

**Bericht**  
**des Arbeitskreises Luftverkehr**  
**zur GKVS am 13./14. März 2013 in Kiel**  
**und zur VMK am 10./11. April 2013 in Flensburg**

**TOP 7.3/ 7: Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftverkehrswirtschaft und –industrie**

Bezug: Beschluss der Wirtschaftsministerkonferenz (WMK) zu TOP 9 der Sitzung vom 03./04.12.2012

Die WMK greift in ihrem Beschluss zu TOP 9 der Sitzung vom 03./04.12.2012 verschiedene volkswirtschaftlich relevante Aspekte des Luftverkehrs auf:

- Betonung der großen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftverkehrswirtschaft,
- Forderung nach einer Vereinheitlichung der Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Europa (etwa Single European Sky),
- Forderung, wettbewerbsverzerrende Regulierungen abzubauen (Abschaffung der Luftverkehrssteuer und keine einseitige Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel),
- Appell an die Bundesregierung, sich für bessere Wettbewerbsbedingungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft einzusetzen.

Die angesprochenen Punkte sind auch aus verkehrspolitischer Sicht ausdrücklich zu begrüßen. Die große volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs für die Exportnation Deutschland steht – jenseits der unmittelbaren Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte – außer Frage. Der Luftverkehr ist der Verkehrsträger, der den schnellstmöglichen Transport von Menschen oder Gütern über weite Entfernungen gewährleistet. Keinem anderen Verkehrsträger kommt für die Einbindung der deutschen Volkswirtschaft in die weltweiten Verkehrs- und Warenströme eine vergleichbare Bedeutung zu wie dem Luftverkehr. Güter werden vor allem dann per Luftfracht transportiert, wenn sie verderblich, transportempfindlich und/oder kapitalintensiv sind. Neben der Export- und Importwirtschaft sind auch der allgemeine Geschäftsverkehr und der Tourismussektor in besonderem Maße auf den Luftverkehr angewiesen.

Eine Vereinheitlichung der Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Europa, insbesondere die zügige Umsetzung des Single European Sky (SES), würde die Durchführung des Luftverkehrs innerhalb Europas ganz erheblich erleichtern und maßgeblich zu einem Effizienzsprung beitragen. Untersuchungen zufolge sollen durch die Realisierung des SES bis zum Jahr 2030 hunderttausende neue Arbeitsplätze in Europa entstehen und das Bruttoinlandsprodukt in diesem

Zeitraum SES-induziert in einer Größenordnung von mehreren hundert Milliarden Euro ansteigen. Positiv zu bewerten ist überdies, dass sich durch den SES die Luftraumkapazitäten verdreifachen sollen und dadurch Verspätungen von Flügen abgebaut werden können (Quelle: EU-Kommission, EUROCONTROL). Zugleich sind mit der Schaffung eines einheitlichen Luftraums ökologische Vorteile verbunden. Schätzungen zufolge kann durch kürzere und effizientere Flugrouten der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des europäischen Luftverkehrs jährlich um mehrere Millionen Tonnen verringert werden (Quelle: EU-Kommission). Schließlich wird erwartet, dass sich die Flugsicherungskosten infolge der Umsetzung des SES um 50 % reduzieren werden (Quelle: EU-Kommission, EUROCONTROL).

Der angestrebte Abbau von wettbewerbsverzerrenden Regelungen wird ebenfalls ausdrücklich begrüßt. Branchenspezifische Abgaben müssen wettbewerbsneutral ausgestaltet sein, wenn deutsche oder europäische Luftverkehrsunternehmen im internationalen bzw. globalen Vergleich nicht benachteiligt werden sollen. Die Luftverkehrssteuer bedeutet für deutsche Luftverkehrsunternehmen einen erheblichen wirtschaftlichen Nachteil gerade gegenüber den Mitbewerbern aus den benachbarten EU-Mitgliedstaaten.

Im Hinblick auf die einseitige Einbeziehung des europäischen Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel genießen Luftverkehrsunternehmen aus Drittstaaten deutliche Kostenvorteile gegenüber den europäischen Luftverkehrsunternehmen. Insoweit führt eine ausschließlich EU-weite Verpflichtung von Luftverkehrsunternehmen zur Teilnahme am EU-Emissionshandel zu deutlichen Wettbewerbsnachteilen europäischer Luftverkehrsunternehmen im globalen Maßstab.

Derzeit beträgt der Anteil des europäischen Luftverkehrs am gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der EU weniger als 5 % (Quelle: European Environmental Agency). Prognosen zufolge wird der nationale und internationale Luftverkehr in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Da mit dem künftigen Luftverkehrswachstum zugleich eine Zunahme der Schadstoffemissionen einhergeht, hat die Luftverkehrswirtschaft ihren Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu leisten.