

## **Stellungnahme**

**zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses  
zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD  
„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des  
Luftverkehrsteuergesetzes“  
(BT-Drucksache 19/14339)**

*1. November 2019*

## A. Zusammenfassung

Der BDL lehnt das Gesetz zur Änderung des LuftVStG ab.

- Mit der Erhöhung der Luftverkehrsteuer verkehrt die Koalition ihre zur Regierungsbildung festgelegte Absicht, die Luftfahrt von einseitigen national veranlassten Kosten zu entlasten, ins Gegenteil und verschärft stattdessen die bereits bestehenden Wettbewerbsverzerrungen, die aus dem nationalen Alleingang dieser Steuer zu Lasten des Standorts Deutschland erwachsen.
- Darüber hinaus geht der Gesetzentwurf über das politisch erklärte Ziel, ausreichende Mittel zur Finanzierung der MwSt.-Absenkung im Bahnverkehr generieren zu wollen, hinaus. Denn das nun angestrebte Zielaufkommen soll bei 1,75 Mrd. Euro p.a. liegen, obwohl das bisherige Zielaufkommen der Steuer bei 1 Mrd. Euro p.a. liegt und der Mehrbedarf für die politisch intendierte Absenkung der Mehrwertsteuer im Bahnverkehr mit 500 Mio. Euro beziffert wird. Deswegen sollte jetzt endlich eine rechtlich verbindliche Deckelung des Einnahmeziels im Gesetz erfolgen.
- Die im Gesetzentwurf vorgesehene überproportionale Anhebung des Steuersatzes für Flüge zu europäischen Zielen (Entfernungskategorie 1) belastet die deutsche Luftverkehrswirtschaft im besonders wettbewerbsintensiven Markt und steht außerdem einer Klimaschutzlogik diametral entgegen, denn 87% der Passagiere dieser Entfernungskategorie nehmen genau jene Flüge, die bereits dem EU-Emissionshandel unterliegen. Deswegen sollte, wenn überhaupt, die Steuer in allen Entfernungskategorien jeweils im gleichen Verhältnis angehoben werden.
- Es sollte im Gesetz verbindlich verankert werden, dass aus den zu deckelnden Einnahmen jährlich ein festgelegter Betrag für die Produktion und Markteinführung von regenerativen Kraftstoffen im Luftverkehr eingesetzt wird.

## B. Im Einzelnen

### 1.

#### **Die geplante Erhöhung der Luftverkehrsteuer übersteigt den angegebenen Finanzbedarf, deswegen sollte eine Deckelung festgelegt werden**

Grundlage der Erhöhung der Luftverkehrsteuer ist der „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“ (BT-Drucksache 19/14339). Mit der Erhöhung der Luftverkehrsteuer will die Bundesregierung eine Absenkung der Mehrwertsteuer auf Bahnfahrten im Fernverkehr finanzieren. Das BMF kalkuliert hierfür mit der großzügigen Summe von 500 Mio. Euro. Die nun geplante Erhöhung der Luftverkehrsteuer würde jedoch zu deutlich höheren Einnahmen führen.

Das bisherige Zielaufkommen der Luftverkehrsteuer liegt laut Gesetz bei 1 Mrd. Euro pro Jahr. Rechnet man den eingeforderten zusätzlichen Finanzbedarf von 500 Mio. Euro hinzu, müsste das künftige Zielaufkommen bei 1,5 Mrd. Euro pro Jahr liegen. Tatsächlich betragen die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer jedoch schon heute rund 1,2 Mrd. Euro, weil das im Gesetz vorgesehene Zielaufkommen bei der jährlichen Festsetzung der Steuersätze vom BMF nicht eingehalten wird.

Vor diesem Hintergrund sollte das Zieleinkommen aus der Luftverkehrsteuer mit der Gesetzesänderung nunmehr verbindlich gedeckelt werden.

