

Wirkungen der Luftverkehrssteuer in Deutschland: Eine erste Einschätzung

Stand: 29.02.2012

Seit Ihrer Einführung am 1.1.2011 erfährt die deutsche Luftverkehrssteuer eine massive Kritik der Luftverkehrswirtschaft. Eine ähnliche Gegenoffensive führte in den Niederlanden, wo die dortige Ticket-Tax mit der Wirtschaftskrise 2008/2009 zusammenfiel, nach nur einem Jahr im Juni 2009 wieder zu ihrer Abschaffung. Sämtliche Rückgänge der Passagierzahlen wurden in den Niederlanden der Ticket-Tax angelastet, obwohl die starke Rezession auch andernorts zu einer deutlichen Abnahme der Fluggastzahlen führte.

In Deutschland ist aktuell wieder eine Kritik der Luftverkehrssteuer, gepaart mit Forderungen nach ihrer Schaffung zu erwarten. Daher im Folgenden eine erste Bewertung und die Widerlegung einiger von den Luftverkehrssteuer-Gegnern regelmäßig vorgetragenen Argumente. Eine genauere Auseinandersetzung folgt.

Sieben Argumente pro Luftverkehrssteuer:

1. Ein **Subventionsabbau im Luftverkehr** ist dringend geboten und muss auch aus volkswirtschaftlichen Gründen weiter vorangetrieben werden.
Der 2011 erfolgte Subventionsabbau durch die Luftverkehrssteuer brachte Einnahmen von 905 Millionen Euro und war damit nahe an der im „Sparpaket“ angestrebten eine Milliarde Euro. Damit wurden aber erst knapp 8 % der insgesamt 11,5 Milliarden Euro umfassenden Steuerbefreiungen des Luftverkehrs abgebaut (7,232 Mrd. fehlen dem Bundeshaushalt pro Jahr aufgrund der Befreiung des Kerosins von der Mineralölsteuer, 4,237 Milliarden aufgrund der Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge). Diese Subventionen bewirken massive Wettbewerbsverzerrungen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern(?) und führen zum Aufbau massiver Überkapazitäten im Flugverkehr.
2. Der **Anstieg der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs** macht CO₂-Einsparungen anderer Verkehrssektoren zunichte.
Aus Klimaschutzgründen müssen auch die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs massiv reduziert werden. Ein weiteres Luftverkehrswachstum ist deshalb umweltpolitisch nicht verantwortbar. Von 1990 bis 2010 sind die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs in Deutschland (Inlandsbilanz) um 91 % im Personenverkehr und um 80 % im Güterverkehr gewachsen (Daten des Umweltbundesamtes). Der Autoverkehr z.B. hat dagegen einen Rückgang der CO₂-Emissionen gegenüber 1990 um 6 %, der Schienenverkehr sogar um 37 %. Kein anderer Verkehrsträger hat ein ähnliches Wachstum, kein anderer hat in den letzten Jahren ähnliche Zuwächse wie der Luftverkehr. Die Klimaschutzziele der deutschen Bundesregierung sind bei einer Fortsetzung des Luftverkehrswachstums nicht zu erreichen. Europaweit wird von der EU-Kommission, trotz Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ab 2012, eine Steigerung der CO₂-Emissionen des europäischen Luftverkehrs um 80 % bis 2020 erwartet.

Weitere positive Umwelteffekte gehen mit der Reduktion des Luftverkehrs einher: Minderung des Fluglärms und der ausgestoßenen Schadstoffe – vgl. insbesondere die höchst klimawirksamen non-CO₂-Emissionen wie Wasserdampf, Stickoxide, Ruß u.a. in hohen Luftschichten, aber auch bodennahe Emissionen von Stickoxiden, PM₁₀ u.a.

