



# Subventionsmechanismen im Flugverkehr

## Was kostet der Luftverkehr die Steuerzahler\_innen?

Fachtagung Flugverkehr, 04. April 2017

*Alexander Mahler*

Stellv. Geschäftsführer | Leiter Verkehrspolitik

[alexander.mahler@foes.de](mailto:alexander.mahler@foes.de)

# Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)

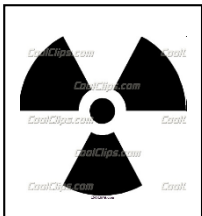
- **Gemeinnütziger Verein**

- 1994 gegründet

- **Kompetenzfelder**

- Ökologische Steuerreform/ Steuern und Abgaben auf den Verbrauch von Energie und Ressourcen
- Abbau umweltschädlicher Subventionen
- Konzepte marktwirtschaftlicher Umweltpolitik in anderen Bereichen, z.B. Flächenverbrauch
- Emissionshandel
- Finanztransaktionssteuer und Vermögenssteuer

# Ausgangslage



## Heute dominieren „perverse Anreize“

- Wer sich ökologisch verhält, wird bestraft
- Wer sich unökologisch verhält, wird belohnt

- **Preise sagen nicht die Wahrheit**

- Externe Effekte verursachen Marktversagen

- **Steuer und Abgabensystem lenkt in die falsche Richtung**

- **Umweltschädliches Verhalten wird staatlich subventioniert**

# Übersicht

- Externe Kosten im Verkehr
- Subventionen für den Flugverkehr
- Kurzstudie: Regionalflughäfen
  - Wirtschaftlichkeit
  - Direkte Subventionen
  - Indirekte Subventionen
- Fazit

# Eine Person von Berlin nach Amsterdam



**VW Passat Variant 1.4**

**6:26 Std.**

**344,53 Euro**



**Bahn Normalpreis**

**6:09 Std.**

**127,80 Euro**



**Easyjet/KLM**

**3:40 Std.**

**SXF: 41 Euro**

**TXL: 71 Euro**

# Externe Kosten pro 1000km/Person in Euro

- Natur/Landschaft/sonstige Kosten
- Vor- und nachgelagerte Prozesse
- Lärm
- Klimakosten
- Luftverschmutzung

Quelle: INFRAS 2012

# Mit Steuern steuern?



**344,53 Euro**

**Mehrwertsteuer**

**Energiesteuer**



**127,80 Euro**

**Mehrwertsteuer**

**Stromsteuer**



**SXF: 41 Euro; TXL: 71 Euro**

**Keine Mehrwertsteuer  
(bei int. Flügen)**

**Keine Kerosinsteuer**

**Luftverkehrssteuer**



# Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen: Beispiel Flugverkehr (2012)

**min. 11,7 Mrd. EUR**

- Fehlende Kerosinbesteuerung: 7 Mrd. EUR
- Mehrwertsteuerbefreiung: 4,7 Mrd. EUR
- Subventionen für Infrastruktur



# Subventionen für Infrastruktur



- Kurzstudie:  
„Steuergelder für den Flughafen von nebenan“
  - Wirtschaftlichkeit
  - Subventionen
  - EU-Beihilferichtlinien

Quelle: Bundesamt für Kartographie (2013)

# Kurzstudie - Methodik

- **19 Regionalflughäfen**
  - Braunschweig-Wolfsburg, Dortmund, Frankfurt-Hahn, Friedrichshafen, Heringsdorf, Karlsruhe/Baden-Baden, Kassel-Calden, Lübeck-Blankensee, Magdeburg/Cochstedt, Memmingen, Neubrandenburg, Niederrhein-Weeze, Paderborn/Lippstadt, Rostock-Laage, Schwerin-Parchim, Siegerland, Stralsund-Barth, Sylt (Westerland), Zweibrücken
- **Zeitraum 2010-2013**
- **Daten**
  - Jahresergebnisse & Passagierzahlen 2010-2013
  - Eigentümergehörigkeiten
  - Distanz nahegelegene Verkehrsflughäfen
  - Verlustübernahmen, Betriebs- & Investitionskostenzuschüsse 2010-2013
- **Quellen**
  - Jahresabschlüsse
  - Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