Dazu ist in § 11 Abs. 2 S. 2 LuftVStG zu ergänzen: „... wobei Gesamteinnahmen von 1,75 Mrd. Euro nicht überschritten werden sollen.“

## 2.

### Die wettbewerbsverzerrende Wirkung der Steuererhöhung sollte gedämpft werden

Die jetzt vorgesehene überproportionale Anhebung des Steuersatzes für Flüge zu europäischen Zielen (Entfernungskategorie 1/Europa plus 74%, Entfernungskategorie 2 und 3 je plus 41%) belastet die deutschen Luftfahrtunternehmen im besonders wettbewerbsintensiven europäischen Markt. Außerdem steht diese Erhöhung der Distanzklasse 1 (2.500 km) einer Klimaschutzlogik diametral entgegen, denn 87 % der Passagiere dieser Entfernungsklasse nutzen genau jene Flüge, die vom EU-Emissionshandel erfasst sind. Somit besteht hier bereits ein erheblicher CO<sub>2</sub>-Preis.

Ein besonderer sachlicher Grund, der die starke Ungleichbehandlung bei der Erhöhung des Steuersatzes 1 im Verhältnis zu den anderen beiden Steuersätzen zu rechtfertigen vermag ist nicht ersichtlich. Auch das BVerfG führte in seinem Urteil zum LuftVStG aus: *„Gleichheitsrechtlicher Ausgangspunkt im Steuerrecht ist der Grundsatz der Lastengleichheit. Die Steuerpflichtigen müssen dem Grundsatz nach durch ein Steuergesetz rechtlich und tatsächlich gleichmäßig belastet werden. Der Gleichheitssatz belässt dem Gesetzgeber einen weitreichenden Entscheidungsspielraum sowohl bei der Auswahl des Steuergegenstandes als auch bei der Bestimmung des Steuersatzes. Abweichungen von der mit der Wahl des Steuergegenstandes einmal getroffenen Belastungsentscheidung müssen sich indessen ihrerseits am Gleichheitssatz messen lassen. Demgemäß bedürfen sie eines besonderen sachlichen Grundes, der die Ungleichbehandlung zu rechtfertigen vermag.“* (Urteil des Ersten Senats vom 5. November 2014 - 1 BvF 3/11, Rn. 41).

Um die negativen Wirkungen der stark ungleichmäßigen Erhöhung zu dämpfen und den steuerrechtlichen Grundsatz der Lastengleichheit zu wahren, sollte die vorgesehene Erhöhung zur Erreichung des Gesamtvolumens in allen Entfernungskategorien jeweils im gleichen Verhältnis vorgenommen werden.

## 3.

### Mit der Erhöhung im nationalen Alleingang werden die wettbewerbsverzerrenden Wirkungen der Steuer weiter verschärft

Die Erhöhung der Luftverkehrsteuer erfolgt zum wiederholten Mal als stark wettbewerbsverzerrender nationaler Alleingang zu Lasten der deutschen Luftfahrtunternehmen. Zahlreiche Staaten der EU haben keine vergleichbare Luftverkehrsteuer und in den Staaten, die eine solche Steuer erheben, liegt diese – mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs – erheblich unter dem deutschen Steuerniveau. Dies verschärft die bereits bestehende Wettbewerbsverzerrung und belastet die heimische Luftverkehrswirtschaft weiter, die in einem starken internationalen Wettbewerb steht, der ganz wesentlich über die Ticketpreise entschieden wird.

Auch wenn die Luftverkehrssteuer für jeden Fluggast aus Deutschland vom Luftfahrtunternehmen abgeführt werden muss, also auch von ausländischen Unternehmen, tragen drei deutsche Luftfahrtunternehmen – Lufthansa Group, Condor und Tuifly – ca. 50 Prozent des Steueraufkommens, während sich die andere Hälfte des Aufkommens im Wesentlichen auf über 140 ausländische Fluggesellschaften verteilt. Dies erlaubt ausländischen Wettbewerbern, mittels Quersubventionierung, im deutschen Markt preisaggressiv zu agieren, was zu Lasten der deutschen Fluggesellschaften geht. Daher lässt sich die Steuererhöhung – anders als im LuftVStÄndG-E (dort u.a. unter F.) ausgeführt – in weiten Teilen nicht an die Fluggäste weitergeben.

