

21.04.2020

Antrag

der Fraktion der AfD

„Stärkungspakt Luftverkehr“: Arbeitsplätze an Flughäfen und bei Fluggesellschaften während und nach der Coronakrise sichern – Sofortmaßnahmen ermöglichen und Luftverkehrsteuer abschaffen

I. Ausgangslage

Der Präsident des Bundes der Steuerzahler e.V. fordert das Aus der Luftverkehrsteuer:

„Schließlich leidet die Luftverkehrsbranche unter der Corona-Krise wie kaum ein zweiter Unternehmenssektor. Wer in dieser Situation die Steuern sogar noch erhöht, erschwert die Erholung der Branche zusätzlich.

Denn schon heute belastet die Luftverkehrsteuer – je nach Konstellation – die Fluggesellschaften und ihre Kunden sowie vor allem die grenznahen Flughäfen. Es ist widersinnig, erst die Branche zur Kasse zu bitten, um sie dann mit Flughafen-Subventionen und möglichen Staatshilfen für Fluggesellschaften zu unterstützen.

(...) Als Bund der Steuerzahler ... fordern [wir] schon heute: Schluss mit der Luftverkehrsteuer!“¹

Die Luftverkehrsteuer wird je Fluggast berechnet und ist in drei Entfernungszonen unterteilt. Der Steuersatz für das Jahr 2019 betrug gemäß § 11 Abs. 1 LuftVStG (Luftverkehrsteuergesetz) i. V. m. § 1 LuftVStAbsenKV für Flüge mit einem Zielort in Europa und einigen außereuropäischen Mittelmeerländern 7,38 Euro, für mittlere Entfernungen 23,05 Euro und für alle anderen Strecken 41,49 Euro.²

1 <https://www.steuerzahler.de/aktuelles/detail/luftverkehrsteuer-abschaffen/>, abgerufen am 08.04.2020 um 13:03 Uhr.

2 Vgl. https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verkehrsteuern/Luftverkehrsteuer/Grundsuetze-Besteuerung/Steuersaetze/steuersaetze_node.html, abgerufen am 07.04.2020 um 07:50 Uhr.

Datum des Originals: 21.04.2020/Ausgegeben: 21.04.2020

Die Steuereinnahmen aus der Luftverkehrsteuer betragen im Jahr 2019 1,18 Milliarden Euro³ und lagen damit – wie in den Vorjahren – deutlich über der vom Gesetzgeber auferlegten Zielgröße von 1 Mrd. Euro.

Bei der jährlich neuen Festlegung der Steuersätze sollten gem. § 11 Abs. 2 LuftVStG die Belastungen des Luftverkehrs durch den Handel mit sogenannten „Treibhausgasemissionszertifikaten“ berücksichtigt werden, so dass die Gesamtkosten bis zum Jahre 2019 auf 1 Milliarde Euro nivelliert werden sollten.⁴ Eine entsprechende Berücksichtigung dieser Kosten fand in den Jahren 2017 bis 2019 jedoch nicht statt, so dass die Steuersätze nicht abgesenkt wurden. Die Gesamtbelastungen der deutschen Luftverkehrsgesellschaften lag somit inkl. der Kosten für die CO₂-Zertifikate in all den Jahren deutlich oberhalb der vorgesehenen 1 Mrd. Euro. Allein für das Jahr 2018 betragen die Kosten der CO₂-Zertifikate für deutsche Fluggesellschaften knapp 100 Millionen Euro, wovon die Lufthansa Group mit 80 Millionen Euro am stärksten belastet war.⁵

Die Bundesregierung hat die Luftverkehrsteuer zum 01.04.2020 zudem massiv erhöht, so dass die Belastung deutscher Fluggesellschaften auf mindestens 1,75 Mrd. Euro steigen wird.

Auch NRW Wirtschaftsminister Prof. Pinkwart (FDP) beurteilte diese Anhebung noch am 14.11.2019 sehr kritisch. So heißt es in einem Bericht auf Anfrage der AfD-Fraktion:

„Aus Sicht der Landesregierung wird mit der geplanten Erhöhung der Luftverkehrsteuer die deutsche Luftverkehrswirtschaft im europäischen sowie im internationalen Wettbewerb benachteiligt...“⁶

Die Stellungnahmen des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) sowie des Flughafenverbandes (ADV) zur Anhörung im Deutschen Bundestag am 04.11.2019 enthielten zahlreiche fundierte Kritikpunkte zur geplanten Anhebung der Luftverkehrsteuer.