# Wirtschaftlichkeit

- Übersicht (Auszug)

Flughafen	Jahresergebnis in Mio. Euro
	2013
Braunschweig-Wolfsburg	-0,197
Dortmund	0,000
Frankfurt-Hahn	-10,782
Friedrichshafen	-1,199
Heringsdorf	-0,071
Karlsruhe/Baden-Baden	-4,444
Kassel-Calden	-6,734
Lübeck-Blankensee	n.V.
Magdeburg/Cochstedt	-0,169
Memmingen	-1,621
Neubrandenburg	-0,051
Niederrhein-Weeze	-18,203
Paderborn/Lippstadt	-0,670
Rostock-Laage	-0,464
Schwerin-Parchim	n.V.
Siegerland	-0,086
Stralsund-Barth	0,052
Sylt (Westerland)	0,284
Zweibrücken	0,000*
Summe	-44,354
Mittelwert	-2,772

ent  
2014

nde

r in  
b

Quelle: Jahresabschlüsse der Flughafenbetreiber und Eigentümer, ADV; \* 2012

# Wirtschaftlichkeit

- **Ergebnis**

- Schwache Jahresergebnisse
- Hohe Verlustbeteiligung der (öffentlichen) Gesellschafter
- Sinkende Passagierzahlen trotz Wachstum im Luftverkehr
- Kaum Interesse privater Investoren
  - Private Investoren häufig mit Finanzproblemen
- Regionale Kannibalisierung durch Überschneidung von Einzugsgebieten

# Subventionen

- **Enge Definition**

- **Direkte Subventionen**

- z.B. Verlustübernahme, Betriebskosten- & Investitionszuschüsse

- Ertragswirksam

- Finanzflüsse in Gewinn- und Verlustrechnung

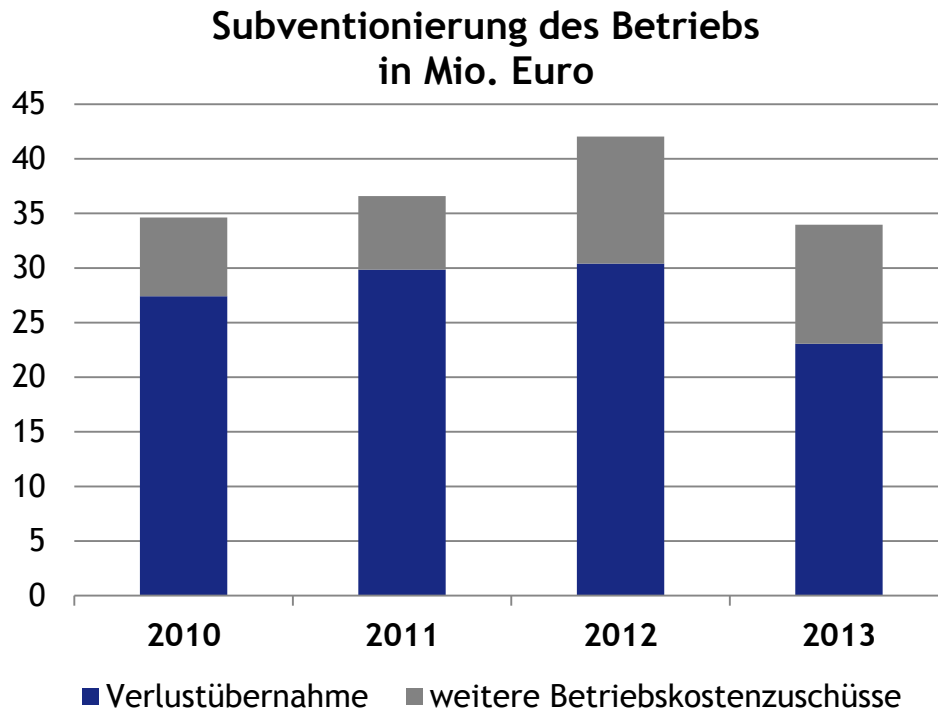
- **Indirekte Subventionen**

- z.B. Garantien, Bürgschaften, Steuerbefreiung etc.

