

Subventionen im Luftverkehr – Überblick und Schlussfolgerungen



AGENDA

01 Was ist eine Subvention

Kurzbeschreibung / Untertitel /Inhalte

02 Subventionstatbestände

Kurzbeschreibung / Untertitel /Inhalte

03 Schlussfolgerungen

Kurzbeschreibung / Untertitel /Inhalte



Abgrenzung Subvention – Was ist eine Subvention?

- *„Einseitige Übertragungen des Staates an Unternehmen“*
- *„Zuwendungen der öffentlichen Hand zur Unterstützung von Wirtschaftszweigen und Unternehmen “*
- Art. 92 AEUV: **Verkehr:** ... [Verkehrs-] Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten im Vergleich zu den inländischen Verkehrsunternehmern nicht ungünstiger gestalten.
- Art. 107 AEUV **Subvention allgemein...** sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, ...
- Art. 107 AEUV (2) Mit dem Binnenmarkt vereinbar sind: Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind ... (**Corona?**)
- Art. 107 AEUV (3) Als mit dem Binnenmarkt vereinbar können angesehen werden: ... b) Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats;

Subventionsbegriff

Bundesregierung

- Finanzhilfen (Zahlungen)
- Steuervergünstigungen (Mindereinnahmen)
- Subventionsähnliche Tatbestände (Freibeträge etc.)

Institut für Weltwirtschaft (Kiel)

- „Alle Tatbestände, welche die Allokation der gesamtwirtschaftlichen Ressourcen verzerren.“

WTO

- Transfers, Steuervergünstigungen und die Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen, durch die private Unternehmen einen **geldwerten Vorteil** erlangen

OECD, Weltbank, Internationaler Währungsfonds

- Transfers
- Steuervergünstigungen
- Bereitgestellte Güter und Dienste
- Nicht internalisierte externe Effekte

Treib- und Schmierstoffe



Treib- und Schmierstoffe

- Kerosinsteuerbefreiung laut [UBA](#) etwa **8,1 Mrd. Euro** (UBA 2019)
[Basis: gesamte im Inland abgesetzte Kerosinmenge von 9,9 Mio. t. (2017)]
- [Bu.Reg.](#) Subventionsbericht **0,6 Mrd. Euro** (27. Subv.Bericht). *„Diese Schätzung basiert auf einem angenommenen Kraftstoffverbrauch innerhalb der Grenzen Deutschlands. Bei internationalen Flügen wird nur der deutsche Streckenanteil berücksichtigt.“*



Historie der Kerosinsteuerbefreiung: Die Festigung

- 1928: **Havanna. Internationale Konferenz** „Pan American Convention on Commercial Aviation“.
- „so long as a contracting state shall not have established appropriate regulations“
Kapitän eines Flugzeuges wird dem Kapitän eines Schiffes in seinen Rechten und Pflichten gleichgestellt. Da Schiffe von Steuern in fremden Häfen weitgehend befreit waren, lag es nahe, dies auch für Flugzeuge zu fordern.
- 1939 “Convention concerning Exemption from Taxation for Liquid Fuels and Lubricants used in Air Traffic”. Wegen Krieg kein Ergebnis.
- Erst auf der **Chicago Convention von 1944** wurden weitere Schritte vollzogen.
 - Keine generelle Steuerbefreiung.
 - Nur die Nichtbesteuerung des bei Ankunft verfügbaren (Rest-) Treibstoffs, soweit er für den Weiterflug ins Ausland dient, wurde vereinbart.

Kerosinsteuerbefreiung: **Wenig Kraft**

- Die EU nahm Gespräche mit ICAO auf, um eine möglichst einheitliche internationale Linie zur Kerosinbesteuerung zu erreichen. Dies führte aber zu keinen positiven Ergebnissen.
- Die EU beschloss daraufhin die **Ratsdirektive 2003/96/EC** vom 27. Oktober 2003. Darin war die Möglichkeit für Mitgliedsländer, Kerosinsteuern für nationale Flüge und internationale Flüge im **bilateralen Einvernehmen** zu erheben, enthalten.
- Deutsches Energiesteuergesetz 2006: Kerosin und Flugbenzin steuerfrei.

Steuererhebungsprinzipien

Allgemeine Prinzipien der Steuererhebung. Diese Prinzipien sind

- ***Gleichmäßigkeit***: Steuerpflichtige sollen nicht ungleich behandelt werden
- ***Bestimmtheit***: Die Steuererhebung soll nicht mit Willkür verbunden sein
- ***Bequemlichkeit und Billigkeit***: Die Steuer soll kostengünstig erhoben und bequem bezahlt werden können

Zu diesen klassischen Prinzipien kommen zwei weitere Prinzipien hinzu:

- ***Leistungsfähigkeit***: Anpassung der Steuer an die Leistungsfähigkeit der Steuerzahler
- ***Wohlfahrtsmaximierung***: Vermeidung von Fehlallokationen von Ressourcen durch ressourcenkostende Umgehungsmaßnahmen der Steuerpflichtigen

Mehrwertsteuer



Mehrwertsteuer

- In Europa ist der grenzüberschreitende Luftverkehr von den Mehrwertsteuern der beteiligten Länder befreit.
- Einige Länder besteuern den inländischen Luftverkehr (auch Deutschland).
- Laut UBA **4,2 Mrd. Euro** Mindereinnahmen 2017.
- Die Mehrwertsteuerbefreiung des grenzüberschreitenden Luftverkehrs wird im Subventionsbericht der Bu.Reg. nicht aufgeführt.

Das Europäische Mehrwertsteuersystem beruht auf dem Grundsatz, dass auf Dienstleistungen eine allgemeine Verbrauchsteuer erhoben wird.

Zukunft der Mehrwertsteuer im Luftverkehr:

- Die Bundesregierung formuliert:

„Es gibt keine völkerrechtlich verbindlichen Regelungen, die einer Aufhebung der Steuerbefreiung entgegenstehen“ .

