

DER FLUGHAFENVERBAND



Bundesverband der Deutschen
Fluggesellschaften

BDF



BDI

Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.

BIT|W

Bundesverband der
Deutschen Tourismuswirtschaft e.V.



DRV Deutscher ReiseVerband

**Deutsches
Verkehrsforum**

MDR

VERBAND DEUTSCHES REISEMANAGEMENT e.V.

Berlin, den 11. Juni 2010

Auswirkungen der geplanten Luftverkehrsabgabe in Deutschland

Die Bundesregierung hat am 7. Juni 2010 Eckpunkte für die weitere Aufstellung des Haushaltsentwurfs 2011 und des Finanzplans bis 2014 beschlossen. Hierzu hat sie unter dem Kapitel Subventionsabbau und ökologische Neujustierung auch die Einführung einer sogenannten Ökologischen Luftverkehrsabgabe beschlossen. Diese Abgabe wird für die Jahre 2011 bis 2014 mit jährlich 1 Milliarde Euro veranschlagt, wobei diese Einnahmen für „2013 und 2014 ggfs. durch CO₂-Emissionszertifikate“ erzielt werden sollen. In dem insgesamt acht Punkte umfassenden Eckpunktepapier wird erläutert, dass die Luftverkehrsabgabe bis zur „Einbeziehung des Luftverkehrs in den bereits vereinbarten Emissionshandel (.....) für alle Passagiere erhoben (werden soll), die von einem inländischen Flughafen abfliegen.“ Sie soll differenziert nach Preis, Lärm und Verbrauch ausgestaltet werden.

Die beteiligten Verbände nehmen zur Begründung und zu den Auswirkungen der geplanten Luftverkehrsabgabe wie folgt Stellung.

Luftverkehrsabgabe verstößt gegen ordnungspolitische Grundprinzipien und ist ökologisch unbegründet

Der Luftverkehr wird weltweit – mit wenigen Ausnahmen – rein gebührenfinanziert. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft bringt bereits heute über Entgelte und Gebühren in Höhe von jährlich 3,3 Milliarden Euro vollständig die Kosten für ihre Infrastrukturnutzung auf. Diese Mittel werden privatwirtschaftlich finanziert.

Der Luftverkehr kommt dabei auch bereits für seine Umweltkosten auf, indem Start- und Landeentgelte bereits heute nach Lärmklassen und Emissionen differenziert werden. Moderne und emissionsarme Flugzeuge werden so entlastet, während ältere und lautere Maschinen für ihre höhere Umweltbelastung auch entsprechend höhere Entgelte zahlen.

Es bestehen somit bereits heute starke Anreize für umweltgerechtes Verhalten. Ab 2012 werden die Fluggesellschaften in den europäischen Emissionshandel einbezogen.

Bereits in den vergangenen 40 Jahren konnte der Luftverkehr seinen spezifischen Treibstoffverbrauch um 70 Prozent senken, und die deutsche Luftverkehrswirtschaft investiert weiterhin zweistellige Milliardenbeträge in modernste umwelt- und klimafreundliche Technologien. Allein die deutschen Fluggesellschaften werden mit einem Investitionsvolumen von rund 20 Milliarden Euro in den nächsten Jahren ihre Flotte mit noch verbrauchs- und lärmärmeren Flugzeugen erneuern. Der Durchschnittsverbrauch dieser Flugzeuge pro 100 Passagierkilometer beträgt 3 Liter.

Der Luftverkehr erfüllt damit seit Jahrzehnten das in der Koalitionsvereinbarung geforderte Prinzip „*verkehrsträgerbezogener Finanzierungskreisläufe*“.

Luftverkehrsabgabe stellt deutsche Unternehmen ins Abseits und führt zu erheblichen Verlusten bei Unternehmen, Staat und Beschäftigung

Die geplante Luftverkehrsabgabe ist eine Insellösung, die das Fliegen alleine in Deutschland verteuert.