- Wirken meist kostensenkend

- Vorteil schwer quantifizierbar

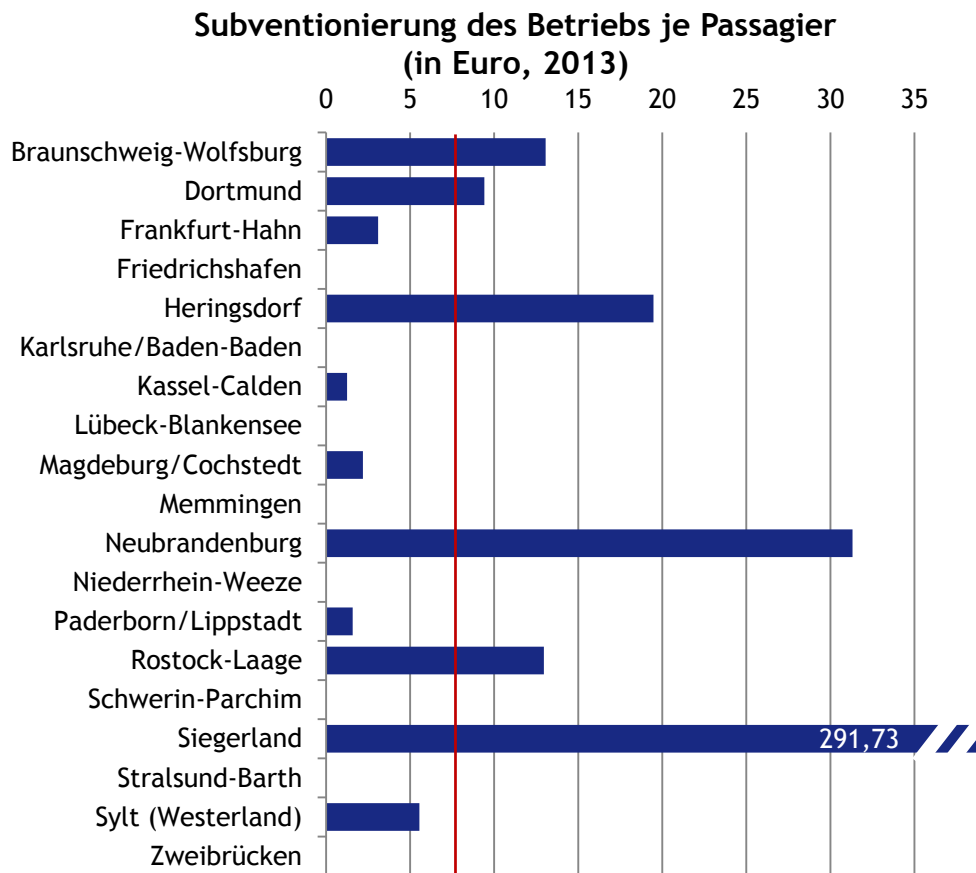
# Direkte Subventionen



- Verlustübernahme und Betriebskostenzuschüsse der öffentlichen Hand
- Ø 35-40 Mio. Euro pro Jahr

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Jahresabschlüsse der Flughafenbetreiber

# Direkte Subventionen



- Vor allem kleine Flughäfen profitieren überproportional
- Luftverkehrssteuer (7,50 Euro)