Da die deutschen Fluggesellschaften ihre Drehkreuze und Basen in Deutschland haben, sind sie überproportional von der bei Abflügen ab deutschen Flughäfen anfallenden Luftverkehrssteuer betroffen. Während ausländische Fluggesellschaften die bei ihnen nur sehr geringen Beträge problemlos verkraften können, müssen die deutschen Fluggesellschaften angesichts der sehr großen Beträge entweder ihre Preise erhöhen, mit der Folge eines weiteren Verlustes von Marktanteilen, oder erhebliche Ergebniseinbußen hinnehmen.

In der Praxis ist seit Einführung der Luftverkehrssteuer beides passiert: Zum einen haben die deutschen Fluggesellschaften Marktanteile verloren – von 67 Prozent im ersten Halbjahr 2012 auf 56 Prozent im ersten Halbjahr 2019. Zum anderen konnten sie aber die Luftverkehrssteuer in weiten Teilen nicht in Form von höheren Ticketpreisen an die Kunden weitergeben, sondern mussten große Teile des Steueraufkommens aus ihrem Betriebsergebnis begleichen. Unter anderem mit der Folge, dass ihnen die notwendigen Mittel für Investitionen in nachhaltige Technologien entzogen wurden.

Eine weitere Erhöhung dieser wettbewerbsverzerrenden Sonderlast wird die Ungleichbehandlung im Wettbewerb nun weiter verschärfen. Die Folge wäre nicht mehr Klimaschutz, sondern Verlagerungseffekte mit weniger Klimaschutz und eine verminderte Wettbewerbsfähigkeit deutscher Luftfahrtunternehmen.

#### 4.

#### **Eine Koppelung der Luftverkehrssteuer mit einer MwSt.-Senkung bei der Bahn ist rechtlich problematisch**

Laut Klimapaket der Bundesregierung und dem entsprechenden Kabinettsbeschluss erfolgt die Anhebung der Luftverkehrssteuer unter dem Titel „Fliegen muss teurer und Bahnfahren billiger werden“. Dies impliziert einen Zusammenhang zwischen der Auswahl der Verkehrsträger Bahn- und Luftverkehr und den dort aufgerufenen Preisen, den Erhebungen zu diesem Thema eben nicht stützen. Einerseits zeigen viele unabhängige Studien, dass die Aussage, Fliegen sei häufig billiger als Bahnfahren, in der Realität keinen Bestand hat (vgl. UIC Studie, Geschäftsberichte DB AG). Zudem bedienen Flugverkehr und Bahnverkehr vollkommen unterschiedliche Märkte, insbesondere in Bezug auf die zurückgelegte Reisedistanz.

Im rechtlichen Sinne ist eine derartige Zweckbindung von Steuern nicht zulässig. Sollte der Gesetzgeber eine inhaltliche Verknüpfung der beiden Maßnahmen planen, so wäre dies ein Verstoß gegen das „Nonaffektationsprinzip“.

## 5.

### **Eine Doppelbelastung im Falle EU-weit erhobener Steuern und Abgaben sollte ausgeschlossen werden**

Grundsätzlich gilt, dass EU-weit erhobene Steuern Wettbewerbsverzerrungen minimieren können. Deswegen sind solche gegenüber nationalen Alleingängen zu bevorzugen. Im Fall einer EU-weit verbindlichen Einführung von Luftverkehrssteuern sollte – wie bereits jetzt bei der Verrechnung mit den Einnahmen aus dem Emissionszertifikatehandel – eine Doppelbelastung vermieden werden.

