

Bayerische Staatszeitung [Auflage: 17.300]
07.02.2014

Bayerns Flughäfen leiden unter der 2011 eingeführten Abgabe

Die Luftverkehrsteuer als Wachstumshemmnis

Wieder sind die Passagierzahlen gesunken. Der Allgäu Airport und der Flughafen Nürnberg mussten 2013 abermals Rückgänge bei den Fluggastzahlen verkraften. Einzig der Münchner Großflughafen konnte sich gegen den Trend behaupten. Einer von vielen Gründen für die schwierige Lage ist die Luftverkehrsteuer, die im Jahr 2012 dem deutschen Fiskus 948 Millionen Euro bescherte.

„Damit es wirtschaftlich für die deutsche Flughafenbranche wieder bergauf gehen kann, brauchen wir von der Bundesregierung ein klares Bekenntnis zum Luftverkehrsstandort Deutschland – verbunden mit fairen Rahmenbedingungen. Das Wachstumshemmnis Nummer eins ist nach wie vor die wettbewerbsverzerrende Luftverkehrsteuer“, sagt Münchens Flughafenchef Michael Kerkloh, der gleichzeitig auch Präsident der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ist, der *Staatszeitung*. Jährlich würden bis zu 5 Millionen Passagiere zu Flughäfen ins benachbarte Ausland abwandern, um die Luftverkehrsteuer zu umgehen.

Kerkloh sieht die wirtschaftlichen Aussichten für Deutschlands Flughäfen und damit auch für die bayerischen Airports als „getrübt“. Sie alle spürten die Folgen der europäischen Wirtschaftskrise und litten unter der schwierigen Situation der Fluggesellschaften. „Viele kleine und mittlere Flughäfen erwirtschaften lediglich noch ihre Betriebs-, aber nicht ihre Kapitalkosten“, erläutert der ADV-Präsident. Unter solchen Rahmenbedingungen wirkten „hausgemachte Wettbewerbsverzerrungen wie die Luftverkehrsteuer“ besonders giftig. Allein am Münchner Airport zahlten die von dort abfliegenden

Fluggäste im vergangenen Jahr rund 200 Millionen Euro an Luftverkehrsteuer. Rechnet man die Passagiere, die an anderen deutschen Flughäfen ein- und in München zu den jeweiligen Endzielen umgestiegen sind, hinzu, kommen noch einmal zirka 18 Millionen Euro Luftverkehrsteuer hinzu.

Auch Michael Hupe, der neue Chef des Nürnberger Flughafens, unterstreicht die negative Wirkung dieser Steuer. „Aufgrund der nationalen Sonderbelastungen, insbesondere der Luftverkehrsteuer, ist Deutschland für europäische Airlines derzeit nicht in“, sagt er zur *Staatszeitung*. Vor allem die europäischen Billigfluglinien setzen seiner Ansicht nach auf andere, wirtschaftlich interessantere Märkte. Allein die Nürnberger Fluggäste bezahlten über ihre Tickets im vergangenen Jahr rund 10 Millionen Euro Luftverkehrsteuer an den deutschen Fiskus. Und im Billigsegment sorgt dieser Steueranteil für ein Plus von bis zu 20 Prozent auf das jeweilige Ticket, so ein Sprecher des Nürnberger Flughafens. „Während Deutschland in der wirtschaftlichen Entwicklung Spitzenreiter ist, hat sich der Luftverkehr, der früher immer überproportional vom Wirtschaftswachstum profitierte, von diesem Trend abgekoppelt“, erklärt Nürnbergs Flughafenchef Hupe.

Seite 19 von 58

Fortsetzung...

...Fortsetzung

TOP

Luftfahrtgeschehen

Dies belegt auch der zweite Evaluierungsbericht „Luftverkehrsteuer in Deutschland“ des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Dessen Präsident Klaus Peter Sieglöcher erläutert der *Staatszeitung*: „Seitdem die Luftverkehrsteuer als nationaler Sonderweg in Deutschland eingeführt wurde, verlagert sich der Flugverkehr in die Nachbarstaaten Deutschlands.“ Dort sei der Luftverkehr fast doppelt so stark gewachsen. Und das trotz schlechterer Wirtschaftslage in diesen Staaten. Die Folge seien rote Zahlen bei vielen deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen. „Damit verlieren die Länder und Gemeinden Steuereinnahmen in Millionenhöhe“, unterstreicht

Sieglöcher. Die Steuer schaffe somit viele Verlierer.

Ebenfalls in der Verliererreihe stehen die wachstumstarken deutschen Industriebereiche, die stark vom Export abhängen. Der BDL-Präsident verweist auf eine Studie des Münchner ifo-Instituts, in der zum Beispiel 80 Prozent der Maschinenbauunternehmen sagen, dass der Luftverkehr für sie „sehr wichtig“ oder „wichtig“ ist. „Die 530 Millionen Euro Luftverkehrsteuer, die Deutschlands Airlines jedes Jahr an den Fiskus zahlen müssen, bremsen also nicht nur das Wachstum im Luftverkehr, sondern gefährden auch das Wachstum wichtiger Industriebereiche“, so Sieglöcher. Darum fordert der BDL wie der ADV weiter-

hin die Abschaffung dieser Steuer, die seit 1. Januar 2011 erhoben wird.

Sogar das Bundesfinanzministerium hat in einem Evaluierungsbericht im Juni 2012 festgestellt, dass die Luftverkehrsteuer wettbewerbsverzerrende Wirkung hat. Und der Evaluierungsbericht des BDL zeigt im Zweijahresvergleich deutlich die negativen Effekte für Deutschland. So wuchs der Luftverkehr von 2010 bis 2012 hierzulande um 6,2 Prozent, während er in Westeuropa um 9,2 Prozent zunahm. Insbesondere Frankreich mit einem Plus von 9,9 Prozent, Skandinavien mit einem Plus von 13,5 Prozent und die Benelux-Staaten mit einem Plus von 14,3 Prozent waren die Gewinner. Dies

erstaunt umso mehr, als die Wirtschaft in Deutschland in diesem Zeitraum um 3,8 Prozent wuchs, im restlichen Westeuropa aber nur um 1,9 Prozent.

„Die Abschaffung der Luftverkehrsteuer muss daher zwingend auf der politischen Agenda bleiben“, so Kerkloh. Denn sie sei ein nationaler Sonderweg, der deutschen Unternehmen ganz besonders schade.

Und er belastet die deutschen Fluggäste, die diese Steuer zahlen müssen. Um das bayerische Bild rund zu machen: Am Allgäu Airport entrichteten die Fluggäste über ihre Tickets 2013 rund 3,2 Millionen Euro Luftverkehrsteuer an den deutschen Fiskus.

-> RALPH SCHWEINFURTH