Quelle: eigene Darstellung

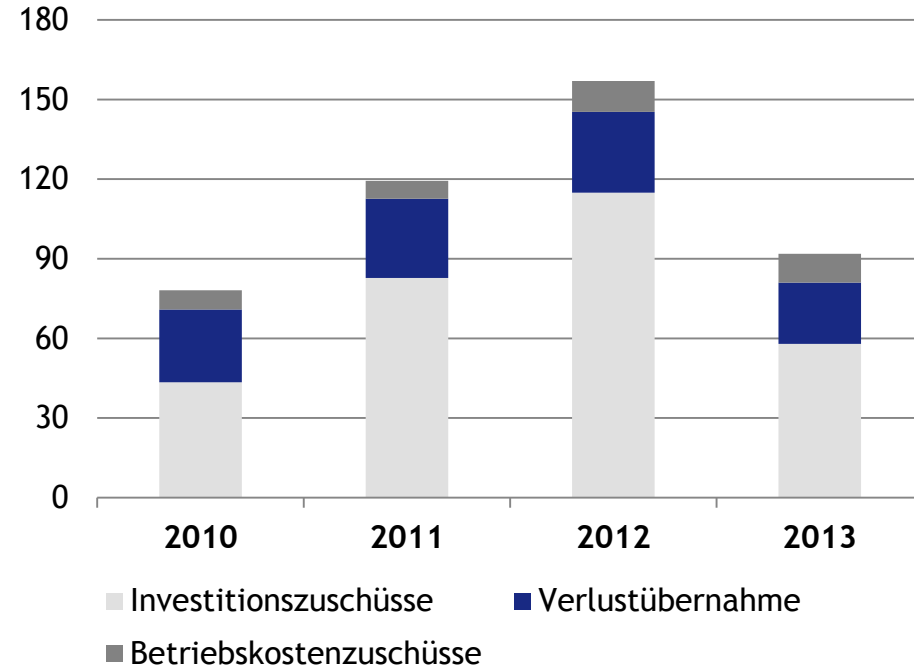


# Direkte Subventionen

- Subventionierung von Investitionen

Flughafen	Investitionszuschüsse in Mio. Euro			
	2010	2011	2012	2013
Braunschweig-Wolfsburg	20,052	7,629	0,339	7,092
Frankfurt-Hahn			0,014	
Friedrichshafen	0,321	5,670		
Heringsdorf	0,005	0,010	0,080	
Karlsruhe/Baden-Baden	8,769	8,769	8,769	8,769
Kassel-Calden	13,648	58,777	103,897	42,004
Rostock-Laage		1,149	1,302	
Siegerland				
Stralsund-Barth	0,676	0,781	0,506	
Sylt (Westerland)				0,052
Zweibrücken				
<b>Summe</b>	<b>43,470</b>	<b>82,786</b>	<b>114,908</b>	<b>57,917</b>

- Summe direkter Subventionen



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Jahresabschlüsse der Flughafenbetreiber

# Indirekte Subventionen (Beispiele)

- **Garantien und Bürgschaften**
  - Günstigere Kreditauflagen und Konditionen
  - Bsp. Dortmund und Frankfurt-Hahn
- **Kreditvergabe aus öffentlichen Mitteln**
  - Häufig nicht marktkonform
  - Bsp. Frankfurt-Hahn (45 Mio. Euro seit 2009)
- **Rangrücktrittserklärung**
  - Gläubigerverzicht z.B. auf Rückzahlung
  - Bsp. Lübeck (Darlehen in Höhe von 33 Mio. Euro; Kaufpreis 1 Euro)
  - Bsp. Schwerin (Verzicht auf 12 Mio. Euro des Kaufpreises)
- **Marketingvereinbarungen**

Quelle: EC-Verfahren

# Weitere Subventionen im Luftverkehr

- **Kerosinsteuerbefreiung**
    - 7 Mrd. Euro in 2012
  - **Mehrwertsteuerbefreiung**
    - 4,7 Mrd. Euro in 2012
  - **Flugsicherung**
    - 2015-2019: Aufstockung des Eigenkapital der DFS um 500 Mio. Euro
  - **Bereitstellung der bodenseitigen Anschlussinfrastruktur**
  - **Förderung der Luftfahrtforschung**
    - 165 Mio. Euro in 2014 (Plan)
  - **Externe Kosten**
    - Lärm, umwelt- und gesundheitsschädliche Luftschadstoffe, klimawirksame Emissionen, Werteverfall anliegender Grundstücke, Umweltwirkung durch Flächenversiegelung, Up- & Downstream Kosten
    - Gesamthöhe ~3,5 Mrd. Euro
- Quelle: UBA (2014), Bundesrechnungshof (2014), CE Delft (2011)