- Wie könnte ein Ende der Mehrwertsteuersubventionen aussehen?
- Dies hat 2019 das UBA skizziert:

*„Für die Mehrwertsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs ist eine **EU-weite Lösung** sinnvoll, um einheitliche Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger zu schaffen und Wettbewerbsverzerrungen durch Abwanderung von Passagieren zu vermeiden.“*

Fluglärm



Fluglärm

Nicht internalisierte
externe Effekte

Der Schutz der Menschen vor Fluglärm ist unzureichend.

- Grenzwerte in vielen Ländern liegen über den WHO-Empfehlungen.
- Entschädigungen entsprechen nicht den Marktwerten der Schäden
- Schutzmaßnahmen wie Siedlungsbeschränkungen werden unzureichend durchgesetzt.

-
- 2017 bei Großflughäfen in Deutschland über 55 dB L_{den} : 815.000 Betroffene.
 - Für die EU als Ganzes wurde eine Zahl von rund 4 Mio. Lärmbetroffenen oberhalb von 55 dB L_{den} ermittelt.
 - Die WHO setzt die Gesundheitsgefährdungsgrenze bei 45 dB L_{den} an. Zahl der Lärmbetroffenen nicht bekannt.

Quelle: Europäische Kommission, 2019, Land Use Planning: A Key Approach to Reduce Airport Noise Annoyance, Anima Project, Brüssel, S. 8.

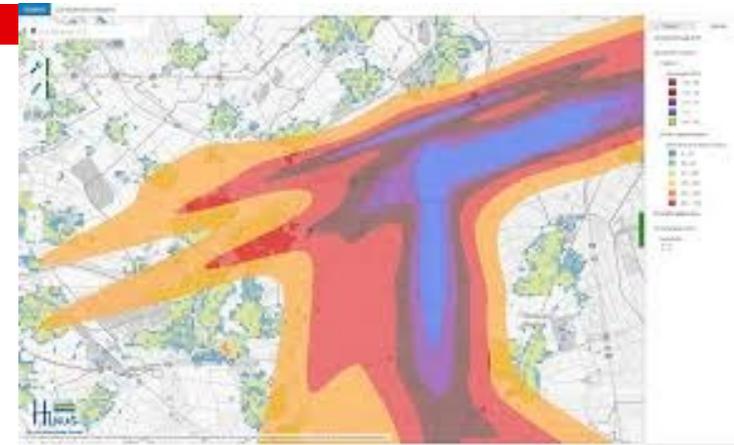
Fluglärm und ADV

ADV:

- „Die deutschen Verkehrsflughäfen nehmen das Thema Fluglärm und den umfassenden Schutz der Anwohner sehr ernst.“
- „Die ADV-Flughäfen engagieren sich seit **Jahrzehnten** dafür, Fluglärm zu reduzieren und die Bevölkerung vor Lärmbelästigung zu schützen. Sie realisieren, unterstützen und fördern zahlreiche Fluglärmschutzmaßnahmen.“

In Deutschland ist die Zahl der Lärmbetroffenen oberhalb von 55 dB L_{den} zwischen 2017 und der letzten davorliegenden Messung von 2012 um 10,5% angestiegen.

Quelle: UBA, 2019, Umweltschonender Luftverkehr, S. 42.



Fluglärm – Zukunft

- WHO Empfehlung L_{DEN} -Wert von 45 dB und ein L_{night} -Wert von 40 dB.
- Das UBA hat Vorschläge im Hinblick auf eine Lärmkontingentierung gemacht. Sie zielen auf eine ganzheitliche Sicht des Lärmproblems. „*Es wird eine Art der Belastungsdeckelung angestrebt*“.

-
- Aerospace Europe Conference AEC2020 in Bordeaux im Februar 2020.
 - **Vertreter von Rolls Roys: Zeigte, dass verschiedene Techniken, mit denen man Schalldrücke ausgehend von Flugzeugkörpern, Flügeln und Triebwerken verringern könnte, von den Airlines nicht nachgefragt oder nachgerüstet würden. Die zulässigen Lärmgrenzwerte lägen oberhalb dessen, was moderne Triebwerke schafften. Lärmabhängige Komponenten in Flughafengebühren sind zu niedrig. Deshalb sei die Bereitschaft, Kompromisse zugunsten weiterer Lärminderung einzugehen, gering – so der Vertreter von Rolls-Royce.**

UBA, 2019, Umweltschonender Luftverkehr, S. 115.