Die Gesamtbelastung von einer Milliarde Euro pro Jahr übersteigt die Summe der 2009 von allen deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften erzielten Unternehmensergebnisse! Die Unternehmen werden daher nicht in der Lage sein, diese zusätzliche Abgabenbelastung zu absorbieren, sondern diese in voller Höhe an die Kunden der deutschen Luftverkehrswirtschaft weitergeben müssen.¹ Die Luftverkehrsabgabe wird daher die Mobilität am Luftverkehrs- und Tourismusstandort Deutschland um jährlich eine Milliarde Euro verteuern.

Die drastischen Folgen einer solchen einseitigen Standortvertuierung durch nationale Luftverkehrsabgaben sind bekannt. Sie führt zu massiven Verlagerungen von Verkehrsströmen ins benachbarte Ausland. Touristen und Geschäftsreisende werden für ihre Flugreisen Abflughäfen in benachbarten Ländern ohne Luftverkehrsabgabe nutzen und die deutschen Hubflughäfen werden Umsteiger-Verkehre an ausländische Hubs verlieren.

Die Luftverkehrsabgabe führt zu einer drastischen Wettbewerbsbenachteiligung deutscher Unternehmen. Sie stellt insbesondere die deutschen Fluggesellschaften, Flughäfen und Tourismusunternehmen auf dem Feld des internationalen Wettbewerbs mit ausländischen Unternehmen ins Abseits.

Negative Erfahrungen in den Niederlanden zeigen drastische Auswirkungen einer nationalen Insellösung auch für Deutschland auf

Dass diese Prognosen über massive Verkehrsverlagerungen sehr realitätsbezogen sind, zeigen die Erfahrungen, die in den Niederlanden gemacht wurden. Dort hatte die Regierung im Juli 2008 eine Luftverkehrsabgabe mit einem jährlichen Volumen von 300 Millionen Euro eingeführt. Die Abgabe war nach Entfernung gestaffelt und betrug mindestens 11 Euro pro Ticket. Reisende wählten nach Einführung der Abgabe verstärkt belgische und deutsche Flughäfen im nahen Grenzgebiet. Allein das Welt Drehkreuz Amsterdam verlor 18% seiner Einsteiger-Passagiere. Die Abgabe führte zu Einnahmeverlusten der niederländischen Volkswirtschaft von 1,3 Milliarden Euro. Aufgrund der verheerenden negativen gesamtwirtschaftlichen Effekte hat die niederländische Regierung die Luftverkehrsabgabe nach nur einem Jahr im Juli 2009 ersatzlos abgeschafft.

¹ Eine Luftverkehrsabgabe von 15 Euro ist fünfmal so hoch wie die Durchschnittsmarge von 3 Euro pro Ticket.

Im Falle einer isolierten deutschen Luftverkehrsabgabe ist eine entsprechende Abwanderungsbewegung ex Deutschland voraussehbar. Hierzu gibt es für deutsche Reisende eine Vielzahl von Ausweichmöglichkeiten an Flughäfen ohne Belastung durch eine Luftverkehrsabgabe:

- Der gesamte nordrheinwestfälische und südwestdeutsche Raum wird Verkehre an die nahen Flughäfen in den Niederlanden, Belgien und Luxembourg verlieren: Maastricht, Brüssel und Luxembourg liegen im – dann attraktiven – Einzugsbereich von deutschen Reisenden der Flughäfen Düsseldorf, Weeze, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Saarbrücken und Zweibrücken.
- Für Kunden der süd- und ostdeutschen Flughäfen Stuttgart, München, Memmingen, Nürnberg, Berlin oder Dresden stehen „Ersatz“flughäfen in Zürich, Salzburg, Posen oder Prag bereit.
- Kunden deutscher Fluggesellschaften werden im Interkontinentalverkehr nicht mehr Umsteigeverbindungen über Deutschland, die mit einer Luftverkehrsabgabe belastet sind, wählen, sondern auf Airlines wechseln, die als Umsteige Flughafen nicht Frankfurt oder München, sondern Paris, Amsterdam oder Dubai wählen.

