

**Kommentar zu dem Beitrag:
Beeinflusst die Luftverkehrssteuer Passagieraufkommen?
Ergebnisse einer Paneldatenanalyse (von Paul Gurr und Maik
Moser) ***

VON HANS-MARTIN NIEMEIER UND FRANK FICHERT

Der Artikel von Paul Gurr und Maik Moser beschäftigt sich mit einem aktuellen und seit Jahren strittigen Thema der deutschen Luftverkehrspolitik. Er beruht auf einer fundierten Analyse und ist zudem klar geschrieben. Er stellt einen wichtigen Beitrag zu der Debatte um die Luftverkehrssteuer dar.

Die Autoren führen den Leser gut in die Debatte ein und erklären die nach Entfernung gestaffelte Luftverkehrssteuer mit ihren rechtlichen Grundlagen. Im Anschluss begründen sie theoretisch ihre Hypothese, nach der die deutsche Luftverkehrssteuer zu einem Rückgang der Anzahl der einsteigenden Passagiere führt. Auch dies überzeugt, wobei jedoch die Rolle von Slots nicht thematisiert wird (vgl. unten). Die Hypothese wird dann mit verschiedenen Regressionsmodellen für die Jahre 2010 bis 2016 getestet. Im Ergebnis führt eine Erhöhung der Luftverkehrssteuer um 1 € zu einem Rückgang der Zahl der Einsteiger von 0,2%. Das Ergebnis wird mit anderen Studien verglichen, die auf anderen Methoden (Soll-Ist Vergleichen) beruhen. Es bestätigt diese Untersuchungen mit der Ausnahme der Analyse von Thießen, die von keinem Rückgang der Zahl der Einsteiger ausgeht. Die Regressionsrechnungen sind valide und stellen gegenüber den Soll-Ist Vergleichen methodisch einen Fortschritt dar. Auch das Ergebnis ist plausibel, wobei jedoch aufgrund der Slotproblematik weiterer Untersuchungsbedarf besteht (vgl. unten). Abschließend

* Die Qualitätsprüfung / -sicherung des Beitrags „Beeinflusst die Luftverkehrssteuer Passagieraufkommen? Ergebnisse einer Paneldatenanalyse“ von Paul Gurr und Maik Moser erfolgte gemäß dem auf der Homepage der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft dargestellten (Alternativ-)Ansatz zur transparenten Qualitätsprüfung und -diskussion (siehe www.z-f-v.de → „Einreichung von Beiträgen und Begutachtung / Qualitätsprüfung“). Dabei wird von einem fachkundigen Wissenschaftler eine zustimmende Stellungnahme zur Veröffentlichung des Beitrags eingeholt und zusammen mit dem Beitrag veröffentlicht.

Anschriften der Verfasser:

Prof. Dr. Hans-Martin Niemeier
Bremen University of Applied Sciences
Werderstr. 73
28199 Bremen / Germany
E-Mail: Hans-Martin.Niemeier@hs-bremen.de

Prof. Dr. Frank Fichert
Hochschule Worms
Erenburger Straße 19
67549 Worms / Germany
E-Mail: fichert@hs-worms.de

werden die Ergebnisse diskutiert und in die verkehrspolitische Diskussion eingeordnet. Auch dieser Abschnitt überzeugt.

Damit kommen wir zu den kritischen Anmerkungen, die wir auf einen Aspekt der Überwälzungshypothese beschränken² (zu den weiteren Aspekten der Überwälzungshypothese vgl. Forsyth et al., 2014). Die von den Autoren angenommene Überwälzung der Steuer auf den Ticketpreis gilt für Flughäfen mit ausreichenden Kapazitäten, jedoch nicht wenn die Nachfrage temporär oder dauerhaft das Angebot übersteigt. Überschussnachfragen werden an deutschen Flughäfen mit Hilfe von Slots rationiert, da die Entgelte nicht den Markt räumen. An deutschen Flughäfen gibt es keine nach Auslastung zeitlich differenzierten Entgelte. Die Differenz zwischen den Flughafenentgelten und den markträumenden Entgelten fließt als Knappheitsrente den Fluggesellschaften zu. Die Luftverkehrssteuer hat in einem solchen Fall keine Wirkung auf die Flugpreise, sondern reduziert nur die Knappheitsrente der Slots.

