

Antrag

der Abgeordneten Frank Magnitz, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle, Stephan Brandner, Petr Bystron, Peter Felser, Markus Frohnmaier, Wilhelm von Gottberg, Armin-Paulus Hampel, Mariana Iris Harder-Kühnel, Udo Theodor Hemmelgarn, Lars Herrmann, Karsten Hilse, Martin Hohmann, Johannes Huber, Stefan Keuter, Jörn König, Enrico Komning, Christoph Neumann, Frank Pasemann, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Martin Sichert, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Luftverkehrsteuer jetzt abschaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der europäische Luftverkehrsmarkt ist der wettbewerbsintensivste der ganzen Welt. Fast 250 Airlines kämpfen an den europäischen Flughäfen um die Passagiere. Das sind mehr als auf jedem anderen Erdteil. Die europäische Luftfahrt steht im weltweiten Wettbewerb gegen wachsende Konkurrenz. Nachtflugverbote, vergleichsweise lange Abfertigungs-, Zollabfertigungs- und Flughafenbauzeiten setzen der deutschen Luftverkehrsbranche zu. Der Luftverkehr als Bindeglied und Standortfaktor verschiedener Zukunftstechnologien hat katalytische Effekte, also Auswirkungen auf andere Branchen. Andere europäische Staaten wie die Niederlande und Irland haben diese Steuer bereits abgeschafft. Die Luftverkehrsteuer trifft also einen deutschen Wirtschaftszweig, der die für die Exportnation Deutschland wichtige Verknüpfung mit der Welt sicherstellt und einen hohen volkswirtschaftlichen Zusatznutzen erbringt. Die Luftverkehrsteuer stellt einen einseitigen Wettbewerbsnachteil für deutsche Luftfahrtunternehmen, die die Hauptlast dieser Steuer erbracht haben und Standortnachteil für deutsche Flughäfen dar. Die ohnehin wirtschaftlich benachteiligten verkehrsfernen Regionen mit dem dort überwiegenen Kurzstreckenluftverkehr sind aufgrund der anteilig hohen Steuersätze und der Doppelbelastung im Inlandverkehr überproportional von der Luftverkehrsteuer betroffen, was die metropolfernen Regionen zusätzlich benachteiligt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

gesetzgeberisch dafür Sorge zu tragen, dass die Luftverkehrsteuer (LuftVSt) bis spätestens 31.12.2020 abgeschafft wird.

Berlin, den 15. Mai 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

In der Betrachtung des langfristigen Wachstums zwischen den Jahren 2010 und 2016 liegen Deutschland und Österreich auf den letzten Plätzen.

Aggregiert nach verschiedenen Regionen lauten die Wachstumswahlen: Benelux: + 42 % Skandinavien: + 34 % Westeuropa: + 28 %.

Somit wuchs zwischen den Jahren 2010 und 2016 Deutschland mit +17 % langsamer als der westeuropäische Durchschnitt, aber auch langsamer als die skandinavischen Länder und ebenfalls langsamer als die Benelux-Länder.

Das Korrektiv kann nach Ansicht der Antragsteller nur sein, fairen Wettbewerb endlich zu ermöglichen und die deutschen Marktteilnehmer am internationalen Wettbewerb durch Befreiung von unfairen Wettbewerbsnachteilen und -hemmnissen zu ertüchtigen und die gesetzlichen Rahmenbedingungen an die Realitäten des internationalen Wettbewerbs im Luftverkehr anzupassen.

Mit Verteuerung des Fliegens sollten Flugreisende möglicherweise dazu bewogen werden, auf vermeintlich umweltschonendere Verkehrsmittel wie die Bahn umzusteigen. Dabei wurde nicht bedacht, dass Hochgeschwindigkeitszüge über die mittlere innerdeutsche Flugdistanz von 450 km keine nennenswerten ökologischen Vorteile gegenüber dem Flugzeug haben und so, auf Grund der Strecken zwischen deutschen Bahnhöfen überhaupt vorhanden, zudem deutlich langsamer sind. Eingesparte Reisezeit ist ein wichtiger volkswirtschaftlicher Faktor. Anstatt auf den Zug weichen Flugreisende jedoch auf das Auto aus, das bei Zugrundelegung einer mittleren Reisegruppengröße von 1,2 Personen im innerdeutschen Luftverkehr ökologisch nicht besser abschneidet als das Flugzeug. Selbst für den Fernbus ist die ökologische Bilanz der Bodenverkehrsmittel ungünstiger als die des Luftverkehrs. Die Luftverkehrsteuer hat also so gut wie keine positiven Umweltwirkungen. Da Flugzeuge nicht auf Busse oder Zugverspätungen warten, ist auch zukünftig ein Wechsel des Passagierverhaltens, dass das Hub-Konzept der Fluggesellschaften konterkariert, nicht zu erwarten. Dadurch sind die ökologischen Auswirkungen, im Gegensatz zu den ökonomischen eher gering, wenn Passagiere auf andere Fluggesellschaften und Drehkreuze ausweichen.

Deshalb wird mit diesem Antrag die Abschaffung der Luftverkehrsteuer (LuftVSt) angestrebt, die die Branche 2016 mit 1.074 Millionen Euro belastete von denen allein die deutschen Luftfahrtunternehmen über 50 % und die über 100 meist ausländische Fluggesellschaften den Rest aufbringen mussten.

Die Abschaffung der Luftverkehrsteuer würde sich laut der Studie „The economic impact of air taxes in Europe Germany“ zufolge nicht nur für die Luftverkehrswirtschaft, sondern auch durch höhere Steuereinnahmen lohnen. Für jeden Euro entfallenden Luftverkehrsteuer kämen demnach 1,08 Euro Steuereinnahmen zustande. Das ist das Ergebnis der Analyse der Wirtschaftsberatungsgesellschaft Pricewaterhouse Coopers (PwC). Der Studie zufolge würde die Abschaffung ein so starkes Wirtschaftswachstum entfalten, dass die Steuerausfälle durch zusätzliche Einnahmen aus indirekten Steuereinnahmen mit 108 Prozent überkompensiert würden.

Die Abschaffung dieser Steuer trägt somit ohne steuerliche Mindereinnahmen zu fairen Rahmenbedingungen in der Luftverkehrsindustrie bei und schafft so auch bessere Rahmenbedingungen für hohe Sozialstandards in der gesamten Branche.

Seit Einführung der LuftVSt ist zu beobachten, dass deutsche Drehkreuzflughäfen weniger stark zulegen konnten als ausländische Drehkreuzflughäfen. Der Antrag trägt Sorge, dass Deutschland angesichts neuer Drehkreuzflughäfen nicht zum verkehrspolitischen Entwicklungsland wird.