Einige bedeutende Kritikpunkte des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft waren:⁷

- „Die angedachte Erhöhung der Luftverkehrsteuer geht weit über den Betrag hinaus, der für die Absenkung der MwSt. auf den Fernverkehr der Bahn (ca. 500 Mio. Euro) zur Gegenfinanzierung erforderlich ist. Eine inhaltliche Verknüpfung der beiden Maßnahmen verstößt gegen das „Nonaffektationsprinzip“.

3 2017 betrug die Steuer 1,12 Milliarden Euro, 2018 dann 1,19 Milliarden Euro. Vgl. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Steuerschaeetzungen_und_Steuereinnahmen/2019-01-31-steuereinnahmen-kalenderjahr-2018.pdf?__blob=publicationFile&v=2, Seite 1, abgerufen am 07.04.2020 um 08:21. Bzw. Vgl. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Steuerschaeetzungen_und_Steuereinnahmen/2020-01-31-steuereinnahmen-kalenderjahr-2019.pdf?__blob=publicationFile&v=5, Seite 1, abgerufen am 07.04.2020 um 08:26 Uhr.

4 Vgl. § 11 Abs. 2 LuftVStG in der bis zum 31.03.2020 gültigen Fassung.

5 Vgl. https://www.airliners.de/lufthansa-80-millionen-euro-emissionshandel-analyse/51492?utm_campaign=readmore&utm_medium=articlebox&utm_source=air, abgerufen am 08.04.2020 um 12:44 Uhr.

6 Vgl. Lt.-Vorlage 17/2696

7 Vgl. <https://www.bundestag.de/resource/blob/665910/6bd077753ea944a6daf20f5d3e7d2666/07-Bundesverb-Dt-Luftverkehrswi-data.pdf?fbclid=IwAR1IBfjSNeILT8AOUWwn8oJXUT0R7uN9JafkBth3BDfdrkGMt6yaViNSEM>, abgerufen am 06.04.2020 um 15:51 Uhr.

- Da die deutschen Fluggesellschaften ihre Drehkreuze und Basen in Deutschland haben, sind sie überproportional von der bei Abflügen ab deutschen Flughäfen anfallenden Luftverkehrsteuer betroffen.
- Der Luftverkehr in Europa ist seit 2012 bereits in den Europäischen Emissionshandel einbezogen. Mit dem Emissionshandelssystem wird sichergestellt, dass die CO₂-emittierenden Unternehmen für ihre Emissionen zahlen müssen und gleichzeitig die Emissionen aller in den Emissionshandel einbezogenen Wirtschaftsbereiche bis 2030 um 43 Prozent reduziert werden.“

Der Flughafenverband ADV beanstandete in seiner Stellungnahme u.a. folgende Punkte:⁸

- „Die Luftverkehrsteuer entfaltet keinerlei positive Lenkungswirkung: Weder unterstützt sie leiseres noch emissionsärmeres Fliegen. Stattdessen schwächt sie die finanzielle Leistungsfähigkeit von Flughäfen und Airlines.
- Während der Luftverkehr in anderen Regionen der Welt gezielt gefördert wird, leidet die Luftverkehrswirtschaft hierzulande an nationalen Alleingängen, die in Summe schwere Nachteile im internationalen Wettbewerb bedeuten.
- Viele Direktverbindungen ab Deutschland werden für die Airlines unwirtschaftlich werden. Die Folge sind Flugstreichungen an den Flughäfen. Neben der Einstellung von Strecken wird dies zur Schließung von Basen in Deutschland führen, da keine auskömmliche Auslastung der Flugzeuge durch eine ausreichende Anzahl wirtschaftlicher Strecken an den Flughafenstandorten mehr möglich ist. Dies bedeutet, dass Konnektivität, Arbeitsplätze und Wertschöpfung – zugunsten anderer europäischer Flughäfen – verloren gehen.
- Betroffen von der Steuer sind nicht nur Flughäfen und Fluggesellschaften, sie trifft auch ganze Regionen, die Tourismuswirtschaft und Unternehmen, die im Geschäftsreiseverkehr auf gute Flugverbindungen angewiesen sind.“

Bereits vor der Corona-Krise wurde die Luftverkehrsbranche und damit zusammenhängend die Tourismusbranche durch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer massiv unter Druck gesetzt. Arbeitsplatzverluste und die Verlagerungen von Flügen ins Ausland waren bereits zu befürchten.

