

**Positionspapier des
Flughafenverbandes ADV zum Thema:
„Auswirkungen der Erhöhung der Luftverkehrsteuer
auf die deutschen Flughäfen“**

Stand: 30. April 2020

Auswirkungen der Erhöhung der Luftverkehrsteuer auf die deutschen Flughäfen

Die geplante Erhöhung der Luftverkehrsteuer trifft viele Flughäfen. Bereits heute müssen die Hälfte der internationalen Verkehrsflughäfen verluste ausweisen. Die Steuererhöhung wirkt wettbewerbsverzerrend und führt zu einer Verlagerung von Flügen zu grenznahen Flughäfen in den Nachbarländern. An den deutschen Standorten ist mit einem Rückgang der Flugverbindungen und der Beschäftigung zu rechnen. Gleichzeitig unterliegen die Flughäfen den Anforderungen des EU-Beihilferechts, das öffentliche Zuwendungen zunehmend untersagt.

Auf Basis der Verrechnung der Luftverkehrssteuer mit den Einnahmen aus ETS-Zertifikatsverkäufen hat das BMVI auf dem Verordnungsweg (LuftVStAbsenkV) eine „Absenkung“ der Luftverkehrsteuer zum 01. April 2020 auf den Weg gebracht:

Distanzklasse I: Absenkung von 13,03 EUR auf 12,90 EUR

Distanzklasse II: Absenkung von 33,01 EUR auf 32,67 EUR

Distanzklasse III: Absenkung von 59,43 EUR auf 58,82 EUR

Die neuen Steuersätze sollen ab dem 01. April 2020 gelten.

Richtigerweise sind alle Umsteigeverkehre von der Luftverkehrsteuer weiterhin befreit. Deutsche Flughafendrehkreuze und Netzwerk-Airlines stehen in einem intensiven internationalen Wettbewerb. Es gilt, das bewährte System von leistungsfähigen und sich ergänzenden großen und kleineren Flughäfen in Deutschland nachhaltig und bedarfsorientiert weiterzuentwickeln.

Einführung der Luftverkehrsteuer war ein ordnungspolitischer Sündenfall

Bereits die Einführung der Luftverkehrsteuer im Jahr 2011 hat Airlines dazu veranlasst Angebote im deutschen Markt zu reduzieren oder ersatzlos zu streichen. Die Entwicklung des Luftverkehrs im Jahresverlauf 2011 an den Flughäfen liefert eindeutige Hinweise, die auf die negativen Auswirkungen der Luftverkehrsteuer hindeuten.

Mehrere Fluggesellschaften, u.a. damals Ryanair, Germanwings und Air Berlin, haben Veränderungen ihres Angebotes in Bezug zur Luftverkehrsteuer gesetzt, die überwiegend zum Beginn des Sommerflugplans 2011 (Ende März 2011) wirksam geworden sind. Vorallem grenznahe Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low-Cost-Verkehr und innerdeutschen Flügen mussten zum Teil deutliche Einbrüche in den Passagierzahlen hinnehmen. Die doppelte Besteuerung des innerdeutschen Luftverkehrs, bei dem die Luftverkehrsteuer beim Hin- und Rückflug erhoben wird, wirkt besonders problematisch.

Nach Analysen der ADV ging der Low-Cost-Verkehr im Jahr 2011 um 5,2 Prozent zurück. Nachhaltige Rückgänge sind vor allem im innerdeutschen Low-Cost-Verkehr zu verzeichnen, der nach Kapazitätsabbau und -verlagerungen von Fluggesellschaften um 24,7 Prozent zurückging. Grenznahe ausländische Flughäfen verzeichneten hingegen im gleichen Zeitraum deutliche Zuwächse. Selbst das BMF konstatiert in Evaluierungsberichten, dass die Abgabe zu jährlichen Verkehrsverlusten von zwei bis fünf Mio. Passagieren führt. Die nationale

Luftverkehrssteuer ist dementsprechend ein inakzeptables Aufbauprogramm für grenznahe Flughäfen in unseren Nachbarländern.

Betroffen von der Steuer sind nicht nur Flughäfen und Fluggesellschaften, sie trifft auch die an Flughäfen tätigen Unternehmen, die Tourismuswirtschaft und Unternehmen, die im Geschäftsreiseverkehr auf gute Flugverbindungen angewiesen sind. Über den Multiplikatoreffekt verstärken sich die negativen Folgen sogar noch. Deutschland als Exportnation ist auf hervorragende Luftverkehrsverbindungen angewiesen, und auch die vielen Privatreisenden profitieren von einer guten Anbindung an Ziele in der ganzen Welt. Das schafft nur eine starke deutsche Luftfahrt, die dauerhaft im internationalen Wettbewerb bestehen kann. Während der Luftverkehr in anderen Regionen der Welt gezielt gefördert wird, leidet die Luftverkehrswirtschaft hierzulande an nationalen und europäischen Alleingängen, die in Summe schwere Nachteile im internationalen Wettbewerb bedeuten.

Durch diesen nationalen Alleingang wird mit dem im Luftverkehr weltweit geltenden System der Finanzierung des Luftverkehrs (kostendeckende Gebühren statt Steuern) gebrochen. Im harten internationalen Wettbewerb sind solche willkürlichen Belastungen der eigenen Industrie eine sehr schwere Hypothek.

Die Erhöhung der Luftverkehrssteuer, insbesondere im Bereich der Kurz- und Mittelstreckenflüge, stellt eine große Belastung für alle Flughäfen dar. Diese bieten einen Mix aus europäischen Direktverbindungen mit Low-Cost- und touristischen Airlines sowie Zubringerverkehre in die Hubs an. Sie entlasten die großen zentralen Flughäfen und sind wichtige regionale Entwicklungssäulen.