Dazu ist § 11 LuftVStG um einen Absatz 3 wie folgt zu ergänzen: *„Für den Fall, dass eine vergleichbare Besteuerung des Luftverkehrs EU-weit beschlossen wird, soll diese die Luftverkehrssteuer ersetzen bzw. die Luftverkehrssteuer entsprechend abgesenkt werden, um wettbewerbsverzerrende Doppelbelastungen auszuschließen.“*

## 6.

### **Mit den Einnahmen der Luftverkehrssteuer sollte die Konkrete Entwicklung und Markteinführung von regenerativen Kraftstoffen im Luftverkehr gefördert werden**

Ergänzend zum Ziel, die jetzt vorgesehenen Mehreinnahmen für die MwSt.-Absenkung von Verkehrsträgern zu nutzen, sollte verbindlich verankert werden, dass aus den auf 1,75 Mrd. Euro zu deckelnden Einnahmen jährlich ein festgelegter Betrag für die konkrete Entwicklung und Markteinführung von regenerativen Kraftstoffen im Luftverkehr eingesetzt wird.

## 7.

### **Mit Einführung und Erhöhung der Luftverkehrssteuer sollte im Subventionsbericht der Bundesregierung nunmehr der Subventionstatbestand „Kerosinsteuer“ gestrichen werden**

Im Subventionsbericht der Bundesregierung wird die Nichtbesteuerung einer möglichen innerdeutschen Energiesteuer auf Kerosin mit 570 Mio. Euro als Subvention ausgewiesen. Das Aufkommen der bisherigen Luftverkehrssteuer übersteigt diese Summe um das Doppelte; das Aufkommen aus der erhöhten Luftverkehrssteuer würde diese Summe sogar um mehr als das Dreifache übersteigen. Dies, obwohl der Verkehrsträger Luftverkehr die erforderlichen Infrastrukturen und Dienstleistungen selbst finanziert und nicht – wie die Bahn – auf umfassende Subventionen angewiesen ist. Daher sollte künftig mit Hinweis auf die Höhe der Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer das Thema Energiesteuern im Luftverkehr aus dem Subventionsbericht der Bundesregierung gestrichen werden.

## 8.

### Das Inkrafttreten vom Abflugdatum sollte auf Buchungsdatum ab 1. April 2020 umgestellt werden

Die Änderungen des Gesetzes sollen laut Entwurf für Abflüge ab 1. April 2020 gelten. Dies solle gem. Begründung zu Art. 2 LuftVStÄndG-E den Steuerpflichtigen (Fluggesellschaften) „eine ausreichende Vorbereitung ermöglichen“, um die Steuererhöhungen bei der Preisgestaltung zu berücksichtigen. Für Abflüge nach dem 1. April 2020 sind jedoch bereits viele Buchungen getätigt. Eine Nachbelastung der Kunden ist nicht möglich. Die Konsequenz wäre: Die Luftfahrt-unternehmen und die Reisebranche können die erhöhten Steuersätze für bereits verkaufte Tickets ab dem 1. April 2020 nicht an die Passagiere in Form von höheren Ticketpreisen weitergeben und müssen die Steuerschuld für diese Buchungen vollumfänglich aus ihrem Betriebsergebnis begleichen. Mit- hin ist bei Inkrafttreten zum 1. April 2020 keine ausreichende Vorbereitung möglich.

Um den Betrag zu minimieren, den Fluggesellschaften und die Reisebranche aus ihren eigenen Bilanzen tragen müssten und die Chance zu erhöhen, dass die Steuerschuld in Form von höheren Preisen an die Passagiere weitergegeben werden kann, sollte auf das Buchungsdatum abgestellt werden und die erhöhten Steuersätze für „Buchungen ab 1. April 2020“ gelten.

