



Sehr geehrte Damen und Herren,

Anfang Juni hat die Bundesregierung ein 80 Milliarden schweres Spar- und Einnahmepaket geschnürt. Auch der deutsche Luftverkehr soll nach Auffassung des Kabinetts dazu seinen Beitrag leisten.

Mit der sogenannten ökologischen Luftverkehrsabgabe will die Bundesregierung im Vorgriff auf die Teilnahme des Luftverkehrs am CO₂-Emissionshandel pro Jahr rund eine Mrd. Euro generieren. Wir sind sicher, dass eine solche Abgabe vor allem in NRW höchst schädliche Folgen haben wird.

Sie wird in letzter Konsequenz dazu führen, dass die deutsche Luftverkehrsbranche international weiter benachteiligt wird, dass Arbeitskräfte verloren gehen und Airlines ins Ausland abwandern. Zudem wird sie die Gruppe der Geringverdiener benachteiligen.

Die vorliegende Sonderausgabe des DUS-Politikbriefs nennt die Argumente, die aus unserer und aus Sicht der deutschen Luftverkehrsbranche gegen die Einführung der Abgabe sprechen. Wie immer sind wir auch und gerade bei diesem Thema sehr an Ihrer Meinung interessiert. Schreiben Sie an politikbrief@dus-int.de.

Es grüßt Sie herzlich,
Ihr Flughafen Düsseldorf International

Mit Nachdruck wendet sich der Flughafen Düsseldorf International gegen die von der Bundesregierung geplante sogenannte „ökologische Luftverkehrsabgabe“. Die Abgabe ist Teil des Anfang Juni vorgestellten Sparkonzepts der Bundesregierung und soll ab 2011 für alle Passagiere erhoben werden, die von einem deutschen Flughafen aus starten. Nach den Vorstellungen der Bundesregierung soll die Abgabe nach Energieverbrauch, Lärm und Preis gestaffelt werden und bis zur Einführung des bereits vereinbarten CO₂-Emissionshandels gelten. Die Bundesregierung erhofft sich dadurch jährliche Einnahmen in Höhe von etwa einer Mrd. Euro.

Aus Sicht des Düsseldorfer Flughafens ist die Abgabe falsch und erfüllt nicht die damit verbundenen Erwartungen. Die Planer der Luftverkehrsabgabe ignorieren internationale Zusammenhänge, unter denen der Luftverkehr in Deutschland stattfindet und missachten mögliche negative Auswirkungen.

Zusatzbelastungen für Geringverdiener

Von den deutschen Flughäfen starten im Jahr rund 91 Mio. Passagiere. Rechnet man pro abfliegendem Passagier die von Verkehrsminister Dr. Peter Raumsauer Mitte Juni genannte Abgabe von acht bis 14 Euro pro Passagier, so lässt sich in der Tat die genannte eine Mrd. Euro generieren – theoretisch. In der Praxis wird sich dieser Effekt jedoch kaum erzielen lassen: Angesichts der steigenden Belastungen der privaten Haushalte werden es sich gerade die Geringverdiener genau überlegen, ob sie sich die durch die Abgabe gestiegenen Ticketpreise leisten können. Ein Großteil der Privatreisenden wird also entweder ganz auf den Urlaubsflug verzichten oder auf grenznahe Flughäfen ausweichen, wo keine Sonderabgabe anfällt. In anderen Worten: Die Kalkulation der Bundesregierung ist nicht nur unrealistisch, sie ist auch unsozial, weil sie den Urlaub für viele Arbeitnehmer verteuert und zu einer Abwanderung von Passagieren und im Gefolge auch von Airlines und Arbeitsplätzen führt. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) rechnet damit, dass die Abgabe zu einem Passagierrückgang von etwa drei Prozent insbesondere im preissensiblen LowCost-Segment führen wird.

→ Herausgeber:

Flughafen Düsseldorf GmbH

Postfach 30 03 63

40403 Düsseldorf

Telefon: 0211-421-23366

Telefax: 0211-421-24345

www.duesseldorf-international.de

E-Mail: politikbrief@dus-int.de



Die in Köln/Bonn ansässige Airline Germanwings will im Falle der Einführung der „Ökologischen Luftverkehrsabgabe“ nach Maastricht/NL wechseln.

