

**BDL-Forum Finanzierung des Luftverkehrs:
Begrüßung und Einführung durch Klaus-Peter Siegloch**

Es gilt das gesprochene Wort:

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der deutschen Luftverkehrswirtschaft möchte ich Sie ganz herzlich zu unserem heutigen BDL-Forum begrüßen. Es ist bereits die dritte Veranstaltung dieser Art, bei der wir uns die Zeit nehmen, ein Thema vertieft und von mehreren Seiten zu betrachten. Nach unserem ersten Forum zum Thema Energieeffizienz und dem zweiten Forum zum Thema Fluglärm möchten wir dieses Mal mit Ihnen über die Finanzierung von Luftverkehr ins Gespräch kommen.

Wie sind wir auf dieses Thema gekommen? Der erste Grund ist sehr einfach: Sie haben sich dafür entschieden! Am Ende unseres zweiten BDL-Forums haben die Teilnehmer abstimmen können. Und die große Mehrheit hat sich für das Thema Finanzierung entschieden.

Das finden wir gut, denn wer was bezahlt, wenn wir im Zug, im Auto oder im Flieger unterwegs sind, das ist eine der spannendsten Fragen der Verkehrspolitik. Wer bezahlt die Verkehrsinfrastruktur, also die Straßen, Brücken, Gleise und Flughäfen? Wer trägt die Kosten für die Sicherheit und für den Lärmschutz? Und was kommt über Steuern und Abgaben zurück an den Staat?

Da sind wir schon mittendrin in den Themen unseres heutigen Forums. Wir freuen uns, dass wir ausgewiesene Experten für diese Themen gewinnen konnten. Im Laufe des Vormittags werden wir hören, wie sich die einzelnen Verkehrsträger finanzieren und vor allem wie sich der Luftverkehr finanziert. Lassen Sie mich eines vorwegnehmen: Während bei anderen Verkehrsträgern zaghaft über den Einstieg in die Nutzerfinanzierung nachgedacht wird – Stichwort PKW-Maut – ist diese im Luftverkehr seit Jahrzehnten Realität.

Grundsätzlich gibt es mehrere Möglichkeiten, Verkehr zu finanzieren: Entweder die Nutzer bezahlen die Kosten über Entgelte und Gebühren. Oder die Kosten werden aus öffentlichen Haushalten bezahlt. Oder auch in einem Mix aus beiden Modellen, wie bei der Bahn. Im Luftverkehr gilt das Prinzip der Nutzerfinanzierung. Das heißt, im Luftverkehr zahlen die Nutzer die Kosten für die Benutzung der Flughäfen, für die Sicherheitskontrollen und für die Flugverkehrskontrolle durch die Fluglotsen. Insgesamt zahlen sie in Deutschland zurzeit 3,5 Milliarden Euro pro Jahr, die zur Finanzierung der entstandenen Kosten verwendet werden.

Warum hat sich der Gesetzgeber bewusst dafür entschieden, den Luftverkehr über kostendeckende Nutzungsentgelte statt über Steuern zu finanzieren? Und zwar nicht nur in Deutschland sondern weltweit? – Das liegt daran, dass Flugzeuge anders als Züge, Autos und Busse vor allem international verkehren. Und das heißt, auch der Wettbewerb ist international. Auf denselben Strecken konkurrieren Airlines aus unterschiedlichen Staaten mit unterschiedlichen Steuersystemen. Würde man die eine Airline so besteuern und die andere ganz anders, dann würde das zwingend zu massiven Wettbewerbsverzerrungen führen. Ein fairer Wettbewerb wäre nicht möglich.

Das haben die Staaten früh erkannt und deshalb schon 1944 das sogenannte Chicagoer Abkommen miteinander vereinbart. In dem Abkommen ist der Grundgedanke verankert, dass sich die internationale Zivilluftfahrt auf der Grundlage von gleichen Möglichkeiten entwickeln soll. Es enthält eine Reihe von Regeln für die Finanzierung des Luftverkehrs. Unter anderem verbietet das Abkommen, den internationalen Luftverkehr durch Zusatzsteuern auf internationale Flüge doppelt zu belasten.

Deshalb führt die häufig genannte Zahl von rund 10 Milliarden Euro Subventionen für die Luftfahrt auch in die Irre. Denn eine Subvention ist doch im allgemeinen Verständnis etwas, das ein Staat gewähren und auch wieder beenden kann. Sowohl bei der Befreiung von der Energiesteuer als auch bei der Befreiung von der Mehrwertsteuer auf Auslandsflügen hat die deutsche Bundesregierung diese Möglichkeit aber nicht. Sie ist durch das Chicagoer Abkommen völkerrechtlich gebunden. Eine Kerosinsteuer würde der Vereinbarung widersprechen, denn dadurch würde Luftverkehr doppelt zur Kasse gebeten. Welche Vorgaben das internationale Recht an dieser Stelle macht, wird Ihnen Professor Guimulla nachher detailliert erläutern.

Was folgt aus der kostendeckenden Nutzerfinanzierung für die Debatten, die wir miteinander führen? Über Lärmschutz, über die Kosten der Flugsicherung, über die Gehälter im Sicherheitsgewerbe? – Für all das gilt: Das Geld kommt nicht vom Steuerzahler, sondern wird von den Nutzern des Luftverkehrs bezahlt, also von den Airlines und letzten Endes von den Passagieren. Jede Steigerung auf der Kostenseite schlägt voll auf unsere Airlines durch. Und die befinden sich in einem knüppelhaften internationalen Wettbewerb, in dem der Ticketpreis für die meisten Kunden das entscheidende Kriterium ist.

Meine Damen und Herren,

eingangs habe ich erwähnt, dass unsere heutige Veranstaltung bereits das dritte BDL-Forum ist. Auf unseren vorangegangenen Veranstaltungen haben wir miteinander diskutiert, was der Luftverkehr tut, um das Fliegen umweltschonender und leiser zu machen. Und der eine oder andere, der auch heute hier im Raum ist, hat zu uns gesagt: Schön und gut, das reicht aber noch nicht. Bitte bedenken Sie: Unsere Investitionen in neue Flugzeuge und in Umwelttechnologien am Boden sind privatwirtschaftliche Investitionen, wir zahlen das selbst. Das ist nicht bei allen Verkehrsträgern so.

Neue einseitige Belastungen für unsere Airlines und Flughäfen, die interessierte Kreise unter dem Etikett „Subventionsabbau“ diskutieren, würden nicht dem Klima oder dem Lärmschutz nützen. Im Gegenteil: Sie würden den Spielraum für diese privaten Investitionen weiter einengen!

Sie sehen, das Thema wirft eine ganze Reihe von Fragen auf: Welche Finanzierungsmodelle gibt es für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland? Welcher rechtliche Rahmen gilt für die Finanzierung des Luftverkehrs? Und schließlich: Was leitet sich daraus für die Politik ab? – Über diese und andere Aspekte wollen wir heute mit Ihnen ins Gespräch kommen. Wir freuen uns auf den Austausch!