3. Die Luftverkehrssteuer trifft **überproportional die Billigflieger**. Die höherwertigen Linienflüge nahmen auch an deutschen Flughäfen in 2011 weiter zu.
Die Luftverkehrssteuer erreicht mit ihrem sehr moderaten Subventionsabbau den erwartbaren, volkswirtschaftlich und umweltpolitisch positiven Effekt eines Rückgangs bei den Billigfliegern. Der Zuschlag von 8 € pro Ticket bewirkt bei gegebener Preiselastizität bei niedrigpreisigen Tickets eine deutlich größere

Preis- bzw. Lenkungseffekte im Vergleich zu klassischen Linienflügen. Der zuvor gepflegte Billigfliegermythos des Fliegens zu 0 Euro wird zerstört. Insbesondere bei Airlines wie Ryanair, die nach eigener Aussage ihre Geschäftsstrategie auf Subventionen aufgebaut haben und als Subventionsnomaden ihre Standorte oft gemäß diesen Dotationszusagen verlagern, ist beim Subventionsabbau eine Reaktion zu erwarten. Es ist absehbar, dass Ryanair insbesondere Strecken mit ohnehin geringen Erträgen streicht.

Die Probleme von Air Berlin waren bereits lange vor 2010 sichtbar und führten nach Jahren schlechter Bilanzen ab dem letzten Quartal 2010 auch zu deutlichen Passagierrückgängen. Diese setzten sich 2011 vor. Versuche, hausgemachte Probleme und Fehler der Luftverkehrssteuer anzulasten sind deshalb wenig überzeugend.

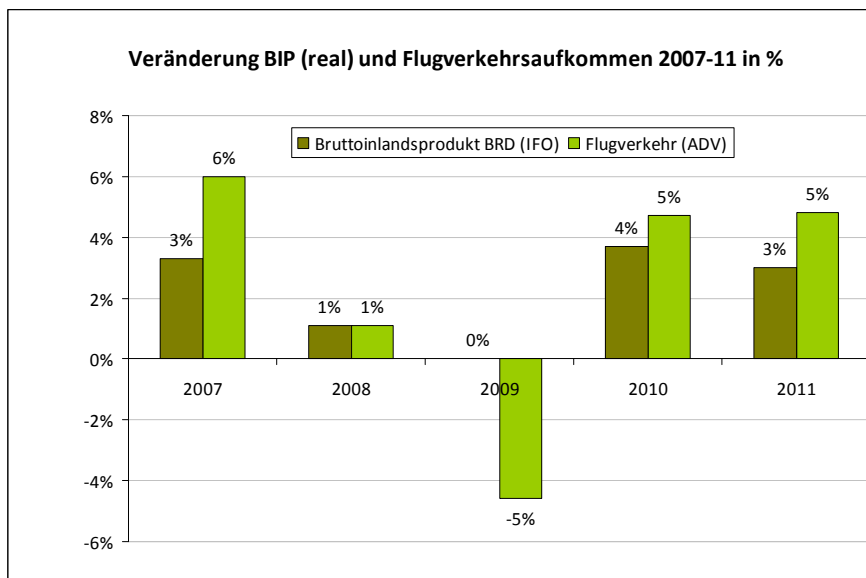
4. Es gibt keinen Trend zu Abwanderungen von grenznahen Flughäfen ins Ausland.

Bundesweit weisen die größeren Flughäfen in Deutschland 2011 ein Wachstum von 7,7 % auf. Eine spezielle Entwicklung der Flughäfen in grenznaher Lage (bis ca. 70 km) zu Nachbarländern ohne Ticket-Tax ist nicht zu erkennen. Düsseldorf hat ein Passagierwachstum von 7,1 %, das nahe gelegene Köln-Bonn – evtl. wegen seines höheren Billigfliegeranteils – von minus 2,3 % und Berlin auch noch ohne den neuen Hauptstadtflughafen ein plus von 7,7 %. Ausreißer nach unten ist der – von Ryanair abhängige – grenznahe Flughafen Weeze mit minus 16,4 % in 2011. Noch stärker waren die Rückgänge nur am – ebenfalls von Ryanair abhängigen aber nicht grenznahen – Flughafen Hahn im Hunsrück mit 17,2 %.