Flugsicherung



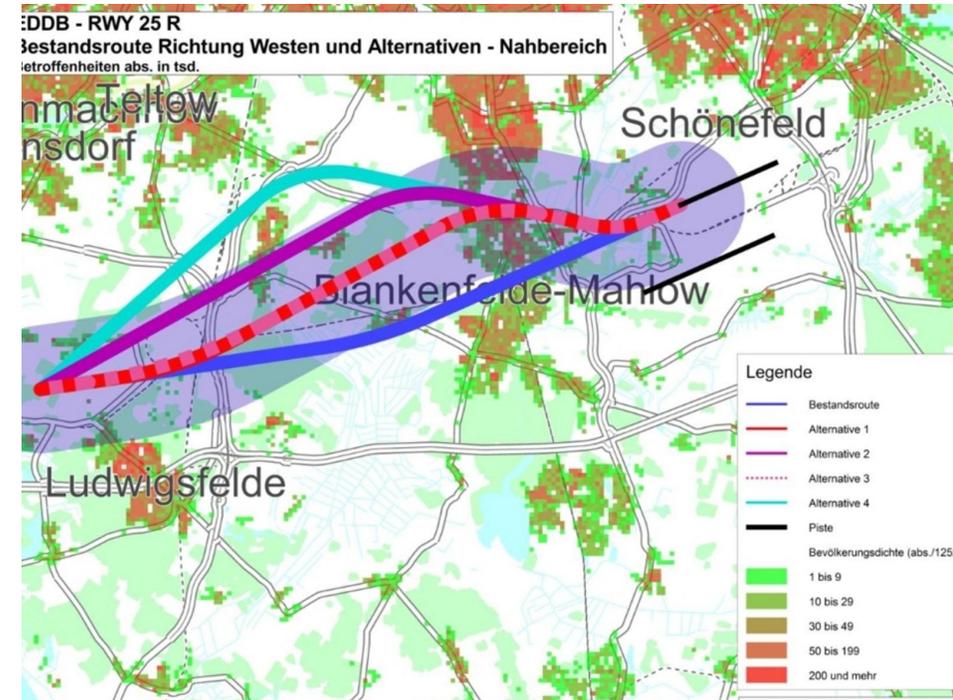
Flugsicherung und Flugverfahren

Flugverfahren

- Art und Weise, wie Flugzeuge bei Start, Landung und im Reiseflug in großen Höhen betrieben werden und sich bewegen.

Flugroute

- Geographische Orte, die Flugzeuge während des Fluges erreichen.
- „Dreidimensionale Pfade“ der Flugreise.
- Trajektorie eines Fluges.



Flugsicherung und Flugverfahren

- Soweit Flugverkehrskontrollstellen vorhanden sind, müssen nach §33 der LuftVO Piloten die vorgeschriebenen Flugverfahren einhalten.
- Die Flugverfahren werden durch das **Bundesaufsichtsamt für die Flugsicherung** (BAF) per Verordnung festgelegt. Fachliche Vorarbeit übernimmt die **Deutsche Flugsicherung GmbH** (DFS). Dabei wird sie durch die örtlichen Fluglärmkommissionen beraten.
- Einzige Gesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das BMVI. Die DFS GmbH übernimmt „*Durchführungsaufgaben*“ der Flugsicherung, während das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die staatliche „*Aufsichtstätigkeit*“ innehat.

Flugverfahren **Handlungsalternativen**

Folgende Handlungsalternativen sind verfügbar:

- Veränderung des **Höhenprofils** eines Fluges,
- Veränderung des **lateralen Profils** (Umfliegung von Siedlungsgebieten),
- Gezielte und **wechselnde Routennutzung**,
- Veränderung von **Anflug- und Steigparametern** (kontinuierlicher Sinkflug, Steilstartverfahren).

Abwägung:

- Lärm- und Umweltschäden
- Laterales oder Höhenprofil (Flugzeit, Kosten)
- Sonstiges (Sicherheit)

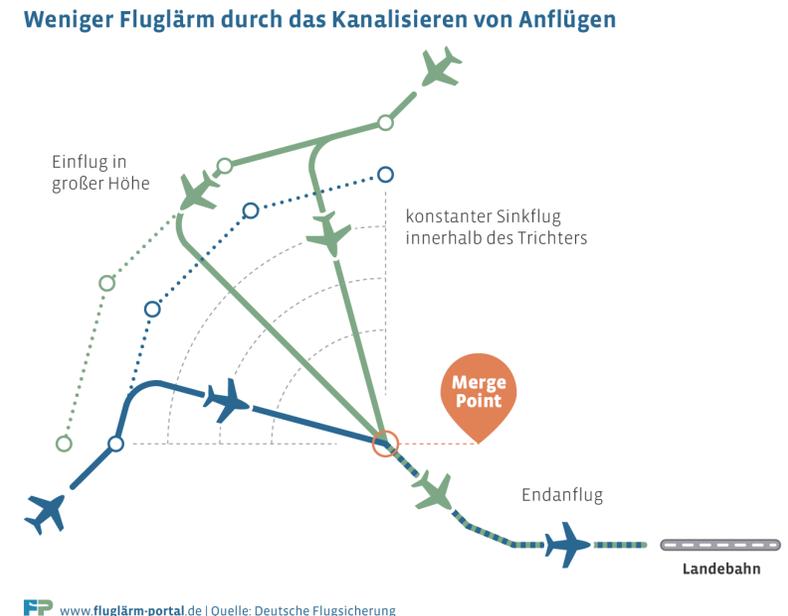
Weniger Fluglärm durch kontinuierlichen Sinkflug



Nicht internalisierte
externe Effekte

Flugsicherung und Flugverfahren

- DFS: kein bekanntes Abwägungssystem. Evtl. Bevorzugung der Luftverkehrsinteressen.
- UBA: Keine direkte Beteiligung der Öffentlichkeit an der Festlegung der Flugverfahren durch Durchführungsverordnungen zur Luftverkehrsverordnung.
- Bei verfügbaren alternativen Flugverfahren:
 - Freiräume bezüglich der Nutzung.
 - DFS bestimmt die Nutzung autonom.
 - Keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).
 - DFS und BAF legen die Flugverfahren selbst fest.



Deutsche Flugsicherung Einseitigkeit

Das **Einzelfreigabeproblem**:

- UBA: *„Es ist jedoch problematisch, wenn sich in der Praxis des Flugbetriebs Einzelfreigaben derart häufen, dass sich zusätzliche faktische Flugrouten herausbilden. Durch eine solche Verwaltungspraxis der Flugverkehrskontrollstellen werden die Funktion und der Sinn und Zweck der **rechtsstaatlich gebotenen planerischen Abwägung** bei der Festlegung von Flugverfahren durch deren systematische Nichtanwendung in Frage gestellt.“*