Negativbeispiel Niederlande

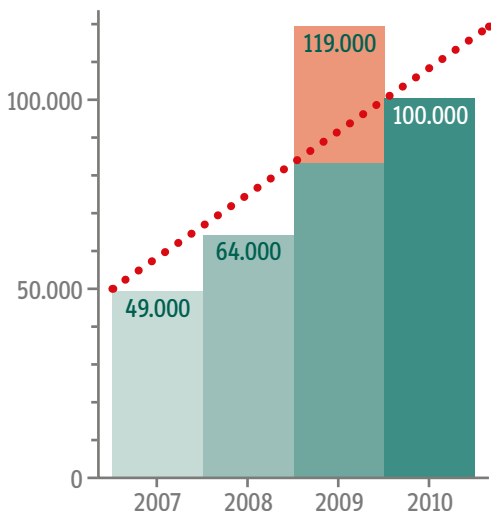
Von diesen Abwanderungen werden naturgemäß besonders die grenznahen Flughäfen betroffen sein. In NRW sind das Köln/Bonn (CGN) – wo die dort ansässige Fluggesellschaft Germanwings ja bereits angekündigt hat, im Falle der Einführung der Abgabe nach Maastricht/NL zu wechseln – und natürlich Düsseldorf International. Hier lässt sich auch exemplarisch nachvollziehen, wie sich eine solche Abgabe in der Praxis auswirkt: Die Niederlande hatten zum 1. Juli 2008 eine „Vliegtaks“ zwischen zehn und 45 Euro pro Ticket eingeführt und sich dadurch Einnahmen in Höhe von rund 350 Mio. Euro erhofft. Als Reaktion wichen jedoch zahlreiche holländische Privatreisende auf grenznahe, sprich deutsche und belgische Flughäfen aus – und fielen als „Taks-Zahler“ und als direkte und indirekte Konsumenten weg. Der dadurch entstandene Schaden für die niederländische Volkswirtschaft wird mit deutlich über eine Mrd. Euro beziffert. Konsequenterweise gab die niederländische Regierung die „Vliegtaks“ nach nur einem Jahr, nämlich zum 30. Juni 2009 wieder auf.

Profitiert hat von der „Vliegtaks“ auch Düsseldorf International: Der Flughafen Düsseldorf erfreut sich schon seit mehreren Jahren wachsender Beliebtheit bei holländischen Fluggästen. Die Entwicklung des ersten Quartals der letzten vier Jahre zeigt aber, dass ausgerechnet im Krisenjahr 2009 ein überproportionaler Anstieg an Passagieren aus den Niederlanden zu verzeichnen war. Im ersten Quartal 2010 dagegen, also nach Abschaffung der Vliegtaks, ist ein Rückgang zu verzeichnen, der wieder auf dem Wachstumskurs der vorhergehenden Jahre liegt. Ohne Berücksichtigung der Wirtschaftskrise können ca. 20.000 Passagiere allein im ersten Quartal 2009 der „Vliegtaks“ zugewiesen werden. Insgesamt wichen während der einjährigen Gültigkeitsdauer dieser Sondersteuer etwa 120.000 abfliegende Passagiere aus den Niederlanden nach Düsseldorf aus.

Natürlich kann man diese Ereignisse nicht eins zu eins auf die geplante Luftverkehrsabgabe übertragen, aber sie machen deutlich, dass die Rechnung der Bundesregierung nicht aufgehen wird.

