

## BUND-Hintergrund zur ökologischen Luftverkehrsabgabe

Stand: 31. August 2010

In ihrem Sparpaket von Anfang Juni 2010 beschloss die Bundesregierung die Einführung einer ökologischen Flugverkehrsabgabe, die von 2011 bis 2014 jährlich eine Milliarde Euro Subventionen des Luftverkehrs abbauen und dem Bundeshaushalt zuführen sollte. Jedes Jahr wird der Luftverkehr in Deutschland mit 11,5 Milliarden Euro subventioniert: 7,2 Milliarden durch die Kerosinsteuerbefreiung und 4,2 Milliarden durch Befreiung internationaler Tickets von der Mehrwertsteuer.

Die beteiligten Ministerien haben sich im Laufe des Augusts auf die Erhebung einer Abgabe ab dem 1.1.2011 für alle von deutschen Flughäfen ausgehenden Flüge geeinigt. Ihre Höhe beträgt

- 8 Euro für Flüge bis 2000 km Entfernung
- 25 Euro für Flüge zwischen 2000 und 6000 km
- 45 Euro für Flüge über 6000 km.

Erstmals soll damit der klimaschädlichste Verkehrsträger mit einer Abgabe belastet werden. Der neue Vorschlag greift Kritik und Gegenvorschläge des BUND zum Referentenentwurf für eine Luftverkehrssteuer von Mitte Juli auf, dass diese Abgabe am CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Flugzeuge ausgerichtet werden müsse und die besonders klimaschädlichen Langstreckenflüge mindestens um den Faktor 4 höher belastet werden müssten als innereuropäische Flüge (zuletzt waren 13 Euro für europäische und 26 Euro für Langstreckenflüge vorgesehen).

### Sitzplatzklassen unterscheiden – Erste-Klasse- und Businessflieger sollten mehr zahlen

Unzulänglich am neuen Vorschlag ist jedoch, dass Business- und Erste-Klasse-Fluggäste, die eine deutlich höhere Flugzeugfläche für den gleichen Flug beanspruchen als Economy-Fluggäste (siehe die Grafik in der Anlage) bisher noch nicht auch deutlich höhere Abgaben bezahlen müssen. Die Abgabe sollte mindestens auf Mittel- und Langstreckenflügen entsprechend differenziert werden und bei Businessflügen 50%, bei Erste-Klasse-Flügen doppelt so hoch sein wie die o.g. Sätze der Economy-Klasse.

Dass diese Differenzierung unverzichtbar ist, zeigt die folgende Tabelle. Die Angaben sind dem Emissionsrechner des Kompensationsanbieters my climate entnommen (Sätze für Ausgleichszahlungen gemäß der Annahme: Klimaschutzprojekte in Entwicklungs- und Schwellenländern; siehe [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)):

Flugstrecke	km	CO <sub>2</sub> -Emission in kg: Econ- omy Cl.	Ausgleichs- zahlung myc- climate.org	kg CO <sub>2</sub> Business Cl./ 1. Kl.	Ausgleichs- zahlung myc- climate.org
Berlin – Bonn (oder – München)	500	140 kg	4 €	196/278	5/8
Frankfurt/Main – Barcelona	1.100	245	7 €	346/491	9/13 €
Frankfurt/Main – Tunis	1.470	310	8 €	440/620	11/17 €
Frankfurt/Main – Moskau	2.000	440	15 €	830/1.360	22/36
Frankfurt/Main – Dubai	4.850	985	26 €	1.840/3.030	49/80
Frankfurt/Main – New York	6.200	1.270	34 €	2.370/3.900	63/136
Frankfurt/Main – Peking	7.800	1.620	43 €	3030/5000	81/132
Frankfurt/Main – Melbourne	16.300	3.830	101 €	7.175/11.800	191/312

Die drei Entfernungsgruppen und die vorgeschlagenen Abgabestufen des Regierungsentwurfs bilden die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zu einer Distanz von 10000 km und deren Kompensation recht gut ab. Allerdings fehlt bisher eine vierte Entfernungsgruppe für Flüge über 10000 km.

Durch Aufschläge für die Erste Klasse würde mehr als eine Milliarde eingenommen. Diese sollten zur Verstärkung der ökologischen Effekte und für Klimaschutz-Anpassungsmaßnahmen in Entwicklungsländern investiert werden, weil diese besonders unter der globalen Erwärmung leiden.

## Positive Wirkungen

Bei dieser Ausgestaltung der Luftverkehrsabgabe sind keine relevanten Abwanderungen auf ausländische Flughäfen zu erwarten. Ohnehin wird diese Abwanderungsgefahr von der Flughafenlobby massiv überzeichnet. Selbst bei der niederländischen Variante einer Flugticketabgabe, die ein Jahr in Kraft war, belegen die empirischen Daten (vgl. Anlage 2), dass Düsseldorf anders als behauptet nur in geringem Maße von „Zuwanderungen“ aus Amsterdam profitierte. Gegenüber anderen kontinentalen Drehkreuzflughäfen gingen die Passagierzahlen in Amsterdam um etwa 2% zurück.

Ein etwas höherer Preis bewirkt einen leichten Vermeidungseffekt im europäischen Kontext vor allem bei den Billigfliegern sowie eine Verstärkung von Maßnahmen der Vermeidung einzelner Flüge z.B. durch Nutzung von Videokonferenzen. Weil die Luftverkehrsabgabe zu einer Preiserhöhung von durchschnittlich ein bis zwei Prozent führt, sind diese Effekte sehr moderat. Für die Bahn bedeutet die Luftverkehrsabgabe einen Schritt zum Abbau von Wettbewerbsnachteilen gegenüber dem Flugverkehr. Anders als der Flugverkehr zahlt die Bahn sowohl Mineralölsteuer und Ökosteuer für Dieseltreibstoff bzw. Stromsteuer und Erwerb von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten im EU-Emissionshandel für ihre Elektroantriebsfahrzeuge. Da die Bahn von Verlagerungen profitiert, entstehen hier neue Arbeitsplätze.

