



ADV-PRESSEMITTEILUNG Nr. 24/2019

Berlin, 04. November 2019

Grüne Ampel für eine wettbewerbsfähige Luftverkehrspolitik gefordert – Kein Konjunkturprogramm für ausländischen Luftverkehr durch Erhöhung der Luftverkehrsteuer – ADV als Sachverständiger im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages

„Deutschland hat alle Chancen, die Ampeln auf Grün zu stellen. Dazu gehört auch der Mut für unverzichtbare politische Weichenstellungen, wie die Verwendung der Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer zur Förderung von grünem Kraftstoff“, betont ADV-Hauptgeschäftsführer Ralph Beisel. Der Flughafenverband ADV ist als Sachverständiger zur öffentlichen Anhörung heute am 04. November 2019 in den Finanzausschuss des Deutschen Bundestages geladen. Gemäß dem aktuellen Entwurf zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes soll die Luftverkehrswirtschaft mit zusätzlichen Kosten von mehr als 740 Mio. EUR p.a. belastet werden.

Der Flughafenverband ADV fordert in seiner Stellungnahme für die Anhörung u.a.:

- Die deutschen Flughäfen fordern nach wie vor die Abschaffung der Luftverkehrsteuer. Die Luftverkehrsteuer führt zu nicht hinnehmbaren Wettbewerbsverzerrungen. Die Einführung der Luftverkehrsteuer war und bleibt ein ordnungspolitischer Sündenfall.
- Die Luftverkehrsteuer dient einem systemfremden Zweck: Mit der Steuer werden allgemeine Haushaltsdefizite ausgeglichen, die nicht durch den Luftverkehr verursacht werden.
- Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer werden zu einem großen Teil durch staatliche Mindereinnahmen an anderer Stelle aufgezehrt.
- Sie entfaltet keinerlei positive Lenkungswirkung: Weder unterstützt sie leiseres noch emissionsärmeres Fliegen. Stattdessen schwächt sie die finanzielle Leistungsfähigkeit von Flughäfen und Airlines.

Die bereits bestehende Wettbewerbsbenachteiligung deutscher Airlines und Flughäfen wird durch eine Anhebung der Luftverkehrsteuer weiter verschärft. Insbesondere bei den preissensiblen Flügen im Europaverkehr macht die Steuer einen erheblichen Anteil des Gesamtflugpreises aus.

„Die Erhöhung der Luftverkehrsteuer ist der falsche Schritt. Keinesfalls darf dieser falsche Schritt noch zusätzlich falsch umgesetzt werden. Konkret geht es darum, wie die Erhöhung der Luftverkehrsteuer auf die bestehenden drei Distanzklassen umgelegt wird“, führt Ralph Beisel, ADV-Hauptgeschäftsführer, aus.

An den deutschen Flughäfen beträgt der Anteil der Passagiere, die zu einem Flughafen in Europa fliegen, 64,3%. Hinzu kommen die Passagiere auf den Verbindungen in der Distanzklasse 1, die über Europa hinausgehen (bspw. Israel). Fast alle grenzüberschreitenden Flüge stehen in keiner Konkurrenz zur Bahn. Die politisch gewünschte Wettbewerbsstärkung der Bahn gegenüber dem Luftverkehr wird durch das Gesetz nicht erreicht.

Aktuell liegt die Umsatzrentabilität einer Airline bei 2-3% für eine europäische Strecke. Die Zusatzbelastung durch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer soll für die Distanzklasse 1 +5,53 EUR, etwa 5,5% betragen. Damit übersteigt der Zuschlag durch die Steuererhöhung deutlich die Umsatzrendite der Fluggesellschaft.

„Da der Zuschlag von +5,53 EUR im Europaverkehr nur in geringem Umfang durch Preissteigerungen kompensiert werden kann, ist davon auszugehen, dass viele Direktverbindungen ab Deutschland für die Airlines unwirtschaftlich werden. Die Folge sind Flugstreichungen an den Flughäfen. Dies bedeutet, dass Konnektivität, Arbeitsplätze und Wertschöpfung – zugunsten anderer europäischer Flughäfen – verloren gehen“, erklärt der ADV-Hauptgeschäftsführer.