# Subventionen abbauen - Anreize richtig setzen!

- **Beste Lösung: Weltweite / EU-weite Abschaffung der Ausnahmen**
  - Gleiche Voraussetzungen für alle Verkehrsträger
  - Kerosinbesteuerung setzt Effizienzreize
  - Politisch schwierig aufgrund notwendiger Einstimmigkeit EU-Rat.
  - KOM könnte aber derzeitiges Besteuerungsverbot aufheben.
- **Zweitbeste Lösung: Ticketabgabe (Ticket Tax)**
  - → Bereits in UK, F, AT, D
  - 2011 in Deutschland unter Schwarz-Gelb eingeführt
  - Teil des Sparpakets

# Luftverkehrsteuer in Deutschland

- **Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer**

- Gedeckelt auf 1 Milliarde Euro
- Verrechnet mit Einnahmen aus Emissionshandel
- Ziel: Steuereinnahmen

- **Status quo in Deutschland:**

- Luftverkehrsteuer (seit 2012):		2011
▪ Inland & Mittelstrecken (<2500km):	7,50 Euro	8,00 Euro
▪ Langstrecken (2500-6000km):	23,43 Euro	25,00 Euro
▪ Alle anderen (>6000km):	42,18 Euro	45,00 Euro

# Luftverkehrsteuer in Deutschland

- **Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer**

- Gedeckelt auf 1 Milliarde Euro
- Verrechnet mit Einnahmen aus Emissionshandel
- Ziel: Steuereinnahmen

- **Status quo in Deutschland:**

- Luftverkehrsteuer (seit 2012):

▪ Inland & Mittelstrecken (<2500km):	7,50 Euro
▪ Langstrecken (2500-6000km):	23,43 Euro
▪ Alle anderen (>6000km):	42,18 Euro