Mit minus 12,8 % steht der Flughafen Erfurt-Weimar zu Buche. Das resultiert daraus, dass Air Berlin dort zum Zweck der ökonomischen Sanierung des gesamten Unternehmens seine Flüge zum Winterflugplan 2011/2012 gestrichen hat. Am 23. Dezember 2011 stellte Cirrus Airlines seine Linienflüge nach München ein, weil der Freistaat Thüringen seine Subventionen – die bis zu 50 % des Preises jedes verkauften Tickets betragen – gestrichen hat.

Die – vom BUND bei der Diskussion über die Einführung der Luftverkehrssteuer – vorgeschlagene Reduktion der ersten Steuerstufe von 13 auf 8 Euro und die Erhöhung bei Langstreckenflüge, um dort die hohen Klimawirkungen abzubilden, war auch eine richtige Maßnahme, um die Gefahr einer Abwanderung zu grenznahen Flughäfen im Ausland abzumildern.

5. Das Märchen vom ausbleibenden Luftverkehrswachstum: Auch 2011 hat die Luftverkehrsbranche zur Konjunktur überproportionales Wachstum erfahren.



Die Gegner der Ticket-Tax argumentieren regelmäßig mit wegen der Luftverkehrssteuer „ausgebliebenem Luftverkehrswachstum“, vergessen dabei aber, wesentliche wirtschaftliche Entwicklungen sowie die Entwicklung der Flugverkehrsindustrie im internationalen Wettbewerb im Blick zu behalten.

Der Flugverkehr ist von der Konjunktur stark abhängig, in den letzten fünf Jahren waren die Veränderungen mit bis zu plus 3 % höher oder bis minus 5 % niedriger als die des realen BIP. Das Wachstum der Branche in 2011 passt in den in der Grafik gezeigten Trend und zeigt sich nicht durch die Luftverkehrsabgabe beeinträchtigt.

6. Seltsame Methode der Verrechnung privater Verluste mit staatlichen Einnahmen

Die Gegner der Flugverkehrsabgabe verrechnen meist angeblich durch die Abgabe entstandene Verluste der Airlines ausschließlich mit den staatlichen Einnahmen, und argumentieren dann mit dem so ermittelten negativen Saldo. Diesen so hergeleiteten Verlusten der Airlines durch den teilweisen Subventionsabbau müssen dann aber die immer noch vorhandenen Vorteile aufgrund der o. g. Subventionen entgegeng gehalten werden. Z.B. spart die Lufthansa jedes Jahr bei ihrem Treibstoffverbrauch von 7,6 Millionen Tonnen allein aufgrund der Kerosinsteuerbefreiung rund 6 Milliarden Euro, bei Air Berlin sind es etwa 1,2 Milliarden Euro.

7. Notwendigkeit der Weiterentwicklung der Luftverkehrssteuer in Deutschland.

Die Umweltverbände haben bereits bei der Einführung der Luftverkehrssteuer diese als einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung begrüßt, aber auch Forderungen zur Verbesserung ihrer klimapolitischen Wirksamkeit gefordert. Dazu gehören

- höhere und klimagerechte Bepreisung der Passagiere der ersten Klasse
- Ticket-Tax-Ausweitung auf einen europäischen Länderverbund
- Verbesserung der klimapolitischen Wirkung durch Verwendung von Einnahmen für globalen Klimaschutz und Entwicklungszusammenarbeit
- Maßnahmen für Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn.

Kontakt und weitere Informationen:

BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.

Bundesgeschäftsstelle

Werner Reh

Verkehrsreferat

Am Köllnischen Park 1

10179 Berlin

Tel. (0 30) 2 75 86-435

werner.reh@bund.net

www.bund.net