

Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft mit Blick auf Klimaneutralität stärken

Das Etikett „umwelt- und klimaschädliche Subventionen“ im Faktencheck

Januar 2024

Das Umweltbundesamt sowie Klima- und Umweltschutzorganisationen erwecken den Eindruck, dass die Bundesregierung "klimaschädliche Maßnahmen" zu Unrecht subventioniert. Die vermeintlichen Subventionen sichern jedoch die internationale Wettbewerbsfähigkeit und damit Wertschöpfung, Mobilität und Arbeitsplätze in Deutschland oder wirken Bürokratie entgegen. Ein pauschales Etikett „Umwelt- und Klimaschädlichkeit“ passt nicht für die differenzierten Zielsetzungen der jeweiligen Maßnahmen.

Anknüpfend an die Veröffentlichung des Umweltbundesamtes (UBA) „Umweltschädliche Subventionen in Deutschland“ von 2021¹ untersucht der BDI die dort aufgelisteten Maßnahmen und ihre eigentlichen Zielsetzungen – jenseits des Vorwurfs der Umwelt- oder Klimaschädlichkeit. Es ist festzustellen, dass das UBA einen sehr erweiterten Subventionsbegriff verwendet, der von der Definition des Subventionsberichts des Bundes oder vom Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union abweicht. Der UBA-Subventionsbegriff nimmt ausschließlich die Umwelt- und Klimawirkung in den Blick, blendet aber z. B. internationale Regelungen, Notwendigkeiten für die Transformation hin zur Klimaneutralität oder Aspekte der Steuererhebung aus.

Die Bundesregierung und europäische Union setzen angesichts der großen Herausforderungen auf dem Weg zur Klimaneutralität sehr bewusst auf zielgerichtete staatliche Subventionen und Beihilfen wie zum Beispiel im Rahmen der IPCEI-Projekte, bei der Gebäudesanierung, in der Energieforschung, dem Hochlauf von und Investitionen in Transformationstechnologien oder der Circular Economy. Eine staatliche Finanzierung begünstigt dabei oft weitergehende private Investitionen, die andernfalls unterbleiben würden.

Der BDI hat sich die vom UBA genannten Maßnahmen näher angeschaut und kommt zu einer anderen Bewertung.

¹ Umweltbundesamt: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, Aktualisierte Ausgabe 2021 (Datenstand 2018)

1. Industrie und Energie

Im Bereich Industrie und Energie beziffert das UBA die sogenannten „umweltschädlichen Subventionen“ mit rund 25 Milliarden Euro und benennt dazu als Beispiele die folgenden Fälle der Entlastung von Steuern und Abgaben sowie von weiteren staatlich induzierten Belastungen:

- 5,4 Mrd. EUR Besondere Ausgleichsregelung des EEG für Unternehmen
- 3,7 Mrd. EUR Eigenstromprivileg der Industrie im EEG
- 3,6 Mrd. EUR Privileg für Sondervertragskunden
- 2,0 Mrd. EUR Energiesteuerbegünstigung für die Stromerzeugung
- 2,1 Mrd. EUR kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
- 1,7 Mrd. EUR Spitzenausgleich für das Produzierende Gewerbe
- 1,3 Mrd. EUR Steuerentlastungen für energieintensive Prozesse
- 1,3 Mrd. EUR Energiesteuerbefreiung für mineralölbasierte Grundstoffe
- 1,1 Mrd. EUR Strom- und Energiesteuerermäßigung

Zu diesen Punkten im Einzelnen:

Besondere Ausgleichsregelung und Eigenstromprivileg im EEG

Diese Punkte sind durch nachfolgende Gesetzgebung überholt. Denn die UBA-Aufstellung stammt aus dem Jahr 2021 mit Datenstand von 2018. Die EEG-Umlage wurde im folgenden Jahr abgeschafft, seit dem 1. Juli 2022 müssen Stromkunden diese Umlage nicht mehr bezahlen. Damit wurde auch die Entlastung einzelner Unternehmen von dieser Umlage hinfällig. Allerdings handelte es sich weder bei der EEG-Umlage noch bei der Besonderen Ausgleichsleistung um staatliche Mittel, wie der EuGH mit seinem Urteil aus dem Jahr 2019 festgestellt hatte.