## Weiterentwicklung der ökologischen Flugverkehrsabgabe ist nötig

Als erster Schritt ist die Einführung der Luftverkehrsabgabe zum 1.1.2011 und der damit verbundene Subventionsabbau zu begrüßen. Diese Abgabe muss jedoch in den nächsten Jahren weiterentwickelt werden, um ihre ökologischen Wirkungen zu verstärken und einen wesentlichen Schritt zur Einbindung des Luftverkehrs in die Klimaziele der Bundesregierung zu gehen. Weil die Klimawirkung des Luftverkehrs – unter Einschluss der Wirkungen durch die Eintragung von Wasserdampf, Stickoxiden und Ruß in hohe Luftschichten – auf bis zu 14% der globalen Erwärmung geschätzt wird, sind hier Maßnahmen klimapolitisch besonders dringend.

Die ökologische Luftverkehrsabgabe unter drei Aspekten weiterentwickelt werden:

- Verstärkung der ökologischen Wirkungen:
  - Sie sollte – wie es derzeit Großbritannien plant – auf ganze Flugzeuge (sämtliche Sitzplätze) statt auf die einzelnen, mit Passagieren besetzten Sitzplätze bezogen werden. Daraus resultiert ein Anreiz für eine höhere Auslastung der Flugzeuge und eine bessere Kapazitätsausschöpfung der Flughäfen;
  - Der Lärm sollte mit einbezogen werden gemäß realer Emissionen. Ab 22 Uhr und vor 7 Uhr sollten hohe Nachtzuschläge erhoben werden;
  - Die ökologische Luftverkehrsabgabe darf keine reine Ticketabgabe für Passagiere bleiben. Das Ausklammern der Frachtflüge ist nicht gerechtfertigt, zumal beim Frachtflug noch häufig älteres Fluggerät mit relativ hohen Emissionen eingesetzt wird. Werden Frachtflüge nicht einbezogen, bedeutet dies auch eine Wettbewerbsverzerrung zwischen Fluggesellschaften, die nur Personenverkehr betreiben und Airlines wie der Lufthansa, die beide Sparten bedienen (Großbritannien plant derzeit, Frachtflüge einzubeziehen);
  - Die Ausklammerung der Transferpassagiere begünstigt den Flughafen Frankfurt am Main. Deshalb sollte die Einbeziehung der Umsteiger geprüft werden. Damit würde ein zusätzlicher Anreiz für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn gesetzt;
- Die ökologische Luftverkehrsabgabe muss verkehrspolitisch flankiert werden, um bessere Wirkungen zu entfalten: Der 100%-Eigentümer Bundesregierung sollte von der Deutschen Bahn ein Konzept zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene verlangen und Verhandlungen zwischen Bahn, Flughäfen und Airlines moderieren. Die heute bereits bestehende Bahninfrastruktur kann viel besser dafür genutzt werden als zurzeit;
- Die nächsten Schritte europäisch harmonisieren: Weitere Schritte zu einem vollständigen Abbau der Luftverkehrssubventionen sollten europäisch abgestimmt werden. Lange Zeit war die ablehnende Haltung der Bundesregierung das Haupthindernis für Maßnahmen anderer Länder wie die Niederlande oder für Überlegungen zur Einführung von Ticketabgaben in Belgien oder Dänemark. Nun könnte ein westeuropäischer Verbund von Ländern mit Ticketabgaben angestrebt werden, der alle vier großen Drehkreuze umfasst: London-Heathrow, Paris/Charles de Gaulle, Frankfurt am Main und Amsterdam. Die Bundesregierung sollte auch Überlegungen der EU-Kommission vom Sommer 2010 unterstützen, eine Ticketabgabe auf europäischer Ebene einzuführen. Es bietet sich z.B. ein vollständiger Abbau der Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Tickets an. Jedes Mitgliedsland kann bisher nur die Teilstrecke über seinem eigenen Territorium bepreisen. Bilaterale Vereinbarungen oder europäische Lösungen drängen sich hier geradezu auf.

## Anlagen:

Platzbedarf von Economy- und Business-Klasse-/Erste-Klasse-Fluggästen am Beispiel eines Langstreckenfluges



Tabelle Fluggastzahlen in Amsterdam und Düsseldorf 2008 und 2009 während der Geltung der niederländischen Flugticketsteuer (Juli 2008-Juni 2009)

Flug- häfen	Jahre:	Paxe in Mio.	Monate												Veränd. Vorjahr %		
			Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember			
Ams- terdam	2007	44,4															
	2008	44,24	3,2	3,15	3,74	3,92	4,4	4,4	4,84	4,72	4,3	4,27	3,27	?		-0,4	
	2009	40,43	2,91	2,72	3,2	3,67	3,89	3,85	4,53	4,49	4,16	3,98	3,16	?		8,6	
Düs- seldorf	2007	17,78															
	2008	18,1	1,17	1,21	1,34	1,45	1,68	1,77	1,83	1,71	1,78	1,72	1,3	1,15		1,8	
	2009	17,72	1,08	1,07	1,31	1,39	1,59	1,64	1,87	1,72	1,75	1,78	1,35	1,17		-2,1	

Quelle: Eurostat 2010 (Dez.angaben fehlen)