**Ext. Kosten**

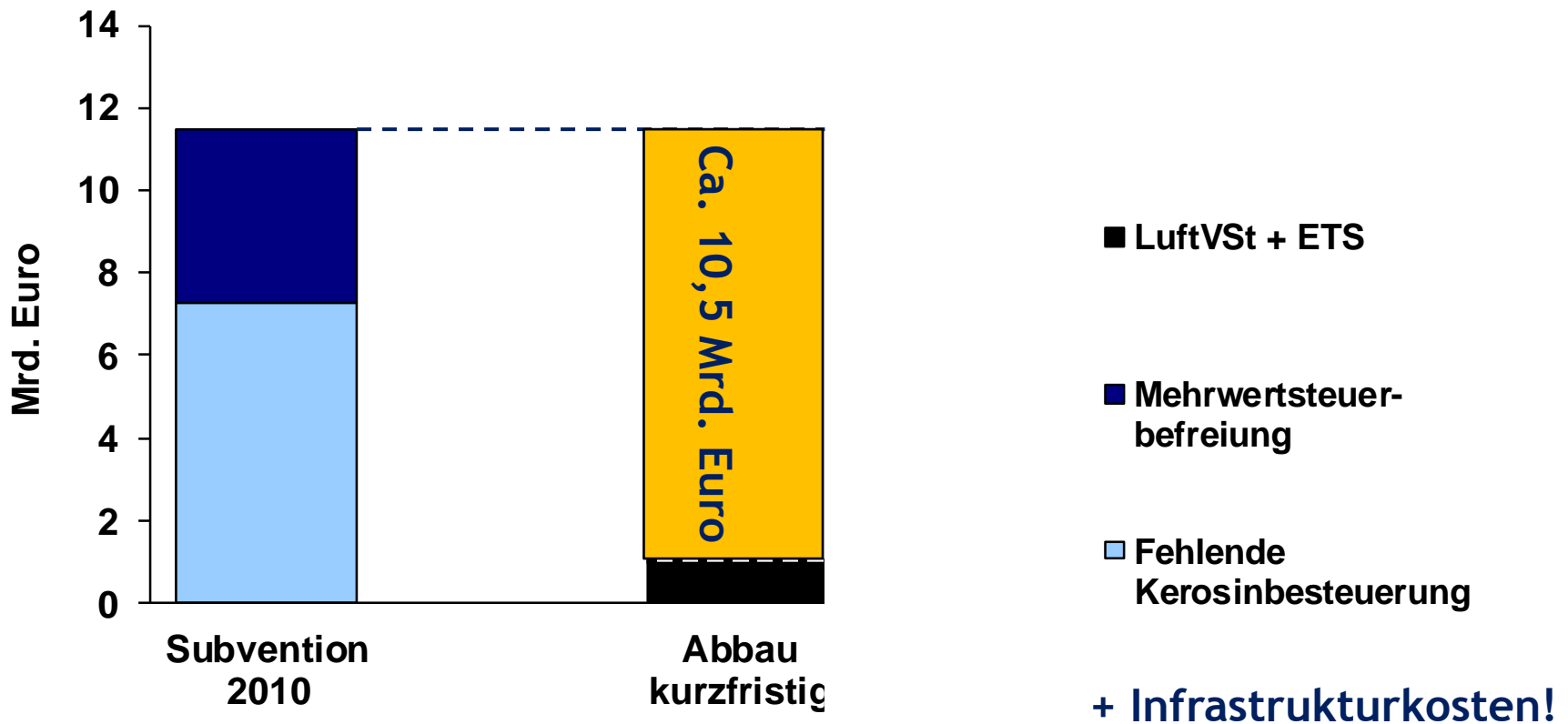
**(bis 130)**

**(130 - 300)**

**(über 300)**

# Luftverkehrsteuer nur erster Schritt

Aufkommen 2011: 920 Mio Euro (7% des Gesamtvolumens)