Die deutsche Luftverkehrsabgabe wirkt damit wie ein Konjunktur- und Beschäftigungsprogramm für ausländische Unternehmen der Luftverkehrs- und Reisebranche.

Das Ausweichen deutscher Fluggäste ins benachbarte Ausland hat aber nicht nur verheerende wirtschaftliche Folgen für die betroffene Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft, sondern führt zudem durch Zusatzverkehre für lange An- und Abfahrten zu einer ökologischen Zusatzbelastung (Luftverschmutzung, CO₂-Emissionen). Die „ökologische“ Luftverkehrsabgabe ist danach im Sinne ihrer eigenen Zielsetzung kontraproduktiv.

Da die Flughäfen im Ausland aus Deutschland heraus nur über schlechte Schienenanbindungen verfügen, wird die Luftverkehrsabgabe auch zu Umsatzeinbußen bei den deutschen öffentlichen Verkehrsunternehmen führen, die ansonsten einen guten Teil der Zubringerverkehre zu den deutschen Flughäfen übernehmen.

Luftverkehrsabgabe kostet 10.000 Arbeitsplätze und zwingt Unternehmen zu Verkehrs- und Standortverlagerungen ins Ausland

Während deutsche Flughäfen 20 Milliarden Euro privatwirtschaftliche Mittel – keine Steuer-gelder – in den bedarfsgerechten Ausbau ihrer Infrastruktur und noch einmal 400-600 Millionen Euro in die nochmalige Verbesserung ihrer passiven Schallschutzmaßnahmen investieren, entzieht die deutsche Luftverkehrsabgabe ihnen ihre Kunden!

Die Luftverkehrsabgabe wird zu einem nachhaltigen Abzug von rund 5 Millionen Passagieren jährlich und damit zu einem Verlust von rund 10.000 Arbeitsplätzen führen.

Deutsche Fluggesellschaften werden von der Luftverkehrsabgabe in besonderer Weise betroffen sein, da sie an den Verkehren in, von und nach Deutschland bislang mit einem Marktanteil von 70 Prozent partizipieren. Sie werden durch die Abwanderungen deutscher Kunden und Umsteigerverkehre gezwungen, Verkehrs- und Standortverlagerungen ins Ausland zu prüfen, um im Wettbewerb mit ausländischen Fluggesellschaften konkurrenzfähig zu bleiben. Aber auch ausländische Billigfluggesellschaften werden ihren Verbleib in Deutschland sehr schnell auf den Prüfstand stellen. Flughäfen wie Hahn, Weeze, Lübeck, Altenburg u.a., die in hohem Maße vom Angebot dieser Airlines abhängen, werden in Gänze von der Schließung bedroht sein.

Diese mittelbaren Standortverlagerungseffekte werden die unmittelbaren Passagier- und Beschäftigungsverluste noch einmal verstärken und zu weiteren, erheblichen negativen regional- und gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen führen.

Luftverkehrsabgabe widerspricht in eklatanter Weise den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag und führt zu Wettbewerbsverzerrungen

Die Luftverkehrsabgabe soll bis zum Beginn des bereits beschlossenen Emissionshandels für den Luftverkehr erhoben werden. Dies widerspricht in eklatanter Weise der in der Koalitionsvereinbarung gegebenen Zusage, dass die Bundesregierung hierbei für den Luftverkehr und insbesondere für die deutschen Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft „*Wettbewerbsneutralität sicherstellen*“ wird. Auch die Zielsetzung „den Tourismusstandort Deutschland (zu) stärken und zusätzliche Wachstumspotentiale der Tourismuswirtschaft als Jobmotor der Zukunft frei(zu)setzen“ wird ad absurdum geführt.