Deutsche Flugsicherung - **Interessenverquickung**

- Der Vorsitzende der Geschäftsführung der Deutschen Flugsicherung war zugleich Präsident des größten Lobbyverbandes der Luftverkehrswirtschaft, BDL.
- **Erstaunliche Vergütung der Geschäftsführung der DFS:**
- Die erfolgsunabhängige Komponente des Vorsitzenden betrug 2017 0,35 Mio. Euro, die variable Komponente 0,18 Mio. Euro, zusammen 0,53 Mio. Euro. Der Stand der Pensionszusagen des Vorsitzenden betrug Ende 2017 1,04 Mio. Euro, was bei einem Dienstbeginn 2013 etwa 200.000 Euro p.a. ausmacht.
- **„Der amtierende BDL-Präsident Prof. Scheurle zur Wahl seines Nachfolgers im Mai 2020: ‚In der aktuellen Krise zeigt sich, wie wichtig eine gemeinsame Interessenvertretung aller Akteure der Branche ist.‘ “**
(Quelle: <https://www.bdl.aero/de/presse/pressemitteilungen/peter-gerber-folgt-auf-klaus-dieter-scheurle-als-bdl-praesident/>)
- **Forderung: Bundesvereinigung gegen Fluglärm sollte einen Platz im Aufsichtsrat der DFS GmbH fordern.“**

Flughafenentgelte



Flughafenentgelte

- Das Luftverkehrsgesetz regelt in **§19b LuftVG** Entgelte für (alle) Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem, Beleuchten, Starten, Landen, Abstellen von Luftfahrzeugen sowie dem Abfertigen von Fluggästen und Fracht.
- Art. 15 ICAO-Abkommen: „The users shall ultimately bear their **full and fair share of the cost** of providing the airport” und “the cost to be allocated is the full cost of providing the airport.”
- EU 2009 Richtlinie über Flughafenentgelte: *„Dem ICAO-Rat zufolge ist ein Flughafenentgelt eine Abgabe, die eigens dazu bestimmt ist und erhoben wird, um die **Kosten** für die Bereitstellung von Einrichtungen und Dienstleistungen für die Zivilluftfahrt zu decken“*

Flughafenentgelte – diverse Incentive-Programme

- Streckenförderung
- Risikoübernahme (Landegebühren nach PAX und nicht pro Flug)
- Quersubventionierung
 - Frachtsubventionierung
 - Kurzstreckensubventionierung
 - Umsteigersubventionierung
 - Nachtflugsubventionierung
 - Subventionierung mit Non-Aviation-Leistungen
 - Bodenabfertigungsdienste

Flughafenentgelte – Beschränkung des Wettbewerbs durch Bu.Reg.

Zahl der Wettbewerber für Bodenverkehrsdienste nach BADV:

- Für die meisten Flughäfen lautet die *maximale* Zahl von Anbietern „zwei“.
- Flughafeneigener Anbieter hohe Marktanteile (Hamburg 95%, Hannover 77%, Stuttgart 80% und in Köln 79%).

Regulierungskontrolle



Regulierungskontrolle

- Wenn die Einhaltung von Vorschriften nicht geprüft wird, kann dies subventionsähnliche Folgen auslösen.
- Unternehmen können unentdeckt gegen Regulierungen verstoßen.
- Regularien werden witzlos.

Beispiele:

- Prüfung der Flughafenentgelte. Prüfer: *„Für einen Außenstehenden ist das Vorgehen des Flughafens bei der Kostenrechnung aus den Konsultationsunterlagen nicht nachprüfbar“*.
- *„Wir haben hier keine Controller“* oder *„Wir sind auf eine gewisse Ehrlichkeit des Flughafens angewiesen“* oder *„Wir haben weder die Mittel noch den Anspruch, die Aufgabe eines Bilanzprüfers wahrzunehmen“* sind typische Aussagen.
- Private Investor Test (nur anfängliche lasche Prüfung; keine spätere Wiederholungsprüfung)



Verspätungen



Verspätungen

- Verspätungen mindern die Qualität einer versprochenen Reiseleistung.
- Verspätungen in den Abend- und Nachtstunden belasten Flughafenanrainer, weil sie für Nachtstörungen nicht angemessen entschädigt werden.
- Als wichtigste Ursachen wurden unrealistische Flugpläne, zu geringe Ressourcen (Flugzeuge, Wartung, Crews) und zu dichte Slots an Flughäfen ausgemacht.
- Systematische Verspätungsstrategien möglich durch **laxe Sanktionierung**

0745	FR	2178	DUS Weeze	A	Verspätet 10:20
0755	4U	2014	Stuttgart	D	Verspätet 10:00
0755	FR	5492	Frankf Hahn	A	Verspätet 10:00
0800	FR	5903	Bremen	A	Verspätet 10:20
0800	4U	012	Köln Bonn	D	Verspätet 10:10
0810	FR	9703	Stockholm	A	Verspätet 10:20
0835	SX	4011	Bern	D	Verspätet 09:17
0850	EZ	1591	Genf	A	Verspätet 10:23
0850	LY	351	Tel Aviv	A	Gelandet
0855	EZ	4371	Lyon	A	Verspätet 10:

Verspätungen: einige Zahlen

- Forbes (2008) zeigt für die USA, dass eine Verspätungsminute für die Reisenden einen Wert von **1,42 USD** hat.
- Gayle und Yingma kommen 2018 zum Ergebnis, dass Reisende im Mittel bereit sind, für die Vermeidung von Verspätungen **1,56 USD** pro Minute zu bezahlen.
- **US Airlines entschädigen** einer anderen Studie zufolge Reisende mit rund 45 USD pro Stunde Verspätung. Das sind **0,75 USD/Minute**.
- Ball et al. 2010 mit Daten für 2007, dass die direkten Verspätungskosten im US-Luftverkehr **29 Mrd. USD** betragen, von denen **17 Mrd. USD** die Passagiere tragen.

Planungssicherheit



Stabilität und Verlässlichkeit

ADV: Flughäfen sind „auf verlässliche Rahmenbedingungen angewiesen“ und fordert „Betriebsgenehmigungen müssen langfristig Bestand haben“.

