

Stellungnahme des Deutschen Verkehrsforums (DVF)

im Rahmen der Anhörung des Bundesministeriums der Finanzen

zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

GZ III B 5 - S 8001/19/10005 :004

DOK 2019/0863141

4.10.2019

Das Bundesministerium der Finanzen hat am 2. Oktober einen Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes vorgelegt. Ziel des Gesetzes ist es, das Fliegen zu verteuern, um den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern und die Bürgerinnen und Bürger zu klimafreundlichem Handeln zu ermuntern. Der höhere Preis soll

1. Einfluss auf die Wachstumsraten und das Passagieraufkommen nehmen und
2. eine Verkehrsverlagerung auf die Bahn anreizen.
3. Darüber hinaus sollen die höheren Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer als Bestandteil der Steuereinnahmen des Bundes insgesamt auch zur Finanzierung der steigenden Ausgaben zur Bekämpfung des Klimawandels und der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen beitragen.

Ist das Gesetz geeignet, die vorgenannten Ziele zu erreichen?

Zu 1. Die Einführung der Luftverkehrsteuer im Jahr 2011 im nationalen Alleingang hat nicht zu einem Abbruch des Wachstums im Luftverkehr, dafür aber zu einer Schwächung der deutschen Fluggesellschaften geführt. Ihre Marktanteile sanken von 67 Prozent im ersten Halbjahr 2012 auf 56 Prozent im ersten Halbjahr 2019. Zudem konnten sie die Luftverkehrsteuer in weiten Teilen nicht als höhere Ticketpreise an die Kunden weitergeben. Dies führt dazu, dass den Fluggesellschaften Mittel für Investitionen in modernes Fluggerät und nachhaltige Technologien entzogen werden. Es ist damit zu rechnen, dass weitere nationale Alleingänge zu Verkehrsverlagerungen auf grenznahe ausländische Flughäfen und eine weitere Verschiebung von Marktanteilen führen werden. Dies umso mehr, wenn auch noch die Anrechnung der an den Staat gezahlten Beträge für Zertifikate im Rahmen des europäischen ETS auf die Luftverkehrsteuer ersatzlos gestrichen wird.

Zu 2. Im innerdeutschen Verkehr sind Reisezeit und Reisekomfort die wesentlichen Entscheidungskriterien. Wenn eine Bahnfahrt zwischen zwei Städten maximal ca. drei Stunden dauert, dann macht dies eine Flugverbindung obsolet. (Beispiele Frankfurt-Köln, Berlin-Nürnberg). Der wesentliche Wettbewerb im innerdeutschen Verkehr findet zwischen Pkw und Bahn statt, der Luftverkehr hat hier nur 4 Prozent Marktanteil. Die im Klimaschutzprogramm vorgesehene Kopplung der Erhöhung der Luftverkehrsteuer mit einer Senkung der Umsatzsteuer für Bahnreisen wird die intendierten Lenkungseffekte nicht erreichen.

Zu 3. Wenn die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer zur Finanzierung der Ausgaben zur Bekämpfung des Klimawandels verwendet werden sollten, dann wären sie innerhalb des Systems Luftverkehr wesentlich besser aufgehoben. 90 Prozent des Luftverkehrs sind grenzüberschreitend, während dieser Anteil im Fernverkehr der Bahn nur ein Prozent beträgt.

Das wird sich auch nicht ändern lassen. Es sollten daher die Einnahmen aus der bestehenden Luftverkehrssteuer in Höhe von 1,2 Mrd. Euro jährlich darauf verwendet werden, für den global weiter wachsenden Luftverkehr Kraftstoff- und Antriebsalternativen zu entwickeln. Dies würde auf die Klimaschutzziele 2050 erheblich mehr einzahlen, als einzelne Verkehrsträger durch eine – auch rechtlich fragwürdige – Verschiebung von Mitteln gegeneinander auszuspielen. Es muss klar sein, dass jeder Verkehrsträger in einem vernetzten, multimodalen und zukunftsfähigen Verkehrssystem seine Berechtigung hat und eine bestimmte Rolle spielt. Darum ist es wichtig, jeden Verkehrsträger im Hinblick auf seine externen Effekte, die mit den CO₂-Emissionen noch lange nicht enden, maximal zu optimieren.

Fazit: Das Gesetz erweist sich als nicht geeignet, das Wachstum im Luftverkehr zu dämpfen, die Verkehrsverlagerung auf die Bahn anzureizen und die klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen zu erreichen. Hierfür wären andere Mittel einzusetzen, die den Luftverkehr tatsächlich emissionsarm machen, so dass er seine Stärke als einziger global agierender Verkehrsträger im Passagier- und Frachtgeschäft ausspielen kann. Luftverkehr und Bahn sollten in ihrer je eigenen Rolle gestärkt und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Das Verkehrssystem der Zukunft braucht alle Verkehrsträger.