Verlust von Arbeitsplätzen

Mit etwa 850.000 direkten Arbeitsplätzen ist der Luftverkehr (Airlines, Flughäfen, Flugzeug- und Triebwerkshersteller) einer der wichtigsten Arbeitgeber überhaupt. Die Folgen des zu erwartenden Passagierrückgangs werden nicht auf die Flughäfen beschränkt bleiben: Die Entwicklung an den Flughäfen hat gezeigt, dass eine Mio. Passagiere etwa 900 bis 1.000 Arbeitsplätze am Flughafen entsprechen. Jeder Arbeitsplatz an einem Flughafen zieht – bedingt durch die hohe Nachfrage der Airports nach Waren und Dienstleistungen – rund zwei weitere Arbeitsplätze nach sich. Übertragen auf Düsseldorf International heißt das: Rund 18 Millionen Passagiere jährlich (2008: 18,1 Mio., 2009: 17,8 Mio.) generieren etwa 17.000 Arbeitsplätze direkt am Airport und rund 34.000 weitere in den Bezugsmärkten. Hinzu kommen die Steueraufkommen des Flughafen-Konzerns, der rund 250 am Flughafen ansässigen Unternehmen sowie der zahlreichen Zulieferbetriebe. Das heißt, die diskutierte



Überproportionaler Anstieg niederländischer Passagiere in DUS – bedingt durch zwischenzeitliche Erhebung der „Vliegtrax“ im dargestellten 1. Qu. 2009

Quelle: Bericht Fluggastbefragung



Ticketabgabe der Bundesregierung wird sich sowohl direkt als auch indirekt negativ auf die Arbeitsmarktsituation auswirken. Die ADV rechnet damit, dass die Luftverkehrsabgabe insgesamt etwa 10.000 Jobs kosten wird.

Weiterführende Links zum Thema

→ **Tabellarische Übersicht der Bestandteile des Sparkonzepts**

http://www.bundesregierung.de/Content/DE/___Anlagen/2010/2010-06-07-tabelle,property=publicationFile.pdf

→ **Eckpunkte für Haushaltsentwurf 2011 und Finanzplan bis 2014**

http://www.bundesregierung.de/Content/DE/___Anlagen/2010/2010-06-07-eckpunkte-kabinett,property=publicationFile.pdf :

→ **Zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs:**

http://www.adv.aero/fileadmin/pdf/presse/2009/ADV_966-Brosch-RZ01f-online.pdf

Nachdem die Branche in den vergangenen Jahren tiefe Einschnitte hinnehmen musste, zeigte das Konjunkturbarometer zu Jahresanfang endlich wieder nach oben. So stieg die Zahl der Passagier im ersten Quartal 2010 um rund vier Prozent, Düsseldorf International verzeichnete mit 3,7 Millionen Passagieren das erfolgreichste Quartal seiner Unternehmensgeschichte (+ 7,8 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum).

Auswirkungen der Luftraumsperrungen

Mitte April war damit aber wieder Schluss: Die Luftraumsperrungen in der Zeit vom 15. bis zum 21. April als Folge der Aschewolke nach dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull machte den positiven Jahresbeginn zunichte: Düsseldorf International musste einen täglichen Umsatzverlust von rund 1 Mio. Euro hinnehmen, knapp 3.200 Flüge mit etwa 300.000 betroffenen Passagieren fielen aus. Deutschlandweit wurden über 40.000 Flüge gestrichen. Insgesamt summierten sich die Einnahmeausfälle der deutschen Airports auf täglich über zehn Mio. Euro, nach Angaben des Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) verursachten die Luftraumsperrungen den deutschen Airlines Kosten in Höhe von rund 190 Mio. Euro.

Gleichzeitig haben die europäischen Airlines damit begonnen, Rückstellungen für den Emissionshandel ab 2012 zu bilden. (Nebenbei: Dies ist eine weitere Insellösung, die die europäischen Airlines abermals benachteiligt. Nicht umsonst klammern Aviation-Analysten den europäischen Luftverkehrsmarkt von den prognostizierten Zuwächsen im Luftverkehr ausdrücklich aus.) Ein weiterer Faktor ist der Druck hin zu einer größeren Umweltverträglichkeit. Gerade die beiden großen deutschen Airlines investieren enorme Summen in junge, moderne, vergleichsweise leise und vor allem Kerosin-sparende und damit emissionsarme Flotten. So will die Lufthansa bis 2013 146 neue Flugzeuge anschaffen bei einem Investitionsvolumen von etwa 13 Mrd. Euro. Bereits im letzten Jahr hatte der Carrier 50 neue Maschinen in Dienst gestellt. Flankiert wird dies durch lärm- und emissionsbezogene Gebühren- und Entgeltstafelungen der Airports, die die Fluggesellschaften damit zum Einsatz möglichst umweltverträglicher Flugzeuge und Triebwerke animieren.