- Die **Luftverkehrswirtschaft** pocht auf Planungssicherheit für langfristige Investitionen in Flughäfen und Flugzeuge.
- Die **Anwohner** . pochen auf Planungssicherheit wegen Investitionen in Immobilien und soziale Kontakte.
- **Geltendes Recht:** Veränderungsinteressen von Verkehrsunternehmen haben ein hohes Gewicht. Planungssicherheit der Anwohner vermindert.
- Parallel reguliert er deren **Entschädigungsansprüche**, wenn Verkehrsunternehmen zu ihrem Nachteil wachsen, auf niedriges Niveau.

Nicht internalisierte
externe Effekte

„Effiziente
Umlaufplanung“

Flughäfen



Flughäfen

Investitionshilfen,

- die als (i) Eigenkapitaleinbringung, (ii) Gesellschafterdarlehen oder mittels (iii) Kreditbürgschaften vorgenommen werden.

Zuschüsse zum laufenden Betrieb (Betriebsbeihilfen)

- Sie erfolgen häufig in der Form (i) der Übernahme einzelner Kostenkomponenten (Feuerwehr, Sicherheitsdienste, Flugsicherung), (ii) des Verzichtes auf Zinsen und Dividenden für eingebrachtes Kapital oder (iii) der Verlustübernahme.

Negative externe Effekte

- Eine dritte Form der Subventionierung besteht darin, dass belastete Anwohner nicht marktgerecht entschädigt werden müssen (fehlende Internalisierung negativer externer Effekte).

Flughäfen

- Übernahmen von Aufgaben wie Flugsicherung und Sicherheitsdiensten
- Übernahme der Feuerwehrkosten
- Übernahme von Schulden
- Eigenkapitalgewährung auch in Situationen, in denen nicht mit Verzinsung und Rückzahlung des eingebrachten Kapitals gerechnet wird (verlorener Zuschuss)
- Lasch durchgeführter Private Investor Test
- Verzicht auf eine angemessene Kapitalverzinsung
- Verbilligte Darlehen, z.B. durch regionale Förderbanken
- Bürgschaften zum Erhalt verbilligter Darlehen am Finanzmarkt
- Verlustübernahme mittels Gewinnabführungsvertrag
- Umwandlung von Darlehen in Kapitalbeteiligungen
- Indirekte Flughafenförderung durch Förderung von Airlines z.B. durch Ticketzuschüsse, Marketingbeihilfen etc.

Flughäfen

EU-Beihilferichtlinie.

- Ab 2024 Betriebsbeihilfen untersagt.
- Investitionsbeihilfen noch erlaubt.

Es wird geschätzt, dass mehr als die **Hälfte der rund 460 Flughäfen in der EU** auch auf längere Sicht noch Zuschüsse für ihren laufenden Betrieb benötigen.

Flughafenmanagement

- Hilfsturbinen
- Triebwerktests
- Vorfeldfahrzeuge

- Probleme: Feinstaub, Lärm, Kerosinverbrauch

Schallschutzhalle für Triebwerktests

Lärmreduktion am Flughafen Hamburg



 www.fluglärm-portal.de | Foto: Michael Penner

Infrastruktur



Infrastruktur

- Staat kann nur Infrastruktur errichten, die sich langfristig amortisiert.
- OECD warnt vor zu viel nicht amortisierter staatlich bezahlter Infrastruktur.
- „Daseinsvorsorge“ zumeist nicht zutreffend.



Hersteller



Hersteller

Airbus, Boeing, Dornier, Bombardier.



- EU: Es sei Ziel, im Luftverkehr „*global leadership*“ zu erreichen angesichts
- „*fierce competition from both established and emerging rivals*“. Deshalb müsste die
- „*competitiveness of European industry*“ erhalten und gestärkt werden.
(Quelle: Flightpath 2050)
- „*Balanced regulatory framework*“
(Fquelle: lightpath 2050)
- “*Streamlined certification processes*“ mit einer „50%-igen Kostenreduktion“; 2012, d.h. vor 737-Max-Desaster.

Forschung



Forschung

- Förderung von “*Flagship-projects and -programmes*” sowie
- „*the whole innovation process from basic research to full-scale demonstrators*“.

Anmerkung: Grundlagenforschung kann staatlich sein, anwendungsnahe Forschung nicht.



Quelle: Europäische Kommission, 2012, Flightpath 2050, S. 15.

Airlines



Airlines – Formen der Hilfen

Kapitalmaßnahmen

Zuschüsse zum laufenden Betrieb

„unkonventionelle“ Maßnahmen



Airlines – Formen der Hilfen

- Eigenkapital,
- „Überbrückungskredite“
- nicht rückzahlbare Gesellschafterdarlehen
- Bürgschaften
- Grundstückseinbringungen
- Insolvenzverfahren nach Chapter 11 mit Entschuldungswirkung
- Verbilligte Flughafengebühren
- Zuschüsse für die Durchführung von Flügen
- verbilligter Einkauf bei Staatsunternehmen (Emirates)
- Kapitalmaßnahmen (nach Aufzehrung des EK durch langjährige Verluste)
- Entgelt für Regionalwerbung (Ryan Air, Straßburg)
- Staffelung von Flughafengebühren zugunsten einer Airline

Luftverkehrsabkommen



Luftverkehrsabkommen

- Durch „*Flughafenentgelte, Flugsicherungsgebühren, Luftverkehrsabkommen und Betriebszeiten ... soll eine veränderte Wahl des Umsteigeflughafens **zugunsten der deutschen Drehkreuze***“ bewirkt werden.
- Das würde „***die deutschen Netzwerkfluggesellschaften in besonderem Maße***“ stärken.