Durch die Mobilitätseinschränkungen seit der Corona-Krise verschärfen sich die Probleme nochmals deutlich. Wie der Flughafenverband ADV in seiner Stellungnahme richtigerweise betont hat, stellt die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zum 01.04.2020 einen klaren Bruch des Koalitionsvertrags dar. Darin hatten SPD und Union noch, aus Gründen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, die Überprüfung national einseitiger Belastungen des Luftverkehrs vereinbart.⁹ Zudem wurde gegen die Zielsetzung des nationalen Luftverkehrskonzepts verstoßen. Darin wurde festgestellt, dass deutsche Luftfahrtunternehmen um ihre Wettbewerbsfähigkeit kämpfen und man in der aktuellen Legislaturperiode zumindest eine Absenkung der Luftverkehrsteuer prüfen solle.¹⁰

8 Vgl. https://www.bundestag.de/resource/blob/665908/089ff91f89c313aa077d76b622c4f48b/03-ADV-data.pdf?fbclid=IwAR29-h4-erGVI2ssUiUZbTYbZ0cPs9LCUZPeGbNfDnXsEP0Gq_xi1H6fdn8, abgerufen am 06.04.2020 um 15:51 Uhr.

9 Vgl. <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1>, S.80, abgerufen am 08.04.2020 um 19:15

10 Vgl. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LF/luftverkehrskonzept.pdf?__blob=publicationFile, S.24, abgerufen am 08.04.2020 um 19:17

II. Fluggesellschaften und Flughäfen in NRW im Krisenmodus

Die Coronavirus-Krise hat auch die Flughäfen in NRW schwer getroffen. So gab es beispielsweise am Flughafen Düsseldorf am 01.04.2020 nur noch 20 Abflüge während des ganzen Tages. Das entspricht einem Rückgang von 80 Prozent. Zwei von drei Flugsteigen wurden vorübergehend stillgelegt. Mit Ausnahme von drei Geschäften mussten alle Einzelhändler am Flughafen schließen. Der Flughafen hat für seine rund 2.300 Mitarbeiter Kurzarbeit beantragt, und zwar gleich bis zum Jahresende.¹¹ Nach Angaben des Flughafens sind am Standort insgesamt über 20.000 Menschen bei über 200 Unternehmen beschäftigt. "Mehrere Firmen hiervon haben aus verschiedensten Bereichen für die kommenden Zeit ebenfalls Kurzarbeit beantragt", sagte Flughafensprecher Hinkel gegenüber der WAZ.¹²

Der Flughafen Köln/Bonn fertigte am 01.04.2020 ganze sechs Passagierflugzeuge mit insgesamt 38 Fluggästen ab. Für das Gesamtjahr 2020 geht der Airportchef von nur halb so vielen Fluggästen wie im Jahre 2019 aus.¹³

Auch der Flughafen in Dortmund ist von der Krise hart getroffen. So wurde am 28.03.2020 von nur noch zwei täglichen Flügen berichtet. Dazu bemerkte der Chef der Flughafen-Muttergesellschaft DSW21 gegenüber der WAZ eindrücklich, dass ohne Flugbetrieb jedem Flughafen die Geschäftsgrundlage entzogen wird.¹⁴

Bei den Fluggesellschaften ist eine erhebliche Konsolidierungswelle zu erwarten. Nur Unternehmen mit einer hohen finanziellen Rücklage werden diese Krise überleben.¹⁵ Das erste Opfer im deutschen Raum ist Condor. So scheiterte die bereits sicher geglaubte Rettung der von der Thomas-Cook-Pleite betroffenen Condor, da sich der potentielle Käufer, die polnische PTL-Gruppe, durch die aktuelle Krise ebenfalls in finanziellen Schwierigkeiten befindet.¹⁶ Die weitere Zukunft ist ungewiss. Auch der Lufthansa-Konzern steckt auf Grund der Corona-Krise in Schwierigkeiten und schickt 87.000 Angestellte in Kurzarbeit.¹⁷ Sogar eine (Teil-) Verstaatlichung von Condor und Lufthansa erscheint derzeit möglich.¹⁸

Trotz der verheerenden Auswirkungen der Coronavirus-Krise auf die deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften sowie der Bedeutung des Luftverkehrs für den Wirtschaftsstandort

11 Vgl. <https://www.airliners.de/flughafen-duesseldorf-mitarbeiter-jahresende-kurzarbeit/54521>, abgerufen am 07.04.2020 um 10:34 Uhr.

12 Vgl. <https://www.waz.de/region/corona-kurzarbeit-bis-jahresende-am-flughafen-duesseldorf-id228772469.html>, abgerufen am 06.04.2020 um 15:03 Uhr.