Regionen werden von notwendiger Mobilität abgeschnitten

Die geplante Erhöhung der Luftverkehrsteuer wird viele Flughafenstandorte und ihre Regionen schwer treffen. Regionen in Deutschland wie Franken, Sachsen, Westfalen, Thüringen, Baden, Allgäu, Hunsrück, Saarland, Mecklenburg oder Bremen verlieren an Anbindung – mit beeinträchtigender Wirkung für Investitionen und Arbeitsplätze. Besonders betroffen werden grenznahe Flughäfen und ihre Regionen sein. Betroffen von der Steuer sind auch die Tourismuswirtschaft und Unternehmen, die im Geschäftsreiseverkehr auf gute Flugverbindungen angewiesen sind. Die vielen Privatreisenden profitieren von einer guten Anbindung an Ziele in der ganzen Welt.

Die überproportionale Erhöhung der Distanzklasse 1 hat keinerlei ökologische Lenkungswirkung. Sie führt vielmehr zu nicht gewünschten wettbewerblichen Verzerrungen und zu Verlagerungen an ausländische Flughäfen.

Luftverkehrsteuererhöhung verfehlt klimapolitische Ziele – Unzureichende Wirkung für den Klimaschutz

Korrekturbedarf: Möchte man wirklich etwas für den Klimaschutz tun, dann sollten die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für klimaschützende Maßnahmen im Luftverkehr eingesetzt werden (Anreize für CO₂-neutrales Flugbenzin, Markthochlauf von PtX-Anlagen,

eMobilität in den Bodenverkehrsdiensten der Flughäfen, energieeffizientere Terminalanlagen, etc.).

Noch sind Korrekturen am Gesetzesentwurf möglich. Folgende Forderungen richtet der Flughafenverband ADV an den Gesetzgeber:

1. **Erhöhung begrenzen:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann ist die Luftverkehrsteuererhöhung zumindest auf den Betrag zu begrenzen, der für die Absenkung der MWSt für den Fernverkehr der Bahn erforderlich ist.
2. **Proportionale Verteilung auf Distanzklassen I, II und III:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann ist die Erhöhung (wie im ersten BMF-Gesetzesentwurf vorgesehen) gleichmäßig auf die drei Distanzklassen zu verteilen.
3. **Umsteiger auch künftig ausnehmen:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann sind auch künftig alle Passagiere, die an den deutschen Drehkreuzflughäfen umsteigen, von der Steuererhöhung auszunehmen.
4. **Mittelverwendung für Klimaschutz:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann sind die Mittel zumindest für klimaschützende Maßnahmen bei Airlines und Flughäfen einzusetzen.
5. **Deckelung der künftigen Einnahmen:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann sind die in den Folgejahren anfallenden Einnahmen durch die Luftverkehrsteuer einer Deckelung zu unterziehen.

„Unsere Flughäfen sind Garant für Wachstum und Arbeitsplätze. Weitere Restriktionen an den Flughäfen sind nicht hinnehmbar. Damit schafft die Bundesregierung ein Konjunkturprogramm für grenznahe Flughäfen im benachbarten Ausland. Im harten internationalen Wettbewerb sind nationale Belastungen der eigenen Industrie eine sehr schwere Hypothek.“, so Beisel abschließend.

Kontakt ADV-Pressestelle:

Isabelle B. Polders
Fachbereichsleitung Verbandskommunikation | ADV-Pressesprecherin
Tel.: +49 30 310118-14
Mobil: +49 173 2957558
polders@adv.aero

Sabine Herling
Fachbereichsleitung Verbandskommunikation | ADV-Pressesprecherin
Tel.: +49 30 310118-22
Mobil: +49 176 10628298
herling@adv.aero

Besuchen Sie uns auf Facebook:

<http://www.facebook.com/pages/Flughafenverband-ADV/218595918161954>

Über den Flughafenverband ADV:

Als ältester ziviler Luftfahrtverband in Deutschland vertritt die ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) – bereits seit 1947 die Interessen ihrer Mitglieder. Dabei arbeitet die ADV eng mit den Flughäfen in Österreich, der Schweiz und Ungarn zusammen.

Der Flughafenverband ADV setzt sich für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr und moderne, leistungsfähige Flughäfen in Deutschland ein. Das gute Miteinander von Anwohnern und Flughäfen ist der ADV ein besonderes Anliegen.

In allen rechtlichen und wirtschaftlichen Belangen ist die ADV der Berater und Partner von Wirtschaft, Politik und Regionen. Die Facharbeit umfasst zudem die Bereiche Luftsicherheit, Standortentwicklung, Flughafenbetrieb und Flughafeninfrastruktur, vernetzte Verkehrsplanung sowie den Umwelt- und Fluglärmschutz.

* * *

Möchten Sie keine Pressemitteilung mehr von uns erhalten? Dann senden Sie uns bitte eine E-Mail an: presse@adv.aero.