Quelle: DIW-Econ, 2015, Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung – Schlussbericht (S.11)
(Dobrindt)

Gefälligkeitsgutachten



Gefälligkeitsgutachten



- Gefälligkeitsgutachten sind Schriftstücke, welche Zielen eines Auftraggebers verpflichtet sind und zu diesem Zweck von Fakten und objektiven Tatbeständen abweichende Inhalte haben.
- Die tatsächlichen Eigenschaften einer Situation werden verzerrt wiedergegeben.
- Die Genehmigung von Projekten auf Basis von Gefälligkeitsgutachten kann subventionsähnliche Folgen haben, weil die Allgemeinheit ein schlechteres Verhältnis von Vorteilen und Lasten tragen muss, als es den Anschein hat.

Oxford Economics

- *“We can creatively apply economic principles to nearly any issue.”*

Ein Gefälligkeitsgutachter war **ehrlich**

„Mein Gutachten ist ausschließlich für den Auftraggeber bestimmt und enthält Aussagen, welche andere Leser für deren Zwecke in die Irre führen könnten.“



Zusammenfassung



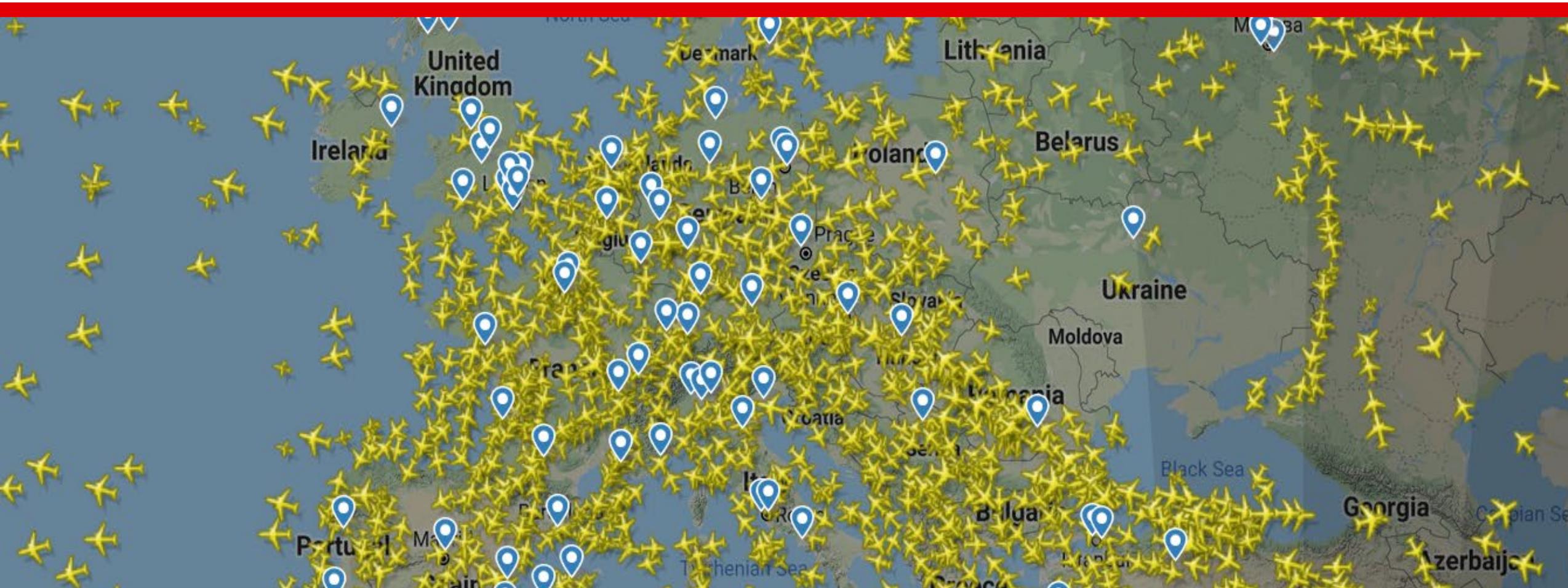
Das Subventionssystem in der Gesamtschau

- Gefälligkeitsgutachten
- Verspätungen und Entschädigungen
- Luftverkehrsabkommen
- Planungsrecht
- Rechtskontrolle (Behörden)
- Gerichte?



