

Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland

Berlin, 04. Juni 2024

Wettbewerbsverzerrende Regulierung verschlechtert seit Jahren die Mobilitätsanbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland und Europa



Da es seit vielen Jahren bei den Rahmenbedingungen des internationalen Luftverkehrs kein Level-Playing Field gibt nehmen Wettbewerbsverzerrungen zu und schwächen den Luftverkehrsstandort Deutschland und Europa strukturell:

- Die Verlagerung von Passagierströmen im Langstreckenverkehr:
Komparative Kostennachteile europäischer Unternehmen im den Bereichen Bürokratie und eine wettbewerbsverzerrende Regulierung zu Lasten der europäischen Luftverkehrswirtschaft sowie deutlich niedrigere Arbeits- Sozial- und Verbraucherschutzstandards in einigen Non-EU Staaten führen seit vielen Jahren dazu, dass sich im Langstreckenverkehr – insbesondere zwischen Europa und Asien - Passagierströme aus Deutschland und anderen EU-Ländern zu Drehkreuzen in Non-EU-Staaten verlagern. Dieser Trend hat sich nach einem kurzen pandemiebedingten Halt weiter verstärkt. Schon 2010 waren es bereits 38 Prozent der Passagiere aus Deutschland, die über Non-EU-Hubs umgestiegen sind. Bis 2019 stieg der Anteil auf 49 Prozent und im Jahr 2023 ist der Anteil nochmal auf 55 Prozent angewachsen
- Die Angebotsreduzierung an Flughäfen mehrerer Wirtschaftsregionen in Deutschland:
In Deutschland hat der deutliche Anstieg der staatlichen Standortkosten seit Beginn der 2020er Jahre dazu geführt, dass der Luftverkehrsstandort Deutschland deutlich zurückbleibt. Beim Point-to-Point Verkehr ins europäische Ausland liegt das Angebot an deutschen Flughäfen fast 50 Prozentpunkte niedriger als das Angebot an den Flughäfen aller übrigen europäischen Länder.

Die dadurch entstandene Verschlechterung der Mobilitätsanbindung wichtiger Wirtschaftsregionen in Deutschland und Europa hat negative Folgen für die Attraktivität des Industrie- und Wirtschaftsstandorts insgesamt. Deswegen muss umgesteuert und ein Level-Playing-Field geschaffen werden - insbesondere auf drei Handlungsfeldern:

- I. Belastungsmoratorium bei staatlichen Standortkosten
- II. Wettbewerbsneutrale Regulierung
- III. Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für Klimaschutz im Luftverkehr, insbesondere den wettbewerbsneutralen Markthochlauf von SAF nutzen.

I. Mit einem Belastungsmoratorium die Investitionsfähigkeit stärken



Fliegen muss seinen Umweltauswirkungen auch beim Preis haben. Preise für Flugtickets müssen kostendeckend sein. „Ticket-Dumping“, d.h. Billig-Preiserei ist nicht die Zukunft im Luftverkehr. Wenn der Staat dem Luftverkehr jedoch immer höhere Steuern und Abgaben auferlegt, dann fehlt das Geld für wichtige Innovationen und es entstehen Wettbewerbsverzerrungen, wenn andere Non-EU-Fluggesellschaften und Non-EU-Hubs keine vergleichbaren Auflagen und Belastungen zu tragen haben oder sogar erheblich gefördert werden.

Es braucht Milliardeninvestitionen für den Wechsel zu Flugzeugen, die deutlich weniger Treibhausgase emittieren. Auch der Ersatz des fossilen Kerosins durch die sehr viel teureren nachhaltigen Flugkraftstoffe (SAF) kostet enorme Summen und bindet absehbar enorme Finanzmittel. Das gleiche gilt für neue klimafreundliche Flugverfahren.

Das klimaneutrale Fliegen erreicht man nicht, indem der Staat die Steuern und Abgaben ständig weiter erhöht, sondern indem die Investitionen in diese innovativen Technologien zielgerichtet und zügig vorankommen und Investitionen in umweltschonende Infrastruktur am Boden und in der Luft gefördert werden.

