



Die Freiheiten des Luftverkehrs

| | Ostblock | Westblock | Schweiz | Ostblock |
|--|----------|-----------|---------|----------|
| 1 Das Recht, das Hoheitsgebiet eines anderen Staates ohne Landung zu überfliegen (Überflugrecht). | ← | → | ← | → |
| 2 Das Recht, im Hoheitsgebiet eines anderen Staates zu nichtgewerblichen Zwischenstopps (z. B. Reparatur) zu landen (Technische Rechte). | ← | → | ← | → |
| 3 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht aus dem Heimatstaat in einen anderen Staat zu befördern (Streckverkehr). | ← | → | ← | → |
| 4 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht aus einem anderen Staat in den Heimatstaat zu befördern (Streckverkehr). | ← | → | ← | → |
| 5 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht auf einem Flug, der im Heimatstaat beginnt, zwischen zwei anderen Staaten zu befördern (Zwischenverkehrsrecht). | ← | → | ← | → |
| 6 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht auf zwei verschiedenen Flügen von einem anderen Staat via den Heimatstaat in einen Drittstaat zu befördern (Zwischenverkehrsrecht). | ← | → | ← | → |
| 7 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht auf einem Flug anzukommen und weiterzubefördern zu befördern (Zwischenverkehrsrecht). | ← | → | ← | → |
| 8 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht innerhalb eines Drittstaates zu befördern, aber in Verbindung mit dem Heimatstaat (Code-Share). | ← | → | ← | → |
| 9 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht ohne Verbindung zum Heimatstaat innerhalb eines Drittstaates zu befördern (Stand-Alone Code-Share). | ← | → | ← | → |

| | Beantragte Erlaubnisse ausländischer Luftfahrtunternehmen im Frachtcharterverkehr (Einzel- und Kettenträger) | davon 5. Freiheit/Drittlandgerät (Nichtverfügbarkeitsabfrage) |
|------|--|---|
| 1997 | 1350 | ca. 90 % |
| 1998 | 1280 | ca. 90 % |
| 1999 | 1750 | ca. 90 % |
| 2000 | 2423 Express-Cargo 335 | ca. 90 % 100 % |



Verzicht auf den Nichtverfügbarkeits-Nachweis bei der Genehmigung von Frachtcharterflügen (5. und 7. Freiheit)

Nach Abschluss der Liberalisierung in Europa sollten verstärkt die bilaterale Liberalisierung über Europa hinaus vorangetrieben werden. Als erstes bietet sich dafür der Luftfrachtverkehrs an. In Deutschland ist es zu kontroversen Diskussionen über die Sinnhaftigkeit der Nichtverfügbarkeitsabfrage bei Frachtcharterflügen der 5. und 7. Freiheit gekommen. Es handelt sich hierbei um eine Regulierung zum Schutz deutscher Luftverkehrsunternehmen. Werden solche Flüge bei der Luftaufsichtsbehörde beantragt, muss das antragstellende ausländische Luftfahrtunternehmen bzw. dessen Bevollmächtigter eine Nichtverfügbarkeitserklärung der 4 deutschen betroffenen Luftfahrtunternehmen beifügen. Sie setzen teilweise sehr altes und kleines Fluggerät ein. Die wichtigsten Antragsteller sind osteuropäische Gesellschaften, die auf den westeuropäischen Markt drängen, überwiegend mit russischem Gerät. Es zeigte sich, dass in der Regel von deutschen Gesellschaften keine Verfügbarkeit gegeben war. In einer Bilanzierung der Vor- und Nachteile für betroffene Fluggesellschaften, das Speditionsgewerbe und die Gesamtwirtschaft konnte als Fazit festgestellt werden, dass die Verfügbarkeitsabfrage kein unverzichtbarer Bestandteil für einen funktionsfähigen Luftverkehr darstellt.