Genau dieser Verkehrsmix, der eine Grundversorgung der Regionen außerhalb der großen Ballungszentren sicherstellen soll, wird durch die Erhöhung der LVSt in Frage gestellt. Neben der Einstellung von Strecken wird dies zur Schließung von Basen in Deutschland führen, sobald keine auskömmliche Auslastung der Flugzeuge durch eine ausreichende Anzahl wirtschaftliche Strecken an der jeweiligen Basis mehr möglich ist. Dies bedeutet, dass Konnektivität, Arbeitsplätze und Wertschöpfung – zugunsten anderer europäischer Standorte – verloren gehen. Die Folge wäre, dass Regionen wie Franken, Sachsen, Westfalen, Saarland oder Bremen unattraktiver für Investitionen und Arbeitskräfte werden, diese Regionen mittel- und langfristig geschwächt oder ganz abgehängt werden.

Zudem werden die Airlines nach Möglichkeiten suchen, diese Zusatzbelastung mangels ausreichender Möglichkeit für Preiserhöhungen weiterzugeben: der Druck auf diese Airports zu Preissenkungen wird weiter zunehmen. Umgekehrt wird sich durch die Fokussierung auf die großen (Flughafen-) Standorte die dort zum Teil prekäre Situation im Bereich Wohnraum und Straßenverkehr weiter verschärfen.

An den deutschen Flughäfen beträgt der Anteil an Europaverbindungen 64,3% (gerechnet in Passagieren, Werte ADV-Monatsstatistik Januar-September 2019), dazu kommen weitere Verbindungen ins nichteuropäische Ausland, die in die Distanzklasse 1 fallen. Der innerdeutsche Anteil liegt bei 18,4% mit abnehmender Tendenz. Die meisten grenzüberschreitende Verbindungen stehen in keiner Konkurrenz zu Bahnverbindungen. Die politisch gewünschte Wettbewerbsstärkung von Bahnverbindungen gegenüber dem Luftverkehr geht daher auf Basis

des Gesetzentwurfs ins Leere. Die überproportionale Erhöhung der Distanzklasse 1 führt vielmehr zu nicht gewünschten wettbewerblichen Verzerrungen und hat keinerlei ökologische Lenkungswirkung. Sie ist daher abzulehnen.

Auch ist im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens nicht erkennbar, wie die Bundesregierung die von der Luftverkehrswirtschaft propagierten Umstellung auf nachhaltige Kraftstoffe mit dem entsprechenden Nutzen für das Klima (Power to Liquid) zu unterstützen gedenkt, die mit dem Ziel des Gesetzes (vgl. B. Lösung) im Einklang steht. Vielmehr werden der deutschen Luftfahrtbranche durch den vorliegenden Gesetzesentwurf finanzielle Mittel entzogen, die für diese Transformation dringend benötigt werden. Unter der Zielsetzung eines verbesserten Klimaschutzes – auch durch den Luftverkehr – ist der Gesetzentwurf daher ebenfalls abzulehnen.

FAZIT: Position des Flughafenverbandes ADV

Die Einführung der Luftverkehrsteuer war und bleibt ein ordnungspolitischer Sündenfall:

- Die deutschen Flughäfen fordern nach wie vor die Abschaffung der Luftverkehrsteuer. Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland müssen auch weitere Steuerbelastungen unterbleiben.
- Die Luftverkehrsteuer führt zu Wettbewerbsverzerrungen: Jedes Jahr wandern rund 5 Mio. Passagiere zu Flughäfen ins benachbarte Ausland ab, um die höheren Ticketpreise in Deutschland zu umgehen.
- Die Luftverkehrsteuer dient einem systemfremden Zweck: Mit der Steuer werden allgemeine Haushaltsdefizite ausgeglichen, die nicht durch den Luftverkehr verursacht werden.
- Sie entfaltet keinerlei positive Lenkungswirkung: Weder unterstützt sie leiseres noch emissionsärmeres Fliegen. Stattdessen schwächt sie die finanzielle Leistungsfähigkeit von Flughäfen und Airlines. Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer werden zu einem großen Teil durch staatliche Mindereinnahmen an anderer Stelle aufgezehrt.
- Mit einer überproportionalen Erhöhung der ersten Distanzklasse würde die wettbewerbsverzerrende Wirkung der Luftverkehrsteuer insbesondere zu Lasten der kleineren und mittleren Standorte verschärft. Die unmittelbare Folge wird sein, dass Flugverbindungen gestrichen werden, der wirtschaftliche Druck auf diese Flughäfen weiter erhöht und viele Regionen internationale Konnektivität verlieren.
- Der nationale Alleingang bei der Mehrbelastung des internationalen Verkehrsträgers Luftfahrt ist auch klimapolitisch kontraproduktiv. Wettbewerbsverzerrungen werden hierdurch verschärft und die Investitionskraft für energieeffizientere Flugzeuge und CO₂-neutrales Kerosin reduziert. Zielführender wären Anreize für CO₂-neutrale Kraftstoffe im Flugverkehr, zumindest aber eine Verwendung der Einnahmen der Luftverkehrssteuer für den Markthochlauf von PtX-Anlagen.

Flughafenverband ADV

Friedrichstr. 79
10117 Berlin
Tel. 030/310118-0
www.adv.aero

Ansprechpartner:

Markus Engemann; engemann@adv.aero
Tel. 030/310118-42