Unsere Argumente auf einen Blick

- Die Abgabe ist unsozial, da insbesondere Geringverdiener betroffen sein werden.
- Viele Passagiere werden zu Flughäfen im benachbarten Ausland abwandern, Umsteigepassagiere werden deutsche Flughäfen nach Möglichkeit meiden.
- Durch das sinkende Passagieraufkommen werden Arbeitsplätze verloren gehen.
- Die durch die Abgabe erhofften Zusatzeinnahmen von rund einer Milliarde Euro lassen sich nicht realisieren.
- Vor dem Hintergrund des Krisenjahrs 2009 und der Kosten durch die Luftraumsperrungen nach dem Ausbruch des Eyjafjallajökull stellt die Abgabe eine kaum zu bewältigende zusätzliche Belastung dar.
- Es wird für die deutschen Airlines immer schwieriger, ihr hohes technisches Niveau insbesondere in den Bereichen Emissionsverringerung und Sicherheit zu halten.
- Das Konzept der Abgabe ignoriert völlig den internationalen Charakter des Luftverkehrs und seiner unmittelbaren internationalen Konkurrenzsituation.
- Eine positive ökologische Auswirkung der „ökologischen Luftverkehrsabgabe“ ist nicht zu erwarten.

Parallel dazu haben die deutschen Flughäfen in den vergangenen Jahren insgesamt etwa 500 Mio. Euro in passive Lärmschutzmaßnahmen an Wohngebäuden in Flughafen-Nachbarschaften investiert. Allein Düsseldorf International und die hier tätigen Airlines erstatteten seit Beginn des aktuellen Lärmschutzprogramms in 2003 über 55 Millionen Euro für bauliche Lärmschutzmaßnahmen. Und was die Klimawirksamkeit des Luftverkehrs betrifft: Sein Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen liegt derzeit bei 2,2 Prozent – und ist damit etwa gleich groß wie die Klimawirksamkeit der weltweiten Nutzung des Internets.

Die „ökologische Abgabe“ ist ein Etikettenschwindel

Es ist geradezu grotesk, vor diesem Hintergrund die geplante Ticketgebühr als „ökologische Abgabe“ zu bezeichnen. Denn mit Ökologie hat dieser Griff ins Portemonnaie des Verbrauchers nichts zu tun: Er produziert mehr Kfz-Verkehr durch Fahrten zu und von Airports im nahegelegenen Ausland, Luftverkehrsemissionen werden lediglich ins Ausland verlagert, Geld für die Anschaffung umweltverträglicherer Flugzeuge wird fehlen.

Hinzu kommt, dass der Luftverkehr der einzige Verkehrsträger in Deutschland ist, der seine Wege- und Infrastrukturkosten selbst bezahlt, das heißt ohne Subventionierung durch die Öffentliche Hand. So werden die deutschen Airports in den kommenden Jahren rund 20 Mrd. Euro in die Anpassung ihrer Infrastrukturen investieren. Allein Düsseldorf International investiert jährlich zwischen 70 und 100 Mio. Euro in solche Anpassungen. Im Gegensatz dazu wurden deutsche und ausländische Kfz-Hersteller mit der Abwrackprämie, die Schifffahrtsindustrie mit üppigen Subventionen und die Deutsche Bahn mit mehreren hundert Mio. Euro direkten staatlichen Zuwendungen unterstützt.

Die Überlegungen der Bundesregierung zur Einführung einer „ökologischen Luftverkehrsabgabe“ haben mit den Realitäten im Luftverkehr wenig zu tun. Nebenstehend noch einmal unsere Argumente auf einen Blick.

[← zurück zur Startseite](#)

→ Impressum:

Herausgeber:
Flughafen Düsseldorf GmbH
Nachbarschaftsdialog und Immissionsschutz
Veronika Bappert, LtG.

Redaktion:
Peter Nengelken, LtG.

Redaktionelle Mitarbeit:
Dipl. Ing. Veronika Bappert

Gestaltung: Michael Nentwig

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.