## 9.

### Das Gesetzesziel von Klimaschutz und Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird mit dem Gesetzentwurf gar nicht erreicht

#### a. Für den Luftverkehr bestehen bereits wirksame Instrumente der CO<sub>2</sub>-Bepreisung

Anders als der Straßen- und Schifffahrtsverkehr ist der Luftverkehr in Europa seit 2012 bereits in den Europäischen Emissionshandel einbezogen. Mit dem Emissionshandelssystem wird sichergestellt, dass die CO<sub>2</sub>-emittierenden Unternehmen für ihre Emissionen zahlen müssen und gleichzeitig die Emissionen aller in den Emissionshandel einbezogenen Wirtschaftsbereiche bis 2030 um 43 Prozent reduziert werden. Für internationale Flüge wird, da dort ein Emissionshandel nach dem europäischen Vorbild nicht durchsetzbar war, ab 2020 auf internationaler Ebene mit dem Kompensati- onssystem CORSIA ein dann weltweit geltendes CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystem eingeführt.

Trotz dieser international abgestimmten Instrumente mit klar definierten Reduktionszielen sieht der Gesetzentwurf vor, den Luftverkehr mit national erhobenen Steuern noch stärker zu belasten. Dabei sollen die Einnah- men aus der Luftverkehrsteuer nicht für Innovationen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Luftverkehr verwendet werden, sondern wie bisher als reine Einnahmequelle des Bundes dienen. In einem hohen Ausmaß wird sie jedoch zu weiteren klimapolitisch kontraproduktiven Verkehrsverlagerungen führen, nicht aber zu einer erwünschten Verlagerung auf die Schiene.

## b. Die Luftverkehrssteuer trägt nicht zur Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene bei

Im Inlandsverkehr ist vor allem die Reisezeit das entscheidende Kriterium für die Entscheidung, ob vom Luftverkehr auf den Bahnverkehr umgestiegen wird. Demzufolge wird im Inlandsverkehr bereits heute im Wesentlichen nur noch auf langen Strecken geflogen, auf denen der Geschwindigkeitsvorteil in den Vordergrund tritt und auf kürzeren Strecken nur dann, wenn es sich um Zubringerflüge zu Weiterflügen zu internationalen Destinationen handelt. Zubringerflüge haben die Funktion, die deutschen Städte innerhalb des Verkehrssystems Luftverkehr an die deutschen Drehkreuze anzubinden. Sie sind somit wesentlicher Faktor für die hohe Konnektivität Deutschlands. Der wesentliche Wettbewerb im innerdeutschen Verkehr findet zwischen PKW (ca. 70 Prozent) und Bahnverkehr (ca. 20 Prozent) statt. Eine Verlagerung zwischen diesen beiden Verkehrsträgern hat in Bezug auf Volumenpotential und Klimawirkung eine sehr viel höhere Bedeutung. Der Luftverkehr hat hingegen nur einen Marktanteil von ca. vier Prozent im inländischen Reisemarkt. Weiterhin sind Flüge zu den Drehkreuzen zu nennen, die teilweise auch kürzer sind.

Wenn eine Bahnfahrt zwischen zwei Städten nicht wesentlich länger als drei Stunden dauert, macht dies eine parallel betriebene Flugverbindung obsolet und ermöglicht eine Einstellung des Luftverkehrs. Zuletzt ist dies mit der Einstellung der von Eurowings betriebenen Verbindung Berlin – Nürnberg erfolgt. Diese Strecke konnten die Luftfahrtunternehmen einstellen, da sich die Bahnreisezeit derart stark reduzierte, dass der Reisende über den Luftweg keinen entscheidenden Geschwindigkeitsvorteil mehr hatte. Auf der Strecke München – Berlin (die Fahrzeit beträgt mindestens vier Stunden mit dem Zug) war zwar nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke ein spürbares Passagierwachstum festzustellen, welches jedoch nicht von früheren Flugreisenden, sondern von bisherigen PKW-Fahrern generiert wurde (der Luftverkehr ist auf dieser Verbindung seit Eröffnung der Neubaustrecke sogar um rund zwei Prozent weiter gewachsen).