13 Vgl. <https://www.ksta.de/wirtschaft/99-prozent-weniger-passagiere-flughafen-koeln-bonn-setzt-hoffnung-auf-frachtfluege-36507914>, abgerufen am 07.04.2020 um 08:06 Uhr.

14 Vgl. <https://www.waz.de/wirtschaft/corona-krise-ruf-nach-staatshilfen-fuer-flughafen-dortmund-id228791113.html>, abgerufen am 07.04.2020 um 10:42 Uhr.

15 Vgl. https://www.airliners.de/zum-einfluss-coronakrise-luftverkehr-europaeische-airline-industrie/54681?fbclid=IwAR1qqcz_yi0t2jLNc20v7V_tkStsI2ILJsMtD9IKshIpRUkyYCEkcfCx3C4, abgerufen am 07.04.2020 um 11:33 Uhr.

16 Vgl. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/ferienflieger-condor-verkauf-an-polnische-lot-geplatzt/25520586.html?fbclid=IwAR3UQV61DuwJO8Xhy03jAaTJohKh38YsdeF86Ui0EukfIHGFZfUX4VpdIAg&ticket=ST-4525191-FWbhdnBmbWickIelfeGy-ap2>, abgerufen am 15.04.2020 um 14:35 Uhr.

17 Vgl. <https://www.airliners.de/lufthansa-87-000-angestellte-kurzarbeit/54606>, abgerufen am 07.04.2020 um 11:04 Uhr.

18 Vgl. https://www.welt.de/newsticker/dpa_nt/infoline_nt/wirtschaft_nt/article206995841/Bund-und-Lufthansa-verhandeln-ueber-Staatsbeteiligung.html, abgerufen am 06.04.2020 um 15:39 Uhr.
Vgl. <https://www.airliners.de/condor-verstaatlichung/54620>, abgerufen am 06.04.2020 um 15:48 Uhr.

Deutschland, hielt die Bundesregierung an der Erhöhung der Luftverkehrsteuer zum 01.04.2020 fest. Selbst eine temporäre Aussetzung stand nicht zur Disposition.¹⁹ Noch am 5. März 2020 forderte Klaus-Peter Willsch, Vorsitzender der CDU-Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt im Bundestag, die geplante Erhöhung der Luftverkehrsteuer für mindestens ein Jahr auszusetzen. Dies sei notwendig, um die Herausforderungen durch das Coronavirus für die Luftfahrtbranche abzufedern.²⁰ Auch von Seiten des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde betont, dass das Coronavirus die Luftverkehrswirtschaft in erheblicher Weise trifft. Wie der BDL-Hauptgeschäftsführer betonte, werde die Steuer die Anstrengungen der Unternehmen erschweren, wirtschaftlich [nach Beendigung der Krise] wieder ins Gleichgewicht zu kommen.²¹

Der führende internationale Dachverband der Flughafenbetreiber „Airports Council International (ACI)“ geht davon aus, dass das „Vor-Corona“-Reiseniveau möglicherweise nicht vor Ende 2021 wieder erreicht wird. Die Pandemie wird im Jahr 2020 voraussichtlich weltweit zu einem Rückgang des Passagieraufkommens um 40 Prozent und der Einnahmen der Flughäfen um 50 Prozent führen. Das ACI spricht von einem Umsatzverlust von 76 Milliarden US-Dollar.²²

Nach Beendigung der Krise wird es für die Fluggesellschaften von entscheidender Bedeutung sein, den Betrieb so schnell wie möglich wieder hochzufahren. Eine Beibehaltung der Luftverkehrsteuer wäre in diesem Zusammenhang kontraproduktiv. Speziell in dieser schwierigen Phase wird es für deutsche Fluggesellschaften, die auf Grund ihrer Heimatbasis in Deutschland besonders von der Erhebung der Luftverkehrsteuer betroffen sind, unmöglich sein, die Luftverkehrsteuer komplett an ihre Fluggäste weiterzureichen. Deshalb besteht auch nach Beendigung der Krise die Gefahr weiterer Betriebseinstellungen, verbunden mit dem Verlust von Arbeitsplätzen.

Die Überlegungen, Fluggesellschaften wie Lufthansa oder Condor teilweise zu verstaatlichen, sind ein deutliches Zeichen, dass die Luftverkehrsbranche massiv unter Druck steht.²³ Eine (Teil-)Verstaatlichung würde aber die grundlegenden strukturellen Probleme in der Luftverkehrsbranche nicht lösen. Hier könnte allerdings der Abbau von Bürokratien und Steuern eine langfristige stabilisierende Wirkung entfalten.