Eine Luftverkehrsabgabe, wie von der Bundesregierung beabsichtigt, belastet die Unternehmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft sowie die deutsche Tourismuswirtschaft bereits vor der Einführung des Emissionshandels einseitig und führt zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zulasten der deutschen Unternehmen in einem globalen und intensiven Wettbewerb.

Das Eckpunktepapier der Bundesregierung sieht das Aufkommen von 1 Milliarde Euro aus der Luftverkehrsabgabe für die Gesamtdauer der Jahre 2011 bis 2014 vor, verbunden mit dem Hinweis „2013 und 2014 ggfs. durch CO₂-Emissionszertifikate“. Die Luftverkehrsabgabe soll aber mit 1 Milliarde Euro jährlich deutlich höher ausfallen, als die Einnahmen aus dem Emissionshandel, die sich auf ca. 300 Millionen Euro jährlich belaufen werden.

Luftverkehrsabgabe verteuert Mobilität für Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen drastisch

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel vereinbart, das „Mobilität in Deutschland (...) für die Bürgerinnen und Bürger in Deutschland bezahlbar bleiben (muss).“ Eine einseitig für Deutschland erhobene Luftverkehrsabgabe würde hingegen Mobilität in Deutschland in einer Weise verteuern, die nicht nur den Luftverkehrs- und Tourismusstandort Deutschland erheblich und nachhaltig beschädigen. Sie würde insbesondere Familien mit Kindern und einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen die Nutzung moderner, komfortabler und umweltfreundlicher Reisemobilität mit dem Flugzeug erheblich verteuern, wenn nicht sogar zukünftig verschließen.

Die Bundesregierung verweist in ihrer Koalitionsvereinbarung ausdrücklich auf die Schlüsselfunktion, die Mobilität in unserer Gesellschaft besitzt, und den Beitrag, den sie für „*Beschäftigung, Wohlstand und die persönliche Freiheit*“ von jedem von uns leistet. Eine Luftverkehrsabgabe steht dem diametral entgegen und benachteiligt insbesondere einkommensschwache Bevölkerungsgruppen.

Die von der Bundesregierung als „Insellösung“ geplante Luftverkehrsabgabe belastet in erheblichem Maße auch deutsche Unternehmen, die für ihre nationalen und internationalen Geschäftsbeziehungen auf hervorragende und günstige Luftverkehrsverbindungen im Geschäftsreiseverkehr angewiesen sind.

Luftverkehrsabgabe trifft die Unternehmen, die durch Finanz- und Wirtschaftskrise sowie Euroschwäche und Naturkatastrophen besonders getroffen sind

Durch die Luftverkehrsabgabe würden gerade solche Unternehmen für die Kosten der Wirtschafts- und Finanzkrise in die Verantwortung genommen, die ohnehin bereits in erheblichem Maße unter dieser Krise gelitten und ohne jegliche staatliche Hilfe aus eigener Kraft die vergangenen zwei Jahre bewältigt haben.

Die Unternehmen der Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft haben durch die Luftraumsperrungen im Zuge des Vulkanausbruchs einen wirtschaftlichen Schaden von über 300 Millionen Euro erlitten – einen Schaden, den sie bislang alleine zu tragen haben.

Selbst durch die Euroschwäche infolge der horrenden Staatsverschuldung einiger EU-Staaten sowie durch die politischen Instabilitäten in Griechenland haben diesen Unternehmen Schaden erlitten und werden weiterhin negative Auswirkungen zu tragen haben. So hat der Verfall des Euros erhebliche Mehrkosten im Einkauf für Treibstoff zur Folge.

Die Luftverkehrsabgabe wäre ein schwerer Schlag für die Bemühungen der deutschen Unternehmen, ihre Wettbewerbsfähigkeit und damit Arbeitsplätze für die Menschen in Deutschland zu erhalten.

