

Neue Bundesregierung muss den Luftverkehrsstandort Deutschland stärken

Wirtschaftliche Stabilität, Erhalt und Aufbau von Arbeitsplätzen, florierender Handel und moderne Mobilität: Die Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland muss, insbesondere auch im Interesse der deutschen Wirtschaft, nach Auffassung des Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) von der künftigen Bundesregierung vorangetrieben werden. Die Interessenvertretung von rund 100 nationalen und internationalen Fluggesellschaften in Deutschland fordert CDU, CSU und SPD dazu auf, die im Koalitionsvertrag verankerten Gestaltungsmöglichkeiten jetzt zukunftsorientiert für die Wirtschaft zu nutzen.

Das Themenspektrum ist breit. So ist die Entlastung des Luftverkehrs von der viel zu hohen Abgabenlast eine zentrale Forderung des BARIG. Die aktuell massiven Benachteiligungen der Branche gegenüber Standorten im Ausland führen de facto zu einem ungleichen Wettbewerb. Die von vielen Seiten geforderte Abschaffung der Luftverkehrssteuer wäre hierzu ein wichtiges Signal. Außerdem soll der Staat die Kosten für die hoheitliche Aufgabe Luftsicherheit weitgehend selbst finanzieren. In vielen anderen Bereichen mit ähnlicher Sicherheitsrelevanz engagiert sich der Staat bereits, lediglich der Luftverkehr trägt diese Kostenlast bis dato komplett allein. Zugleich müssen die Luftsicherheitsprozesse und deren Steuerung effizienter gestaltet werden, beispielsweise indem die Verantwortung in einzelnen Kernbereichen auch durch die Luftverkehrswirtschaft wahrgenommen werden könnte.

Passagierwachstum weltweit 2017

Deutschland liegt deutlich unter dem globalen und dem europäischen Durchschnitt



Ein weiteres wichtiges Themenfeld ist die Flughafeninfrastruktur in Deutschland. Diese muss bedarfsgerecht weiterentwickelt werden, was auch – wo eine wachsende Nachfrage dies erforderlich macht – den Ausbau von Flughafeninfrastruktur beinhaltet. Nur so lassen sich Kapazitätsengpässe, die bereits an einigen Standorten bestehen, überwinden. Zugleich müssen die Betriebszeiten an den Airports verlässlich garantiert und wettbewerbsfähig wie dauerhaft gewährleistet sein. Die Fluggesellschaften brauchen hier klare Planungssicherheit.

Liebe BARIG-Mitglieder, liebe BARIG-Partner,



2018 ist ein wichtiges Jahr für den Luftverkehr in Deutschland. Mit der Bildung der neuen Bundesregierung und dem ihr zugrundeliegenden Koalitionsvertrag eröffnen sich Chancen,

die Branche zu stärken, was sich positiv und nachhaltig auf die Wirtschaft auswirken wird. Denn Fakt ist: Der Luftverkehr ist ein eminent wichtiger, internationaler Wirtschaftsmotor. Wer den Luftverkehr stärkt, stärkt auch die Wirtschaft.

Die Koalitionäre haben in ihrer Vereinbarung Ziele beschrieben, um auf Bundesebene für den Luftverkehr nachhaltig aktiv zu werden. So müssen die hohen Gebühren, Kosten und steuerlichen Belastungen, unter denen die Branche in Deutschland massiv leidet, deutlich verringert werden. Gleichzeitig gilt es, die Luftverkehrsinfrastruktur mit Weitsicht weiterzuentwickeln sowie dauerhaft wettbewerbsfähige Betriebszeiten an den Flughäfen zu gewährleisten.

Diese Maßnahmen sind dringend und zahlen sich dauerhaft aus. Und nicht zu vergessen: Die Stärkung des Luftverkehrs in Deutschland würde in der Wirtschaft, etwa dem exportstarken Mittelstand oder dem Geschäftsreiseverkehr, nachhaltige Stabilität ermöglichen.

Wir appellieren daher an die kommende Bundesregierung, dass sie jetzt mit Entschlossenheit handelt. Der Luftverkehr in Deutschland darf gegenüber dem Ausland nicht weiter an Boden verlieren. Das in der vergangenen Legislaturperiode durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitete Luftverkehrskonzept bietet hierzu eine Grundlage. Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, den Absichtserklärungen die erforderlichen klaren Taten folgen zu lassen.

Herzlichst,
Ihr

Michael Hoppe
BARIG Vorsitzender





Fokus Luftverkehrssteuer

Die deutsche Luftverkehrssteuer muss abgeschafft werden. Seit ihrer Einführung im Jahr 2011 belastet sie die in Deutschland tätigen Fluggesellschaften pro Jahr mit über einer Milliarde Euro. Davon tragen allein deutsche Airlines rund die Hälfte. Diese Steuer verteuert das Fliegen für Passagiere und trifft die Wertschöpfung der Luftverkehrswirtschaft äußerst negativ. Sie schränkt die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ausländischen Standorten stark ein und schwächt die finanziellen Möglichkeiten der Airlines, in neue, verbrauchsärmere und leisere Flugzeuge zu investieren. BARIG setzt sich daher zielgerichtet und vehement für das Ende der Steuer ein. Diese Maßnahme würde, wie auch diverse Gutachten belegen, zu einem Anstieg der Nachfrage in allen Segmenten des Passagierverkehrs führen. Davon profitiert dann die Auslastung an den Verkehrsflughäfen und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im internationalen Kontext. Wie erfolgversprechend diese Maßnahme ist, zeigen die Beispiele Niederlande oder Österreich. Dort führte die Abschaffung der Steuer beziehungsweise ihre 50-prozentige Absenkung zu einer deutlich messbaren Belebung des Luftverkehrs.