Für den nationalen Zubringerverkehr gilt, dass sich dieser nur auf die Bahn verlagern lässt, wenn wesentliche Kriterien erfüllt sind. Dazu gehört v.a. eine kurze Reisezeit: Diese ist nur realisierbar, wenn der Drehkreuz-Flughafen gut und hochfrequent an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angeschlossen ist. Sofern die Gesamtreisezeit auf der Verbindung von New York über Amsterdam nach Berlin deutlich kürzer ist als beispielsweise auf der Verbindung Amsterdam – Frankfurt – (Bahn) – Berlin, dann wird in den internationalen Verkaufsmärkten, zum Beispiel in die USA, die schnellere Verbindung über Amsterdam gebucht. Während Frankfurt gut an den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn angebunden ist und es hier auch zeitlich attraktive Umsteigeverbindungen bspw. nach Düsseldorf, Köln oder Stuttgart mit der Bahn gibt, fehlt diese Anbindung in München völlig und ist derzeit nicht in Planung. Ein weiterer unabdingbarer Faktor für eine Verlagerung von Zubringerflügen auf die Bahn ist die Abwicklung des aus Flugzeug und Bahn kombinierten Reiseverlaufs innerhalb nur einer Buchung, die auch eine Betreuung des Passagiers im Falle von Unregelmäßigkeiten wie z.B. Verspätungen oder Ausfall des Verkehrsmittels umfasst. Bei Umsteigerverkehr kommt als eine weitere wesentliche Voraussetzung für mehr Verlagerung auf die Schiene hinzu, dass die Bahn das aufgegebene Gepäck entsprechend der hohen Sicherheitsanforderungen des Luftverkehrs aufnehmen und die Schnittstelle zur Übergabe des Gepäcks an das Flugzeug zeitlich und gemäß der Sicherheitsbestimmungen zuverlässig organisieren müsste.

### c. Die Luftverkehrsteuer hat keine klimapolitische Lenkungswirkung

Die politisch vorgesehene Koppelung einer Erhöhung der Luftverkehrsteuer mit einer Senkung der Mehrwertsteuer bei Bahnreisen geht an der Realität der Verkehrsmittelwahl der Passagiere vollkommen vorbei und wird die intendierten Lenkungseffekte nicht erreichen. Bemerkenswert ist, dass es auch in der Antwort der Bundesregierung auf eine aktuelle Kleine Anfrage der FDP-Fraktion (19/13972) heißt: „Der Bundesregierung liegen derzeit keine Kenntnisse vor, zu welchen Verlagerungseffekten zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Luftverkehr eine Anhebung der Luftverkehrsteuer führen würde.“

Während potenzielle Verlagerungseffekte zugunsten des Bahnverkehrs nicht nachzuweisen sind, sind weitere klimapolitisch kontraproduktive Verlagerungseffekte von deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen hin zu ausländischen Unternehmen sehr wahrscheinlich. Im internationalen Verkehr sind die Bahnreisezeiten derart hoch, dass es keine relevante Verkehrsverlagerung auf die Schiene geben wird. Allerdings werden grenznahe Flughäfen (Basel, Zürich, Prag, Salzburg, Brüssel, Eindhoven, Linz), an denen keine oder eine deutlich geringere Abgabe erhoben wird, im Wettbewerb mit Deutschland noch attraktiver. Die verlängerte Bodenreise zu den umliegenden ausländischen Flughäfen ist mit zusätzlichen vermeidbaren Emissionen verbunden. Im internationalen Drehkreuzverkehr (Amsterdam, Brüssel, Zürich, Wien, Paris, Helsinki, Istanbul, Dubai u.a.) sind die dortigen Luftverkehrsunternehmen deutlich geringer durch Steuern und Abgaben belastet und können somit auch im deutschen Markt preisaggressiv auftreten. Dies führt zu längeren Reisewegen auf internationalen Verbindungen, die mit höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen einhergehen.

