

Ergebnisse der Arbeiten zu V 7 und V 8 Fiskalische Belastung der Kraftstoffe & Verkehrsträger und Flugpreise

Vorschlag des AK Verkehr

und Beschluss der Mediationsgruppe am 01.10.1999

Öko – Institut e.V.

Institut für Angewandte Ökologie • Institute for Applied Ecology • Institut d'écologie appliquée

1 Einleitung

Im Rahmen der Arbeiten zu den Themen V 7 „*Fiskalische Belastung der Kraftstoffe & Verkehrsträger*“ und V 8 „*Flugpreise*“ wurde in erster Linie der Frage nachgegangen, welche Effekte zukünftige Maßnahmen und Instrumente im Bereich des Luftverkehrs auf die Nachfrage und das Angebot am Frankfurter Flughafen haben werden. Ziel der Arbeiten war es, die entsprechenden Effekte in den Szenarien zu der zukünftigen Entwicklung des Flugverkehrs am Frankfurter Flughafen berücksichtigen zu können.

Die Ergebnisse basieren auf dem Expertenhearing mit dem Titel „*Ökonomische und rechtliche Instrumente mit Effekten auf das Angebot und die Nachfrage am Frankfurter Flughafen*“, das im Rahmen der Arbeiten des AK Verkehrs am 19. August 1999 in Frankfurt stattfand¹.

2 Allgemeine Ergebnisse

Es besteht Einvernehmen darüber, dass die Höhe der Flugpreise eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Nachfrage nach Luftverkehr spielt (siehe dazu V2). Angesichts der prognostizierten Wachstumsraten des weltweiten Flugverkehrs für die kommenden 20 bis 30 Jahre (zwischen 4 und 5 %) wird die Diskussion um:

- a. die Umweltrelevanz des Luftverkehrs und
- b. die Kapazitätsproblematik der Flughäfen und Luftverkehrsstraßen

zunehmen. In diesem Zusammenhang spielen Maßnahmen, die die negativen Umweltauswirkungen des Luftverkehrs und die Kapazitätsprobleme verringern wollen und einen Einfluß auf die Preise haben, eine wichtige Rolle. Dazu gehören: Steuern, Abgaben und Gebühren auf Emissionen, Kerosin und Ticketpreise sowie der Abbau von Subventionen und die Staffelung der Landgebühren.

Es besteht Konsens darüber, dass die meisten der genannten Instrumente und Maßnahmen Nachfragewirkungen und Effekte auf die Anzahl der Flugbewegungen haben. Sie sind jedoch indirekter Natur und stellen sich immer erst nach einer Reaktionskette aller übrigen Akteure im Luftverkehr (Mineralölindustrie, Flugzeughersteller, Airlines, Flugsicherungsbehörden etc.) über erhöhte Ticketpreise ein. Ausserdem adressieren die meisten der genannten Maßnahmen und Instrumente nicht die Reduzierung des Volumens an Flugbewegungen, sondern die Reduzierung der Umweltauswirkungen oder die Kapazitätsengpässe. Sie haben also die Verringerung der Flugbewegungen nicht als Ziel, sind dementsprechend auch nicht dafür ausgestaltet. Weiterhin hängt die Nachfragewirkung von der

- Ausgestaltung
- allmählichen oder abrupten Einführung

¹ Geladene Experten waren: Herr Fleuti, Flughafendirektion Zürich; Herr Dr. Hopf, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin; Herr Maibach, INFRAS, Zürich; Herr Mathew, Civil Aviation Authority (CAA), Großbritannien; Herr van Soest, Centre for Energy Conservation and Environmental Technology (CE), Delft.

- regionalen Ebene der Einführung (Weltweit, EU-weit, national oder lokal)
- Erlösneutralität (durch Senkung anderer Gebühren und Abgaben)

der Maßnahme ab.

Die Wirkung erhöhter Luftverkehrstarife auf die Nachfrage wird über die Elastizität bestimmt. Die Elastizität beschreibt das Verhältnis der relativen Änderung der Nachfrage zur relativen Änderung der Preise. Einigkeit besteht darin, dass der Geschäfts- und Frachtverkehr weniger preissensibel reagiert als der private Urlaubsverkehr.

Für die Diskussion im Mediationsverfahren um die Entwicklung des Frankfurter Flughafens sind in diesem Zusammenhang die folgenden Fragen wichtig:

1. Ist durch die Einführung von internationalen Maßnahmen und Instrumenten in den nächsten Jahren mit einem Rückgang der Nachfrage auch am Frankfurter Flughafen zu rechnen?
2. Kann die Einführung nationaler oder lokaler Maßnahmen und Instrumente einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Kapazitätsproblematik am Frankfurter Flughafen leisten?

3 Ergebnisse für Frankfurt

Zu 1.: Es besteht Einvernehmen darüber, dass die Einführung einer Besteuerung des Treibstoffs oder der Emissionen in den kommenden fünf bis zehn Jahren auf europäischer Ebene wahrscheinlich ist.

Ziel dieser Maßnahmen und Instrumente wird es sein, die Umweltauswirkungen des Flugverkehrs (vor allen Dingen auf das Klima) zu reduzieren und einer fairen Bepreisung der verschiedenen Verkehrsträger näher zu kommen. Sie zielen also nicht primär auf die Reduzierung der Flugbewegungen. Dementsprechend besteht Einvernehmen darüber, dass mit der Einführung und Ausgestaltung dieser Maßnahmen wegen der:

- zu erwartenden Höhe und Ausgestaltung der Maßnahmen und Instrumente und
- der zu erwartenden möglichen Reaktionen v.a. der Luftverkehrsgesellschaften auf die Preiserhöhungen

nicht damit zu rechnen ist, dass mit einem erheblichen Rückgang der Nachfrage am Frankfurter Flughafen zu rechnen ist, der das Kapazitätsproblem mittel- und langfristig lösen könnte.

Zu 2.: In diesem Zusammenhang wird in erster Linie diskutiert über die Staffelung oder Differenzierung der Lande-Entgelte nach:

- Umweltauswirkungen des Flugverkehrs (Lärm- oder Emissionsabgaben) oder
- gewünschter Start- oder Landezeit (high-peak-pricing)

diskutiert, wie sie an einigen Flughäfen in Europa schon realisiert sind oder waren (z.B.: Zürich, London).

Es wird im Konsens festgehalten, dass Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltauswirkungen an Flughäfen und zur besseren Auslastung der Kapazitäten keine nennenswerte Effekte auf die Anzahl der Flugbewegungen haben.

Hinsichtlich der ökologischen und gesundheitlichen Effekte derartiger Maßnahmen betrachtet die Mediationsgruppe diese Maßnahmen jedoch weiter (so z.B. unter Ö8).