

## Steuern und Gebühren

# DEUTSCHE LUFTFAHRTPOLITIK ZU LASTEN DES STANDORTES

Der Wettbewerb am Himmel ist hart. Allein in Europa ist die Zahl der fliegenden Airlines innerhalb eines Jahres bis Mitte 2019 von 131 auf 107 gesunken. Und die Konsolidierung geht weiter: Prognosen zufolge prägen in wenigen Jahren zwölf Airline-Gruppen den Weltmarkt. Die Lufthansa Group will zu diesem Dutzend zählen und sieht sich aktuell dafür gut aufgestellt. Allerdings schwächen ständig steigende Belastungen am Heimatstandort unsere Wettbewerbsfähigkeit.

### Deutschland zweit teuerster Luftverkehrsstandort

Rangliste europäischer Luftverkehrsstandorte auf Basis der Flughafen- und Passagiersteuern sowie der Flughafengebühren. Die steigende Luftverkehrsteuer in Deutschland ist noch nicht eingerechnet.



### Hohe Kosten am Luftfahrtstandort Deutschland

Eine neue Studie des Airlines-Weltverbandes (IATA) zeigt: Nirgendwo anders in Europa sind die Kosten für die Sicherheitskontrollen so hoch wie hierzulande. Und das bei dürftiger Qualität und Effizienz. Auch Gebühren an den Flughäfen sind in Deutschland mit am höchsten. Nur in Großbritannien zahlen Airlines für die Flughafennutzung mehr.

### Luftverkehrsteuer belastet die heimische Industrie

Die Bundesregierung hat mehrfach – zuletzt im Koalitionsvertrag – angekündigt, einseitige Standortbelastungen abzubauen. Passiert ist das Gegenteil. Die unverhältnismäßige Erhöhung der Luftverkehrsteuer trifft heimische Airlines und Flughäfen überproportional und verteuert erneut den deutschen Standort. Langstreckenflüge über außereuropäische Drehkreuze werden indirekt verbilligt, zu Gunsten unserer internationalen Konkurrenz.

Damit wird der bisherige Negativtrend fortgesetzt: Seit die Luftverkehrsteuer im Jahr 2011 eingeführt wurde, wächst der deutsche Luftverkehr deutlich schwächer als andere

westeuropäische Märkte. Die Marktanteile deutscher Fluggesellschaften an heimischen Flughäfen gehen stetig zurück – von 67 Prozent im Jahr 2012 auf nur noch 56 Prozent im ersten Halbjahr 2019. Besonders augenfällig verläuft die Entwicklung in Grenzregionen. Dort verzeichneten heimische Flughäfen zwischen 2010 und 2017 ein Passagierwachstum von 14 Prozent. Direkte Konkurrenzairports im Ausland legten im gleichen Zeitraum um mehr als 80 Prozent zu. Das zeigt: deutsche Passagiere weichen aus Preisgründen aus und nehmen dafür auch weitere Anfahrten in Kauf.

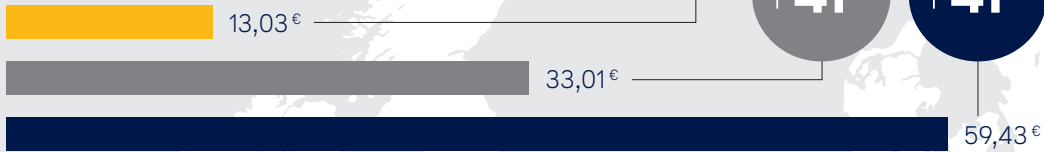
### Einnahmen aus Luftverkehrsteuer für Klimaschutz nutzen

So fragwürdig wie die Erhöhung selbst, ist der Verwendungszweck der Luftverkehrsteuer. Die zusätzlichen Millionen fließen kaum in Klimaschutzmaßnahmen in den Luftverkehr, sondern sollen die Mehrwertsteuersenkung bei der Bahn ausgleichen sowie für die Flugsicherung an unwirtschaftlichen Kleinstflughäfen verwendet werden, an denen oft ausländische Low-Cost-Anbieter präsent sind. Lediglich 100 Millionen Euro sollen für die Förderung nachhaltiger Kraftstoffe genutzt werden. Das ist ein klima- und industriepolitisches Eigentor.

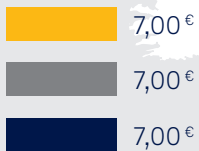
## Luftverkehrsteuer in Deutschland und den Nachbarstaaten im Vergleich

■ Kurzstrecke 
 ■ Mittelstrecke 
 ■ Langstrecke

Deutschland (ab 1. April 2020)



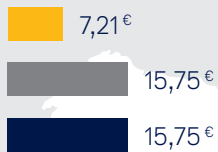
Niederlande (geplant)



Österreich



Frankreich\*



7  
 EU-Staaten  
 MIT  
 Luftverkehrsteuer

21  
 EU-Staaten  
 OHNE  
 Luftverkehrsteuer

\* Aviation Tax, Ecotax, Solidarity Tax  
 Quellen: EU-Kommission, BDL