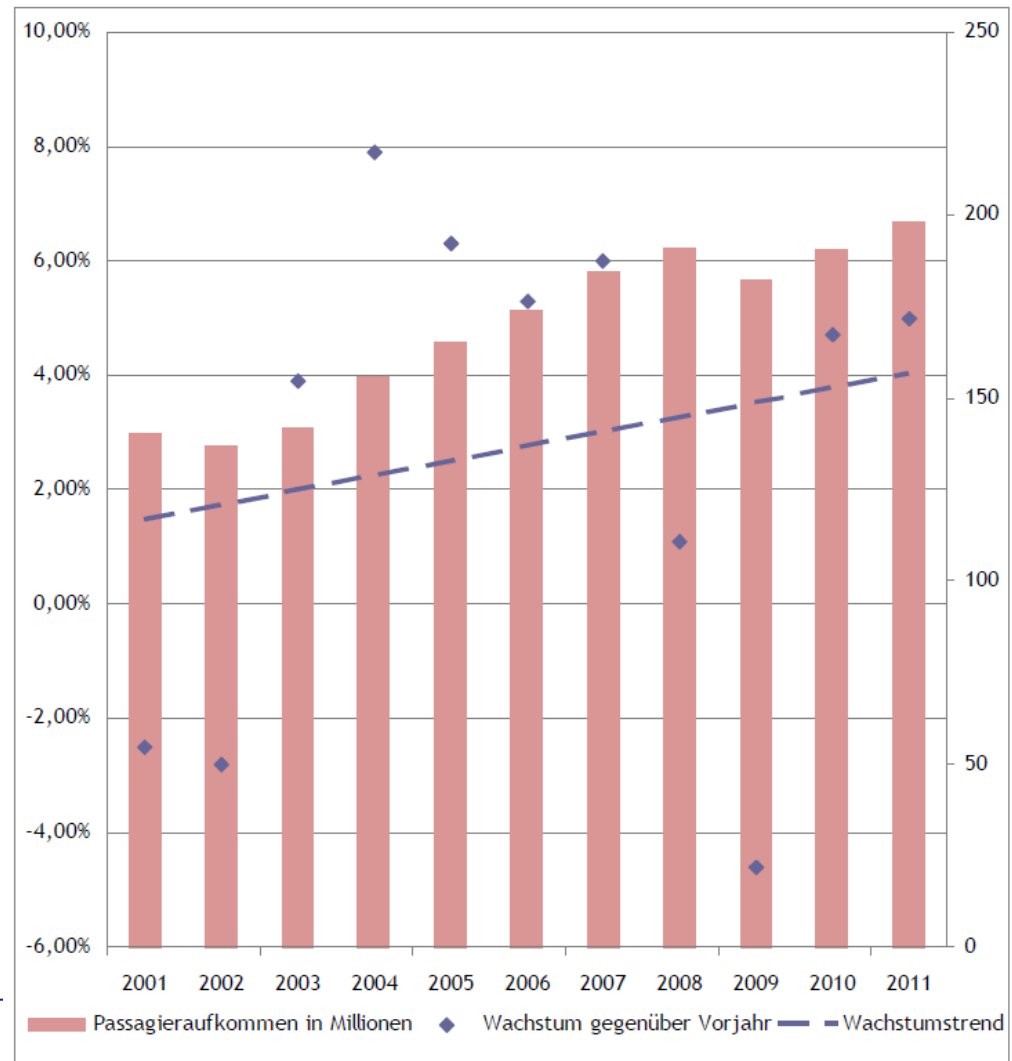




# Wie wirkt die Luftverkehrssteuer?

- Sommer 2012
  - Evaluierung LuftVSt
  - Wie wirkt die Steuer?
  - Schadet die Steuer Deutschland?

Entwicklung des Passagieraufkommens an deutschen Flughäfen



Quelle: Eigene Darstellung nach ADV

# Bewertung Luftverkehrssteuer

- **Schlechtes Instrument...**
  - Lenkungswirkung gering
  - Verschränkung mit ETS unsinnig
  - Kein Inflationsausgleich
- **...das beste das wir haben!**
  - Erster Schritt zum Abbau der umweltschädlichen Subvention
  - Entlastet Haushalt

# Perspektive

- **Langfristige Ziele**
  - Steuer auf Kerosin
  - Mehrwertsteuer auf int. Tickets
  - Externe Kosten internalisieren
- **Mittelfristig LuftVSt optimieren**
  - Differenzierung nach Klasse
  - Sitze oder Flugzeug statt Tickets
  - Einbindung Fracht

	bis 2500 km	2500-6000 km	ab 6000 km
Economy	8	25	45
Business	15	48	86
First Class	21	65	117

# Fazit

- **Anreize für umweltschädliches Verhalten**
  - Massive Steuervergünstigungen
  - Kaum effektive Instrumente
- **Subventionen für Infrastruktur**
  - Direkt: 70 - 150 Mio. Euro jährlich
  - Indirekt: viele versteckte Beihilfen
  - Flugverkehr insgesamt: weit über 10 Mrd. Euro
- **Unwirtschaftliches System der Regionalflughäfen**
  - Schlechte Jahresergebnisse
  - Geringes Interesse privater Investoren
  - Schwache Passagierzahlen (trotz Wachstum)
  - Regionale Kannibalisierung



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)**

Schwedenstraße 15a, 13357 Berlin

Tel: 030-76 23 991-30

**[www.foes.de](http://www.foes.de)**

**Alexander Mahler**

Stellv. Geschäftsführer | Leiter Verkehrspolitik

**[alexander.mahler@foes.de](mailto:alexander.mahler@foes.de)**