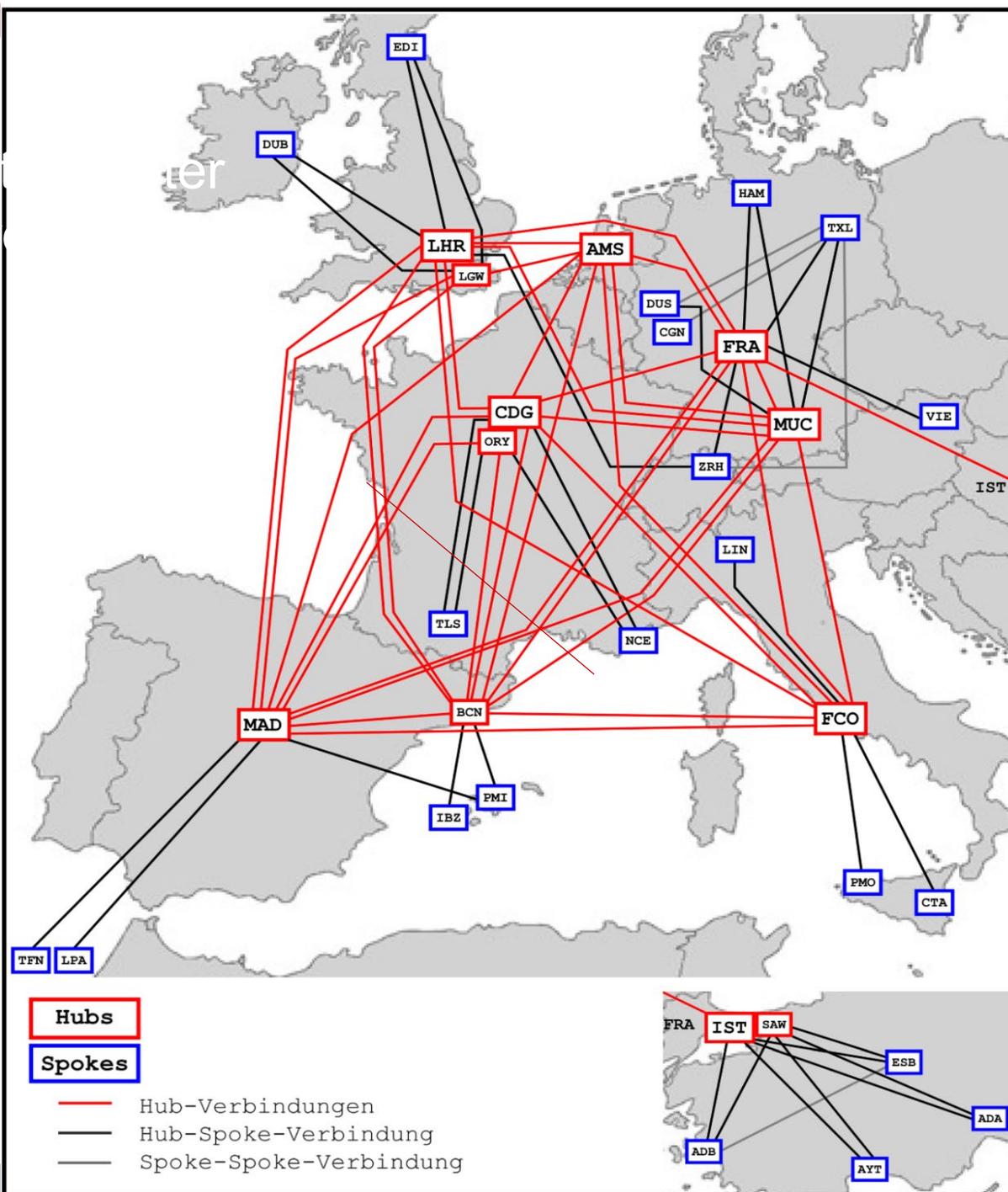
Was könnte man tun?

- Stopp der Subventionen.
- Kein Flughafeneigentum durch Bund und Länder.
- EU: Verhinderung der Subventionierung im Europäischen Ausland.
- **Sonst:** Bilaterale Luftverkehrsrechteaufteilung an Bedingungen knüpfen.
- Nachhaltige Luftverkehrsstrukturen gestalten.



Reduktion der Zahl der Flugbewegungen

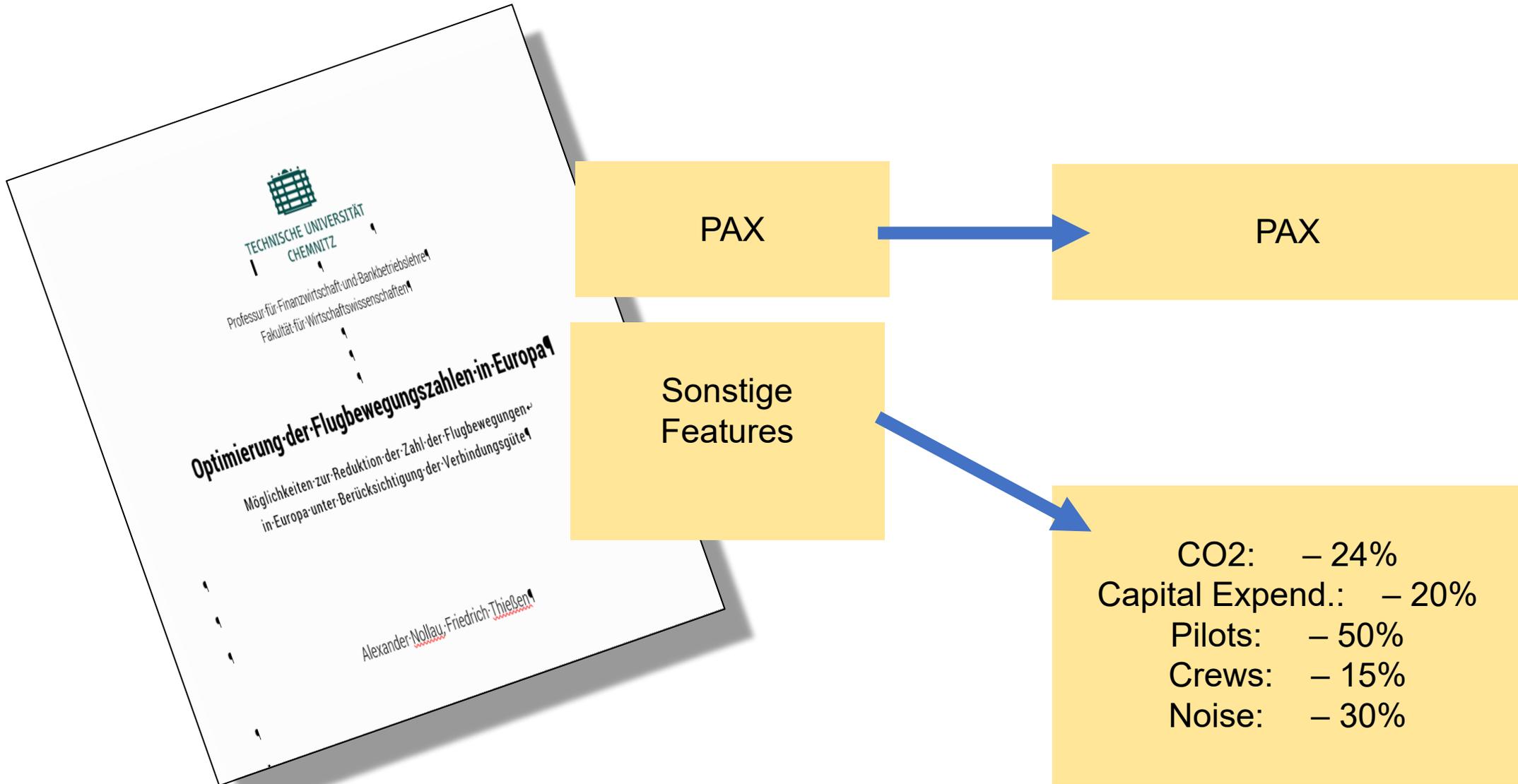
Betrachteter Streckenplan



Keine neue Startbahn in München nötig!