Wie sehr die Flughäfen unter enormen Druck stehen, zeigt das Interview von „Express“ mit Ralph Beisel, dem Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV, vom 19.04.2020. Darin äußert Beisel seine „große Sorge, dass einigen Standorten bald die Liquidität ausgehen wird“²⁴. Er kritisiert im Weiteren, dass es weder Flughafenspezifische Förderungen noch einen Zugang der Flughäfen zu den KfW-Sonderprogrammen im Rahmen der Corona-Hilfen gibt.

19 Vgl. <https://www.airliners.de/ticketsteuer-april-ticketverkauf-boden/54581>, abgerufen am 06.04.2020 um 15:51 Uhr.

20 Vgl. <https://www.airliners.de/cdu-abgeordneter-erhoehung-luftverkehrsteuer-jahr/54071>, abgerufen am 06.04.2020 um 15:47 Uhr.

21 Vgl. <https://www.airliners.de/ticketsteuer-april-ticketverkauf-boden/54581>, abgerufen am 07.04.2020 um 11:12 Uhr.

22 Vgl. https://www.businesstraveller.com/business-travel/2020/04/02/airports-council-international-industry-may-not-see-pre-coronavirus-traffic-levels-until-end-of-2021/?fbclid=IwAR1u9yF4iku4ckvCOB_vYYyBPr8wQj1-SfhLntGFRSxpMaSnvUewqIENez8, abgerufen am 07.04.2020 um 08:14 Uhr.

23 Vgl. https://www.welt.de/newsticker/dpa_nt/infoline_nt/wirtschaft_nt/article206995841/Bund-und-Lufthansa-verhandeln-ueber-Staatsbeteiligung.html, abgerufen am 06.04.2020 um 15:39 Uhr.
Vgl. <https://www.airliners.de/condor-verstaatlichung/54620>, abgerufen am 06.04.2020 um 15:48 Uhr.

24 Vgl. <https://www.express.de/news/politik-und-wirtschaft/flughafen-vor-dem-aus--adv-chef-malt-ein-duesteres-szenario-36577620>, abgerufen am 20.04.2020 um 15:44 Uhr.

Dabei sind laut Beisel die Flughäfen ein Garant für eine verlässliche Infrastruktur. So kamen die Erntehelfer mittels Flugzeug ins Land. Ebenso konnten Corona-Patienten mittels Flugzeug transportiert werden. Während LKWs an Grenzen warten müssen, kann der Frachtverkehr an den Flughäfen ungehindert weiter gehen.

III. Der Landtag stellt fest:

1. Die im Jahre 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer schadet dem Luftverkehrsstandort Deutschland und benachteiligt deutsche Fluggesellschaften und Flughäfen gegenüber der Konkurrenz im Ausland. Sie wirkt wettbewerbsverzerrend und innovationshemmend. Zudem bremst sie einseitig die Luftverkehrsentwicklung in Deutschland aus.
2. Die Luftverkehrsgesellschaften sind mit ihren Basen an den Flughäfen in NRW ein wichtiger Arbeitgeber.
3. Ein attraktives Steuerumfeld kann die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Fluggesellschaften verbessern.
4. Eine (teilweise) Verstaatlichung von Fluggesellschaften kann die grundlegenden Probleme der Luftverkehrsbranche nicht lösen.
5. Nach Beendigung der Coronavirus-Krise ist es erforderlich, die Fluggesellschaften schnellstmöglich von wettbewerbsverzerrenden Steuern und Abgaben zu entlasten.
6. Unsere Flughäfen in NRW bieten selbst in Krisenzeiten eine verlässliche Infrastruktur zur Versorgung unserer Bürger.
7. An den Flughäfen in NRW hängen direkt und indirekt zehntausende Arbeitsplätze.

IV. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

1. umgehend eine Bundesratsinitiative zu starten, mit dem Ziel der sofortigen und ersatzlosen Abschaffung der Luftverkehrsteuer sowie einer diesbezüglichen Revision des Klimaschutzprogramms 2030,
2. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass auch Flughäfen Zugang zu Corona-Hilfen, insbesondere zu den KfW-Programmen erhalten oder alternativ
3. während der Corona-Krise landesweit Fördermittel zur Unterstützung der Flughäfen in NRW zur Verfügung zu stellen, um den Erhalt der wichtigen Flughafen-Infrastruktur zu gewährleisten.

Christian Loose
Herbert Strotebeck
Markus Wagner
Andreas Keith

und Fraktion