

Statement von Dr. Micheal Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, anlässlich des Expertenfachgesprächs „Folgen einer nationalen Luftverkehrssteuer für den Luftverkehrsstandort Deutschland“ am 15. Juli 2010 in Berlin

| | |
|---|---|
| Ungünstiger Zeitpunkt | <p>Der Luftverkehr kämpft noch mit den Auswirkungen von mittlerweile fünf Krisen: Finanz- & Wirtschaftskrise, hohe Treibstoffpreise, harter Winter, Pilotenstreik und Luftraumsperrungen aufgrund der Aschewolke.</p> <p>Die Verkehrsentwicklung beginnt sich derzeit zu erholen. So konnte in München im Juni das Passagieraufkommen von 2008 leicht übertroffen werden.</p> <p>Eine zusätzliche Belastung zum jetzigen Zeitpunkt könnte diesen Erholungsprozess stoppen und die momentan wieder einsetzende Wachstumsdynamik zunichtemachen.</p> |
| Nationale Alleingang ist schädlich | <p>Eine nationale/ regionale Belastung des globalen Luftverkehrsmarktes führt zu deutlichen Wettbewerbsverzerrungen. Schon die Aufnahme des Luftverkehrs in den Emissionshandel stellt für die europäischen Fluggesellschaften einen Wettbewerbsnachteil dar (vor allem für internationale Verkehre). Wenn jetzt noch eine zusätzliche nationale Abgabe erhoben wird, führt dies zu weiteren Verzerrungen und Verlagerungseffekten. Damit sind die deutschen Airlines auch im wichtigen europäischen Markt benachteiligt.</p> <p>Für den Münchner Flughafen bedeutet dies, dass die 1,5 Mio. Passagiere, die auf dem Landweg aus dem Ausland anreisen sich ggf. andere Alternativen suchen werden. Dazu kommen noch grenznahe deutsche Passagiere, die im Ausland starten würden.</p> <p>Vergleichbare ungelöste grenznahe Verlagerungseffekte sind seit Jahren beispielsweise auch für Mineralöl- und Tabakprodukte (Stichwort Tanktourismus) zu beobachten.</p> |
| Luftverkehr schafft Arbeitsplätze | <p>In den vergangenen Jahren ist die Zahl der Arbeitsplätze im Luftverkehr kontinuierlich gestiegen. So kamen seit 2006 allein am Flughafen München täglich zwei Arbeitsplätze hinzu. Dies sind deutlich mehr als in anderen Branchen wie z.B. in der Finanz- oder Energiewirtschaft.</p> |
| Luftverkehr trägt seine Infrastrukturkosten selbst | <p>Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern kommt der deutsche Luftverkehr für seine Wegekosten selbst auf und finanziert sich – wie international üblich - über Entgelte und Gebühren. Bereits heute gibt die Luftverkehrswirtschaft jährlich 3,3 Milliarden Euro für die Infrastrukturnutzung aus. Diese Mittel werden privatwirtschaftlich erwirtschaftet, ohne staatliche Subventionen. Bis 2020 sind Investitionen von rund 20 Mrd. Euro an den deutschen Flughäfen und weitere 20 Mrd. Euro in modernstes Fluggerät geplant. Dieses</p> |

privatwirtschaftliche Konjunkturprogramm kann allerdings nur dann geschultert werden, wenn keine weiteren Belastungen auf die Branche zukommen.

**Überproportionale
Belastung des
Luftverkehrs**

Mit einem Volumen von 1 Mrd. € wird der Luftverkehr überproportional belastet. Dies entspricht einem Anteil von ca. 7 % des Umsatzes der Fluggesellschaften. Die Stromwirtschaft wird hingegen lediglich mit knapp 4 % des Umsatzes auf Strom zusätzlich zur Kasse gebeten¹. Bei der geplanten Beteiligung des Bankensektors an den Kosten der Finanzmarktkrise dürfte der Prozentsatz noch weitaus geringer ausfallen.

**Folgenabschätzung
notwendig**

Auf europäischer Ebene ist die Folgenabschätzung (Impact Assessment) ein fester Bestandteil aller größeren Gesetzesvorhaben. Wenn man diese auch für die Luftverkehrssteuer erstellt und somit die volkswirtschaftliche Bilanz berücksichtigt, wird deutlich, dass sich der erhoffte positive Effekt für die öffentliche Hand schnell ins Gegenteil umkehrt. Zudem ist zu befürchten, dass die Luftverkehrssteuer (Bundessteuer) negative Effekte auf die Haushalte der Länder und Kommunen hat, da zusätzliche Belastungen zur Minderung der zu zahlenden Gewerbe- und Einkommenssteuer durch die Luftverkehrsunternehmen führen.

**Ökologische
Anreize bereits
vorhanden**

Die vermeintlich fehlende Steuerung des Luftverkehrs nach ökologischen Gesichtspunkten gibt es bereits. Die lärm- und emissionsabhängigen Komponenten in der Flughafenentgeltsstruktur sorgen seit Jahren dafür, dass der Einsatz von modernen und emissionsarmen Flugzeugen bei der Abrechnung honoriert wird, während für ältere und lautere Maschinen mit einer höheren Umweltbelastung auch entsprechend höhere Entgelte fällig werden. Die deutschen Flughäfen haben in den vergangenen Jahrzehnten über 470 Millionen Euro in passive Schallschutzmaßnahmen investiert. Auf Basis des neuen Fluglärmschutzgesetzes werden sie in den kommenden Jahren noch einmal 400 bis 600 Millionen Euro in die Hand nehmen.

Zudem wird der Luftverkehr ab dem 1.1.2012 in den Emissionshandel aufgenommen.

**Verzicht auf die
Luftverkehrssteuer**

Wir bitten die Bundesregierung die Luftverkehrssteuer nochmals zu überdenken und darauf zu verzichten. Ein nationaler Alleingang führt zu großen negativen Effekten. Sollte nicht darauf verzichtet werden können, so muss sie wenigstens in der Höhe reduziert werden. Auch an der Befristung bis zur Aufnahme des Luftverkehrs in den Emissionshandel, wie im Sparprogramm der Bundesregierung Anfang Juni beschrieben, muss unbedingt festgehalten werden.

¹ 2,3 Mrd. € Steuer Mehrbelastung (Brennelementesteuer) im Verhältnis zu 60,3 Mrd. € Umsatz der Elektrizitätsversorgung in Deutschland 2008