	Altes System 17. Nov. 2017	Neues System
No. of Flights	2048	738
Passengers	285.600	285.600
PAX / Flight	140	387

Weniger Flugbewegungen – Mehr Passagiere



Flugplan Düsseldorf

Flüge von DUS nach Palma, Dienstag 21.5.2019

X3 = Hapag Lloyd,
DE = Condor Thomas Cook,
EW = Eurowings,
QE = Cross Air, Frankreich

Flug-Nr.	nach	Geplant	Erwartet 	Gate	Check-in	Bemerkung	Frühere Flüge 
OE 140	Palma de Mallorca	05:50		A48	135-141		+
X3 2312	Palma de Mallorca	05:50		B77	198-199		+
X3 2914	Ibiza	05:50		B23	206-207		+
DE 1514	Palma de Mallorca	05:55		B52	171-190		+
LH 073	Frankfurt	06:00		A40	114-120		+
OE 522	Palma de Mallorca	06:00		A30	135-141		+
EW 9584	Palma de Mallorca	06:05		A68	151-170		+
EW 9588	Palma de Mallorca	06:20		A49	151-170		+

Flüge am 13.6.2019 ab Zürich (LX = Crossair, EW = Eurowings EJU = EasyJet Europe)

- Berlin EJU 8.45 Uhr
- Berlin LX 8.50 Uhr

- Düsseldorf EW 8.50 Uhr
- Düsseldorf LX 9.00 Uhr

- Düsseldorf LX/LH 20.35 Uhr
- Düsseldorf EW 20.40 Uhr

- Palma d M VY 16.45 Uhr
- Palma d M LX 16.55 Uhr

Flüge am 13.6.2019 ab Zürich

- London City CJ/BA 10.10 Uhr
- London Heathrow BA 10.20 Uhr
- London Luton EZY 10.20 Uhr
- London Gatwick EZY 10.25 Uhr
- London Heathrow LX 10.30 Uhr

Route: ORY - TLS			Datum: 17.11.2017		
Fluggesellschaft: Air France					
Start	Dauer	Ankunft	Flugnummer	Aircraft	PAX Route
06:30	01:15	07:45	Air France 6100	Airbus A319	104
07:00	01:15	08:15	Air France 6102	Airbus A321	146
08:15	01:15	09:30	Air France 6104	Airbus A320	130
08:40	01:15	09:55	Air France 6106	Airbus A321	146
09:00	01:15	10:15	Air France 6108	Airbus A319	104
09:20	01:15	10:35	Air France 6110	Airbus A320	130
10:15	01:15	11:30	Air France 6114	Airbus A320	130
10:45	01:15	12:00	Air France 6116	Airbus A320	130
11:30	01:15	12:45	Air France 6118	Airbus A321	146
14:00	01:15	15:15	Air France 6122	Airbus A321	146
15:00	01:15	16:15	Air France 6124	Airbus A321	146
15:30	01:15	16:45	Air France 6126	Airbus A321	146
15:55	01:15	17:10	Air France 6128	Airbus A319	104
16:30	01:15	17:45	Air France 6130	Airbus A320	130
17:00	01:15	18:15	Air France 6132	Airbus A320	130
17:30	01:15	18:45	Air France 6134	Airbus A321	146
18:10	01:15	19:25	Air France 6136	Airbus A320	130
18:40	01:15	19:55	Air France 6138	Airbus A321	146
19:10	01:15	20:25	Air France 6140	Airbus A321	146
19:40	01:15	20:55	Air France 6142	Airbus A320	130
20:10	01:15	21:25	Air France 6144	Airbus A319	104
20:50	01:15	22:05	Air France 6146	Airbus A319	104
21:40	01:15	22:55	Air France 6148	Airbus A321	146
Min:	01:15			ges.:	3020
Anzahl:	23			Durchschnitt:	131
Fluggesellschaft: easyJet					
Start	Dauer	Ankunft	Flugnummer	Aircraft	PAX Route
06:50	01:15	08:05	easyJet 4019	Airbus A320	134
08:30	01:15	09:45	easyJet 4021	Airbus A319	114
09:15	01:15	10:30	easyJet 4023	Airbus A320	134
11:50	01:15	13:05	easyJet 4025	Airbus A320	134
15:30	01:15	16:45	easyJet 4027	Airbus A320	134
18:00	01:15	19:15	easyJet 4029	Airbus A320	134
19:10	01:15	20:25	easyJet 4031	Airbus A320	134
Min:	01:15			ges.:	918
Anzahl:	7			Durchschnitt:	131
Totales	Ges. Anzahl	Ges. Anzahl	Gesamt		
Minimum	Flüge	Passagiere	Durchschnitt		
01:15	30	3938	131		
Air France	Sitzplätze	Sitzladefaktor	easyJet	Sitzplätze	Sitzladefaktor
Flugzeugtyp	maximal	73%	Flugzeugtyp	maximal	73%
A319	143	104	A319	156	114
A320	178	130	A320	186	136
A321	200	146			

Flüge von Paris nach Toulouse an einem Tag

... alle 30 Minuten!

**Lasst uns den Luftverkehr
nachhaltig neu gestalten!**

Vielen Dank