Die beteiligten Verbände lehnen die Einführung der Luftverkehrsabgabe aus den genannten Gründen ab.

Zusammenfassung

Luftverkehrsabgabe verstößt gegen ordnungspolitische Grundprinzipien und ist ökologisch unbegründet

- Der Luftverkehr kommt für seine Infrastruktur- und Umweltkosten voll auf: 3,3 Milliarden Euro für (lärm- und emissionsbezogene) Entgelte und Gebühren.
- Einbeziehung in den Emissionshandel ab 2012.
- Investitionen in neue Flugzeuge iHv. 20 Milliarden Euro.

Luftverkehrsabgabe belastet den Standort Deutschland und führt zu erheblichen Verlusten bei Unternehmen, Staat und Beschäftigung

- Gesamtbelastung von einer Milliarde Euro pro Jahr übersteigt die Summe der 2009 von allen deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften erzielten Unternehmensergebnisse!
- Zusätzliche Abgabenbelastung kann nicht absorbiert werden, sondern muss an die Kunden weiterbelastet werden; 3 Euro Marge vs. 15 Euro Luftverkehrsabgabe pro Ticket.
- Verteuerung bewirkt Verlagerungseffekte.

Negative Erfahrungen in den Niederlanden zeigen drastische Auswirkungen einer nationalen Insellösung auch für Deutschland auf

- Niederlande: 1 Jahr (Juli 2008 bis Juli 2009) Luftverkehrsabgabe: 300 Millionen Euro Einnahmen; 1,3 Milliarden Euro Einnahmeverluste; ersatzlos abgeschafft.
- Flughafen Amsterdam verlor 18% seiner Einsteiger-Passagiere.
- Abwanderungsbewegung ex Deutschland voraussehbar.
- NRW und Südwestdeutschland an Niederlande, Belgien und Luxembourg (Maastricht, Brüssel, Luxembourg statt Düsseldorf, Weeze, Köln/Bonn, Saarbrücken, Zweibrücken).
- Süd- und Ostdeutschland an Österreich, Schweiz, Tschechien (Zürich, Salzburg, Prag, Posen statt Stuttgart, München, Memmingen, Nürnberg, Berlin, Dresden).
- Ökologisch unsinnig.
- Umsteigeverbindungen im Interkontverkehr über Paris, Amsterdam, Dubai statt Frankfurt oder München.

Luftverkehrsabgabe kostet 10.000 Arbeitsplätze und zwingt Unternehmen zu Verkehrs- und Standortverlagerungen ins Ausland

- Abzug von rund 5 Millionen Passagieren jährlich; Verlust von 10.000 Arbeitsplätzen.
- Verkehrs- und Standortverlagerungen deutscher Airlines.
- Flughäfen mit Dominanz ausländischer Billigflieger in Existenz gefährdet.

Luftverkehrsabgabe widerspricht in eklatanter Weise den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag und führt zu Wettbewerbsverzerrungen

- Einseitige Belastung deutscher Unternehmen noch VOR Einführung Emissionshandel.
- Belastung Abgabe mit 1 Mrd. Euro 3x so hoch wie Emissionshandel (300 Mio. Euro).

Luftverkehrsabgabe verteuert Mobilität für Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen drastisch

- Belastung für Geschäftsreisen bei Unternehmen.
- Benachteiligung von Familien und einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen.

Luftverkehrsabgabe trifft die Unternehmen, die durch Finanz- und Wirtschaftskrise sowie Euroschwäche und Naturkatastrophen besonders getroffen sind

- Finanz- und Wirtschaftskrise ohne staatliche Beihilfen.
- Vulkanasche 300 Mio. Euro für Unternehmen aus Luftverkehr und Tourismus.
- Schaden durch Euroschwäche (Treibstoffkosten) und Griechenlandunruhen.

Die beteiligten Verbände lehnen die Einführung der Luftverkehrsabgabe aus den genannten Gründen ab.