Wir brauchen eine Politik, die versteht, dass die großen Investitionen in die Nachhaltigkeit auch erwirtschaftet werden müssen:

- Dazu gehört zunächst einmal ein Belastungsmoratorium, also ein Stopp bei den staatlichen Belastungen. Eine weitere Erhöhung der staatlichen Standortkosten muss ausgeschlossen werden. Kosten für die Gefahrenabwehr sind grundsätzlich ganz oder zumindest teilweise – wie in anderen Sektoren - vom Staat zu tragen. Dies gilt insbesondere für Kosten der Luftsicherheit an Flughäfen.
- Bei den Kosten für die Flugsicherung sollte Deutschland einigen Staaten in Europa folgen: Dort hat der Staat pandemiebedingte Einnahmeausfälle der staatlichen Flugsicherung zum Teil aus dem Staathaushalt getragen und nicht – wie in Deutschland - den Fluggesellschaften in Rechnung gestellt. Darüber hinaus sollte der Staat die Finanzierung der *Kerndienste von Allgemeinem Interesse* (KAI) übernehmen.

II. Wettbewerbsneutrale Regulierung beim Klimaschutz im Luftverkehr



Das Klimaschutzpaket Fit for 55 bietet die Möglichkeit, Europa zum Vorreiter bei der Dekarbonisierung des Luftverkehrs zu machen. Um dies zu ermöglichen, bedarf es konkreter Maßnahmen, damit Carbon-Leakage-Effekte und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden und die Konnektivität des Wirtschaftsstandorts Europa erhalten bleibt.

- Bei der Beimischungsverpflichtung ließe sich Carbon Leakage mit einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung vermeiden. Deswegen muss jetzt die beschlossene Überprüfungsklausel genutzt werden (z.B. EU-SAF-Gebühr zur Finanzierung der Mehrkosten der Beimischungsquote, CBAM, Ausweitung der SAF-Allowances o.ä.). Es ist wichtig und zeitlich drängend, dass die Bundesregierung ein dreiviertel Jahr nach den Zusagen auf der Nationalen Luftfahrtkonferenz konkrete Vorschläge vorlegt, mit denen sich die negativen Effekte von Wettbewerbsverzerrungen und Carbon Leakage bei der Umsetzung der ReFuelEU Aviation-Verordnung vermeiden lassen. Darüber hinaus müssen nationale Alleingänge bei der Beimischungsquote ausgeschlossen werden und dazu das Bundes-Immissionsschutzgesetz an die Bestimmungen der ReFuelEU Aviation angepasst werden (PtL-Quote nicht vor 2030).
- EU-ETS muss wettbewerbsneutral ausgestaltet werden: Zubringerpassagiere im internationalen Umsteigeverkehr über EU-Hubs, müssen genauso behandelt werden wie Zubringerpassagiere über Nicht-EU-Hubs.
- Eine europäische Kerosinsteuer mit ihren unvermeidbaren Carbon-Leakage-Effekten muss abgelehnt werden. Wegen der wettbewerbsverzerrenden Effekte einer Kerosinsteuer, haben sich stattdessen viele EU-Mitgliedstaaten bewusst für endziel- und passagierbezogene Luftverkehrs-/Passagiersteuern entschieden. Diese gelten für alle abfliegenden Passagiere gleichermaßen, im Gegensatz zu EU-Kerosinbesteuerung ist Carbon Leakage ausgeschlossen. Diese Steuer sollte in der EU harmonisiert werden.
- Bei der Aushandlung von Luftverkehrsabkommen ist die Politik aufgefordert, zum einen insbesondere auf ein Level-Playing-Field für die betroffenen Unternehmen zu achten und zum anderen die Auswirkungen des Abkommens auf die gesamte Luftverkehrsanbindung eingehend zu prüfen.

III. Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer für Klimaschutz im Luftverkehr, insbesondere den wettbewerbsneutralen Markthochlauf von SAF nutzen



- Seit 2010 zahlen Fluggesellschaften bei Flügen in und aus Deutschland statt einer unvermeidbar wettbewerbsverzerrenden Kerosinsteuer eine deutlich wettbewerbsneutralere Luftverkehrssteuer. Diese Steuer gehört zu den höchsten in der EU und wurde 2019 und zuletzt 2024 nochmals erheblich erhöht. Die Einnahmen des Bundes steigen damit auf jährlich 2,3 Mrd. EUR. Gleichzeitig hat die Bundesregierung die Fördermittel für den Markthochlauf SAF (insgesamt 2 Mrd. EUR) gestrichen während dieser z.B. in den USA weiterhin mit Milliarden gefördert wird.
- Mit der Erhöhung der Luftverkehrssteuer erzielt der Bund nunmehr ein Vielfaches der für die SAF-Förderung notwendigen Mittel. Um das ambitionierte Ziel des klimaneutralen Fliegens erreichen zu können, bedarf es unverzüglich der Wiedereinführung eines Förderbudgets für den Markthochlauf von SAF.