BARIG Generalsekretär Michael Hoppe: „Wie von uns seit Jahren gefordert, muss die deutsche Luftverkehrssteuer schnell zu einem Ende kommen. Es wäre von der Politik grob fahrlässig und nicht nachvollziehbar, hier nicht zu handeln, zumal sich nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit verbessern würde. Die Steuer blockiert auch Wirtschaftswachstum und den Aufbau von Arbeitsplätzen. In den Ländern, in denen eine derartige Steuer wieder abgeschafft wurde, profitierten die Kunden und die nationale Luftverkehrswirtschaft spürbar von dieser Maßnahme.“



Fokus Luftsicherheitsgebühren

Die Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung, beispielsweise der Schutz des Staates und seiner Bürger gegen terroristische Bedrohungen, sind hoheitliche Aufgaben. Bei großen Veranstaltungen oder Demonstrationen kommt der Staat meist vollständig für die Terror- und Gefahrenabwehr auf, beim Bahnverkehr zu rund 80 Prozent. Es ist nach Ansicht des BARIG folgerichtig nicht zu rechtfertigen, dass im Luftverkehr die Kosten der Gefahrenabwehr vollständig den Airlines angelastet werden. Allein im Jahr 2017 werden den Fluggesellschaften in Deutschland für Passagier- und Gepäckkontrollen über 700 Millionen Euro berechnet, also mehr als 6 Euro pro Fluggast. Die Airlines sind hierbei verpflichtet, die Gebühren von den Passagieren zu kassieren, um sie anschließend an das Ministerium des Innern abzuführen.

„Der Sonderweg, den Deutschland in diesem Bereich beschreitet, belastet die Luftverkehrsindustrie einseitig und verzerrt den internationalen Wettbewerb“, so BARIG Generalsekretär Michael Hoppe. „Andere europäische Länder haben die Kosten für die Luftsicherheitsgebühren auf niedrigem Niveau gedeckelt, während in den USA die öffentliche Hand gut zwei Drittel dieser Kosten trägt. Eine Entlastung der Fluggesellschaften hierzulande muss schnellstens erfolgen. Daneben müssen mehr Effizienz geschaffen werden sowie die Prozesse und die Steuerung derselben grundlegend überdacht werden. Dies würde den Luftverkehrsstandort Deutschland nachhaltig stärken.“

Fokus Infrastruktur

Moderner Luftverkehr braucht eine nach den Anforderungen des 21. Jahrhunderts funktionierende Infrastruktur – auch in Deutschland.

Hierzulande ist diese jedoch teils veraltet, unzureichend effizient und/oder nicht ausreichend entwickelt. Die erkennbaren Folgen sind Kapazitätsengpässe und ineffizient ablaufende Prozesse, die teuer sind und zu unnötigen Verspätungen oder Verzögerungen führen. Insbesondere die Flughafeninfrastruktur ist insgesamt zu optimieren. Diese Aufgaben müssen Flughafenbetreiber, Airlines und die jeweiligen Landesbehörden gemeinsam umsetzen und sich dabei strikt an den Anforderungen der Airlines und Passagiere orientieren. Einer deutlich besseren Effizienz muss schnell nähergekommen werden, wobei stets auch Kosten und Abläufe im Blick zu behalten sind. Die Rahmenbedingungen und das staatliche Engagement sind in Europa vielerorts deutlich ambitionierter und zielgerichteter. Auch darf der Ausbau an Standorten, wo es gemeinsam mit der Luftverkehrswirtschaft als dringend erforderlich angesehen wird, kein Tabu sein. Stetig wachsende Kapazitätsengpässe müssen überwunden werden.



„Der Luftverkehrsstandort Deutschland steht international in einem harten Wettbewerb mit modernen, hoch effizient funktionierenden Luftverkehrsdrehkreuzen, wie sie an vielen Standorten, zum Beispiel in Kontinentaleuropa und dem Nahen Osten, zu finden sind“, erläutert BARIG-Generalsekretär Michael Hoppe. „Die Politik muss dringend ihren Teil dazu beitragen, dass auch hierzulande die Infrastruktur auf Dauer wettbewerbsfähig ist, gerade auch im Interesse von Unternehmen und Verbrauchern.“

BARIG Information:

barig.aero

Herausgeber: BARIG e.V.

Verantwortlich: Michael Hoppe
Vorstand / Generalsekretär

Frankfurt Airport Center (FAC) 1

Hugo-Eckener-Ring, 60549 Frankfurt

Telefon +49 69 23 72 88

barig@barig.aero / www.barig.aero

Redaktion: Claasen Communication,
Michael Hoppe