisierung im internationalen Fluglinienverkehr Deutschlands

Az. LS12/20.45.05-02.02.2000

Nach Inkrafttreten des dritten Liberalisierungspaketes der EG am 1. Januar 1993 und nach dem Abschluß des Open-Sky-Abkommens mit den USA im Mai 1996 sind zwei der für Deutschland wichtigsten Luftverkehrsmärkte liberalisiert. Gemessen an der Anzahl der beförderten Passagiere liegt der Anteil dieser beiden liberalisierten Märkte an dem gesamten Passagiervolumen Deutschlands gegenwärtig bei ungefähr 80 v.H.. Trotz dieses relativ hohen Liberalisierungsgrades des deutschen Luftverkehrs wird nicht verkannt, dass die restlichen 20 v.H. auf mehr oder weniger regulierte Märkte in anderen für den Weltluftverkehr wichtigen Regionen entfallen. Auch diese Märkte zu öffnen, bleibt das Ziel der deutschen Luftverkehrspolitik.

Vor dem Hintergrund dieser wichtigen verkehrspolitischen Aufgabe sieht es das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) im Interesse aller am Luftverkehrssystem Beteiligten (Verbraucher, verladende Wirtschaft, Luftfahrtunternehmen und Flughäfen) als notwendig an, die folgenden **Leitlinien** für die von ihm verfolgte Liberalisierungspolitik vorzugeben, damit die luftverkehrspolitischen Entscheidungen für alle Nutzer nachvollziehbar und planbar sind:

1. Liberalisierung bedeutet Öffnung des Zugangs zum Luftverkehrsmarkt und weitgehende Ersetzung staatlicher durch unternehmerische Entscheidungen. Der Staat reguliert nicht im Detail, sondern schafft geeignete Rahmenbedingungen für den operationellen Bereich des Luftverkehrs (sog. hard rights: Designierung, Landepunkte, Frequenzen, Luftverkehrsfreiheiten, Tarife) und zur Harmonisierung wettbewerbsrelevanter Einflußfaktoren.
2. Dieser umfassende Ansatz läßt sich nur stufenweise realisieren. Dabei wird die Liberalisierung der sog. hard rights im Vordergrund stehen, um Drittlandsmärkte zu öffnen.

...

3. Liberalisierung ist kein Selbstzweck. Ziel der Liberalisierung ist es, mit Hilfe des Wettbewerbs ein umfassendes Luftverkehrsangebot zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zu sichern und optimale Ergebnisse zum Nutzen aller am Luftverkehrssystem Beteiligten unter Beachtung des Prinzips der Gegenseitigkeit zu erzielen. Das erfordert in der Regel auf den Einzelfall bezogene Entscheidungen. Einseitige Vorleistungen zu Lasten deutscher Unternehmen kommen im Grundsatz nicht in Betracht. Die Interessen der Verbraucher, der verladenden Wirtschaft, der Luftfahrtunternehmen und der Flughäfen werden gleichrangig und gleichwertig berücksichtigt. Mögliche globale Auswirkungen sind zu beachten.
4. Liberalisierung darf nicht zur Folge haben, dass Sicherheits-, Sozial- und Umweltstandards aufgegeben oder gemindert werden. Im Interesse der Gesellschaft liegende Ziele sollten stärker verfolgt, Standards eventuell sogar verbessert werden.
5. Aufgabe des Staates ist es, durch die Öffnung der Luftverkehrsmärkte den Wettbewerb zu fördern und bei erreichter Liberalisierung funktionsfähig zu erhalten. Der Staat wird sich dabei an dem Wettbewerbsleitbild des sog. angreifbaren Marktes orientieren, d.h. Intensivierung des Wettbewerbs durch Förderung potenzieller Wettbewerber, indem Markteintrittsbarrieren administrativer und strategischer Art soweit wie möglich beseitigt werden. Die Gestaltung und Anwendung eines derartigen Wettbewerbsleitbildes, das nicht von vorgegebenen Marktstrukturen ausgeht, sondern die praktische Unangreifbarkeit von im Markt etablierten Luftfahrtunternehmen und Unternehmensgruppierungen in Frage stellt, ist ein wesentliches Element liberaler Luftverkehrspolitik.
6. Die wettbewerbsorientierte Luftverkehrspolitik erstreckt sich auch auf vor- und nachgelagerte Märkte des eigentlichen Luftverkehrs. Noch vorhandene Eintrittsbarrieren wie beim Zugang zu Flughäfen und Luftstraßen, bei Bodenabfertigungsdiensten und bei Computerreservierungssystemen beeinflussen den Wettbewerb auf den eigentlichen Luftverkehrsmärkten und sind durch Schaffung oder Anwendung wettbewerbskonformer Regeln zu vermeiden.
Zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs im bilateralen Verhältnis ist mit Drittstaaten möglichst eine Wettbewerbsklausel zu vereinbaren, die es den Vertragsparteien er-

möglichst, bestehende bzw. auftretende Wettbewerbsverzerrungen im Markt innerhalb kürzester Zeit im Rahmen von Konsultationen zu beseitigen.

7. Die Tendenz geht weltweit zu liberalisierten Märkten. Das BMVBW wird hierbei sowohl auf bilateraler als auch auf multilateraler Ebene eine gestaltende Funktion übernehmen, um das Luftverkehrsangebot von und nach Deutschland zum Nutzen der Gesamtwirtschaft zu verbessern und den deutschen Unternehmen weltweit Märkte zu öffnen. Dem Frachtverkehr kommt dabei eine Vorreiterrolle zu.

8. Der Erwerb und die Verteilung von bilateralen Verkehrsrechten ist öffentliche Aufgabe. Die Verteilung erfolgt nach den „Leitlinien des BMVBW für die Aufteilung von Verkehrsrechten und Frequenzen auf deutsche Unternehmen“. Für die Durchführung von Code-Share-Diensten finden die entsprechenden Leitlinien des BMVBW Anwendung. Leitlinien für den Einsatz von Drittlandgerät befinden sich in Vorbereitung.

9. Eine Beteiligung von Unternehmen anderer Mitgliedstaaten an mit Drittstaaten vereinbarten Verkehrsrechten kommt nur dann in Betracht, wenn deutsche Unternehmen in den betreffenden Mitgliedstaaten entsprechende Gegenrechte erhalten. Weitere Voraussetzung ist, dass das jeweilige Drittland dem ebenfalls zustimmt und deutsche Unternehmen solche Verkehrsrechte zwischen dem anderen Mitgliedstaat und dem Drittland erhalten und auch wahrnehmen können (sog. doppelte Reziprozität).