### d. Die Ankündigung der Bundesregierung, im Zuge der Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes Dumpingpreise bei Flugtickets zu verhindern, wird gar nicht aufgegriffen

Im Gesetzesentwurf wird ausgeführt, dass die bisherige Bepreisung des Luftverkehrs die auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern besondere Klima- und Umweltschädlichkeit zum einen nicht ausreichend abbilde und zum anderen zu keiner nennenswerten nachhaltigen Veränderung der Wachstumsraten beim Passagieraufkommen und damit der Gesamtanzahl der Flugbewegungen geführt habe, ebenso wenig zu einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Die Erfahrung der Einführung der Luftverkehrsteuer (2011) zeigt, dass die Steuer auf die im Einzelfall sehr günstig beworbenen Marketingpreise, insbesondere auch von ausländischen Fluggesellschaften, kaum Einfluss hatte und auch zukünftig nicht haben wird. Derartige Marketingpreise werden dementsprechend auch weiterhin angeboten werden, es sei denn, der Gesetzgeber würde verbindlich regeln, dass Ticketpreise künftig nicht unterhalb der Kosten für Steuern und Gebühren angeboten werden.

Die Ankündigung der Bundesregierung in ihren Eckpunkten für das Klimaschutzprogramm 2030, im Zuge der Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes Dumpingpreise bei Flugtickets zu verhindern indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschlägen, Entgelten und Gebühren verkauft werden dürfen, wurde aber mit dem Gesetzesentwurf gar nicht aufgegriffen. In der Realität zeigt sich immer wieder, dass die Flugpreise deutlich über den Bahnpreisen liegen. Der durchschnittliche Ticketpreis im innerdeutschen Verkehr liegt bei 160 Euro (inkl. aller Steuern), der durchschnittliche Preis für eine Reise im Fernverkehr beträgt 36 Euro. Selbst unter Berücksichtigung

der verkehrsmittelspezifischen Kriterien (kurze durchschnittliche Distanz, Nutzung von Bahn- und Zeitkarten, unentgeltliche Beförderung von Kindern) zeigen viele Studien (VCD 2012, VCD 2013, Quotas 2017, BDL eigene Studie 2019), dass in einer überwiegenden Anzahl die Bahnreise auf gleicher Strecke und gleichem Reisetyp (Geschäftsreise/Wochenendreise) deutlich günstiger war als die Reise mit dem Flugzeug.

**e. Mit der Luftverkehrsteuer entzieht der Staat den Luftverkehrsunternehmen Milliardenbeträge, die diese dringend für Investitionen in energieeffizientere, emissionsreduzierte Flugzeuge brauchen**

Zudem entzieht die Steuer den deutschen Unternehmen den finanziellen Spielraum für Investitionen in Nachhaltigkeit. Zum einen fehlen ihnen dann Mittel, um ihre Flotten schnell auf energieeffiziente Flugzeuge umzustellen. Jedes Flugzeug der neuen Generation geht mit einer Treibstoff-Einsparung von ca. 25 Prozent einher. Ein schneller Austausch der Flotten wäre das effizienteste Klimaschutzprogramm im Luftverkehr, das derzeit und kurzfristig umzusetzen ist, denn es wirkt direkt an der CO<sub>2</sub>-Quelle und nicht über die nicht plan- und messbare Verlagerung auf andere Verkehrsträger. Und zum anderen fehlen auch Mittel für Investitionen in Technologien zum Ersatz von fossilem Kraftstoff durch regenerative Kraftstoffe, mit denen mittel- bis langfristig das CO<sub>2</sub>-neutrale Fliegen möglich werden soll.

## Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

– Haus der Luftfahrt –

Friedrichstraße 79

10117 Berlin

Dr. Lars Hoppe, Leiter Recht und Steuern

Rechtsanwalt

E-Mail: [lars.hoppe@bdl.aero](mailto:lars.hoppe@bdl.aero)

Telefon: 030 / 520 077 135

Norbert Lübben, Leiter Wirtschaft und Statistik

E-Mail: [norbert.luebben@bdl.aero](mailto:norbert.luebben@bdl.aero)

Telefon: 030 / 520 077 130

*Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen mehr als 180.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Millionen Fluggäste und trägt mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von über 200 Milliarden Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.*