

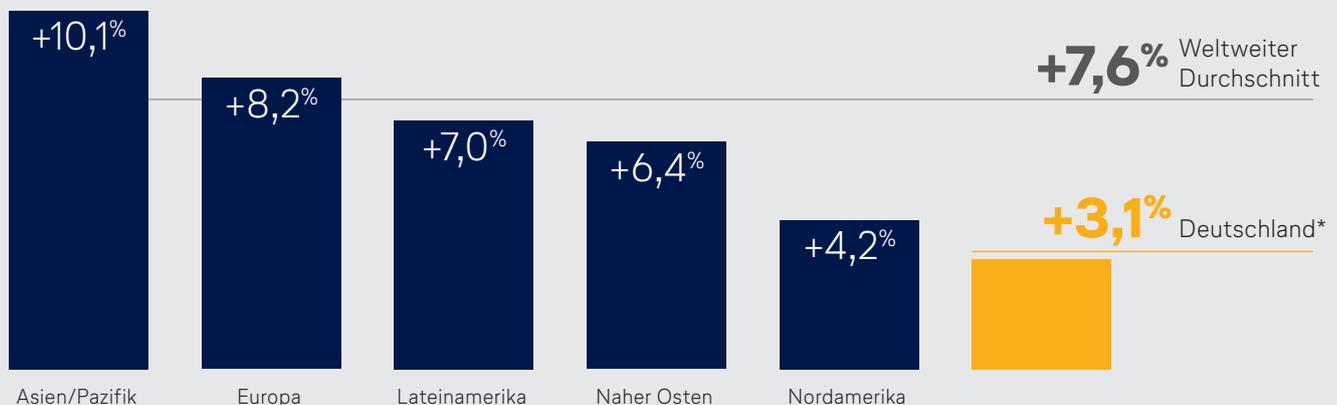
Rahmenbedingungen im Luftverkehr

ANGEMESSENES WACHSTUM FREISETZEN

2017 sind die Fluggesellschaften weltweit um 7,6 Prozent gewachsen. Europa verzeichnete sogar ein Plus von 8,2 Prozent. In starkem Unterschied dazu stehen die deutschen Airlines, die um lediglich 3,1 Prozent zulegen konnten. Die Politik kann maßgeblich dazu beitragen, dass der heimische Luftverkehr künftig wieder aufschließen kann.

DEUTSCHE AIRLINES WACHSEN UNTERDURCHSCHNITTLICH

Wachstum von Fluggesellschaften nach Region im Jahr 2017; in verkauften Passagierkilometern



* Enthält hochgerechnete Verkehrszahlen für Air Berlin ab August 2017; Quellen: DESTATIS, IWF, SVR, IATA, BDL

Drei Themen priorisieren

Die ausgelassenen Wachstumschancen sind eng verbunden mit nationalen Belastungen, die anderen Luftverkehrsstandorten erspart bleiben.

- Luftverkehrsteuer:** 590 Millionen Euro Luftverkehrsteuer mussten deutsche Fluggesellschaften allein 2017 an den Fiskus überweisen. Kaum ein anderes Land stellt solche Forderungen an seine Airline-Industrie, ganz im Gegenteil. Österreich hat seine Luftverkehrsteuer jüngst halbiert, Irland und die Niederlande haben sie ganz abgeschafft. Drei Länder, ein Ziel: Sonderbelastungen zurücknehmen, um Wachstum weit über die Airline-Branche hinaus zu stimulieren. Auch für Deutschland liegen überzeugende Zahlen vor. Nach Berechnungen von PricewaterhouseCoopers würde eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer bis 2020 ein jährliches BIP-Wachstum in Höhe von 4,1 Milliarden Euro initiieren, über 12.000 neue Arbeitsplätze schaffen – und dem Fiskus dadurch höhere Einnahmen bescheren.
- Luftsicherheitskosten:** In Deutschland werden die Kosten zur Kontrolle von Passagieren und Gepäck den Airlines über Luftsicherheitsgebühren in Rechnung gestellt. Von 2011 bis

2017 sind diese Kosten um 64 Prozent auf 693 Millionen Euro pro Jahr gestiegen. Dieser Betrag wird in Deutschland komplett an die Fluggesellschaften weitergegeben. Anders beispielsweise in Italien, Spanien oder in den USA, wo der Staat bis zu zwei Drittel der Kosten übernimmt. Und das aus gutem Grund, da der Schutz der Bürger vor terroristischen Anschlägen – diesem Ziel dienen die Kontrollen – zu den staatlichen Kernaufgaben zählt. Das sieht auch die neue Bundesregierung so und spricht sich laut Koalitionsvertrag für eine höhere Beteiligung des Staates an den Luftsicherheitskosten aus.

- Betriebszeiten:** Schon heute gelten an deutschen Flughäfen im internationalen Vergleich strikte Nachtflugbeschränkungen. So ist das Drehkreuz Frankfurt von 23.00 bis 5.00 Uhr komplett geschlossen – im Gegensatz zu allen vergleichbaren Wettbewerbern in Europa und im Mittleren Osten. Da sich die viele Milliarden Euro teure Infrastruktur somit in kürzerer Betriebszeit amortisieren muss, wird Luftverkehr made in Germany strukturell verteuert. Aber auch immer weiter steigende Zuschläge auf die Lärmgebühren belasten die Airlines und führen de facto zu wirtschaftlichen Nachtflugverboten.