Wie relevant ist dieser Fall für die deutschen Flughäfen? Ein kurzer Blick auf die Statistiken des Slotkoordinators zeigt, dass auf jeden Fall Knappheitsrenten für den Düsseldorf und Tegel bestehen. In den Tagesrandzeiten werden die Slots auch knapp in Stuttgart und München. Interessant ist die Entwicklung am Flughafen Frankfurt, der bis zur Inbetriebnahme der vierten Bahn im Oktober 2011 unter gravierender Slotknappheit litt. Danach wurde der Koordinierungseckwert schrittweise erhöht, wobei die Slots weiter koordiniert werden und die Nachfrage zumindest in den Spitzenzeiten die Kapazitäten überstieg.

Wissenschaftlich fundierte Schätzungen über die Höhe der Slotrente an diesen Flughäfen gibt es nicht und anders als im Fall von London Heathrow gibt es auch keine Preise für Slots. Es ist jedoch plausibel, dass Slotrenten nicht zu vernachlässigen sind und zumindest einen erheblichen Teil der Luftverkehrssteuer ausmachen. Die oben genannten Flughäfen haben einen Anteil von rund 70 Prozent an den gewerblichen Flugbewegungen und am Passagieraufkommen deutscher Flughäfen. Auch wenn an den Flughäfen die Slots nicht zu allen Zeiten knapp sind, spricht viel dafür, dass die Slots einen signifikanten Einfluss auf

² Es gibt noch eine Reihe von weiteren Kritikpunkten: Beispielsweise beinhaltet die Zahl der Einsteiger gemäß Statistischem Bundesamt auch die Umsteiger, die am Umsteigerflughafen als Einsteiger gezählt werden. FICHERT ET AL. (2014) argumentierten, dass die Fluggesellschaften deutsche Originäreinsteiger teilweise durch steuerbefreite Ausland-Ausland-Umsteiger ersetzt haben. Diesen Effekt, der besonders für Frankfurt und München, also für Flughäfen mit Kapazitätsengpässen, relevant ist, berücksichtigen die Autoren nicht. Ferner beginnt der Beobachtungszeitraum ein Jahr vor Einführung der Steuer und umfasst dann mehrere Jahre nach Einführung. Es wäre zu prüfen, ob die Analyse nicht besser schon einige Jahre vorher ansetzen sollte. Schließlich sind die betrachteten Einsteiger zum Teil zurück fliegende Incoming-Passagiere aus dem Ausland, sodass beispielsweise bei der genutzten Wechselkursvariablen auch gegenläufige Effekte vorliegen können, d. h., beispielsweise reduziert eine Aufwertung des US-Dollar zwar ceteris paribus die Zahl der deutschen Touristen die in die USA reisen, erhöht jedoch gleichzeitig die Zahl der aus den USA einreisenden Touristen in Deutschland.

die Wirkungskette haben, der zudem seit 2011 durch Veränderungen der Nachfrage und des Angebots variiert.

Paul Gurr und Maik Moser haben einen wichtigen Beitrag zur Diskussion um die Luftverkehrssteuer geleistet. Es ist zu hoffen, dass sie ihre Analyse fortsetzen und um die Slotproblematik erweitern.

Literatur

Fichert, F., Forsyth, P., Niemeier, H.-M. (2014), Auswirkungen der deutschen Luftverkehrssteuer auf das Passagieraufkommen - Eine Zwischenbilanz, *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 85 (3), S. 167-193.

Forsyth, P., L. Dwyer, R. Spurr, T. Pham (2014), The Impact of Australia's departure tax: Tourism versus the Economy?, *Tourism Management*, 40, S. 126-136.