Privileg für Sondervertragskunden (Konzessionsabgaben)

Dieser Punkt greift in die Entscheidungshoheit der Städte und Gemeinden ein und in die Frage, wie sie die Konzessionsverträge mit den Energieversorgern aushandeln. Der spezielle Charakter von Konzessionsabgaben lässt es sachfremd erscheinen, diese als „umweltschädliche Subventionen“ zu werten. Kommunen haben die Infrastrukturverantwortung für ihr Gemeindegebiet. Daher können sie auf Grundlage von Konzessionsverträgen von Strom- und Gasnetzbetreibern für die Nutzung von öffentlichem Raum für Energieleitungen Konzessionsabgaben erheben. In der Konzessionsabgabenverordnung sind die maximal zulässigen Abgabenhöhen vorgeschrieben. Sie sind abhängig von der Einwohnerzahl, Spannungsebene (bei Strom), Verwendungsart (bei Gas) und dem Jahresverbrauch. Für Strom beträgt die zulässige Abgabenhöhe max. 2,39 Cent/kWh und für Gas max. 0,93 Cent/kWh. Dies betrifft die Tarifkunden.

Bei der Belieferung von Sondervertragskunden (die Nicht-Tarifkunden mit individuell ausgehandelten Versorgungsverträgen, vor allem Gewerbe und Industrie) gibt es niedrigere Obergrenzen, sofern der Kunde u.a. im Jahr mehr als 30.000 kWh Strom abnimmt. Unter gewissen Voraussetzungen entfällt die Konzessionsabgabe sogar komplett. Es kann davon ausgegangen werden, dass alle stromintensiven Unternehmen von der Konzessionsabgabe befreit sind. Begründet wird diese Befreiung bzw. Reduzierung der Konzessionsabgaben damit, dass die betroffenen Sondervertragskunden häufig nicht an das Verteilnetz (Niederspannungsnetz), sondern an das Mittel- oder Hochspannungsnetz angeschlossen sind, so dass sie öffentliche Verkehrswege weniger in Anspruch nehmen als die typischen Tarifkunden.

Zudem ist anzunehmen, dass bei der Ansiedlungsentscheidung von Gewerbe- und Industrieunternehmen in einer Kommune auch die Frage eine Rolle spielt, wie hoch dort jeweils die Konzessionsabgaben sind. Anzumerken ist auch, dass insbesondere beim Strom der Anteil von Erneuerbaren in der Erzeugung kontinuierlich ansteigt.

Energiesteuerbegünstigung für die Stromerzeugung

Eingesetzte Energieerzeugnisse sind nach EU-Steuerrecht zwingend von der Steuer zu befreien, wenn sie zur Stromerzeugung verwendet werden. Da der erzeugte Strom einer Besteuerung unterliegt, soll durch diese Regelung eine Doppelbesteuerung des Prozesses vermieden werden. Es handelt sich somit um eine im Steuersystem angelegte systembedingte Regelung und weder um eine Begünstigung noch um eine Beihilfe oder gar Subvention.

Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten

Die kostenlose Zuteilung von CO₂-Zertifikaten ist im EU-Recht geregelt und damit für nationale Regulierung nicht mehr zugänglich. Und auch hier erscheint es der Sache nicht angemessen, ihn als „umweltschädliche Subvention“ einzustufen.

Denn bekanntlich dient der EU-Emissionshandel ja gerade dem ehrgeizigen Ziel, die deutsche und europäische Wirtschaft zur Klimaneutralität umzubauen. Die kostenlose Zuteilung für die Industrie hat das Ziel, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Sektoren während der Lern- und Anfangsphase zu schützen und sie ist bereits jetzt befristet. So wird sie für die CBAM-Sektoren über einen Zeitraum von neun Jahre zwischen 2026 und 2034 auslaufen. Damit soll erreicht werden, dass das „Experiment“ Klimaschutz in Europa nicht zu einer Deindustrialisierung und Abwanderung auf andere Kontinente führt, sondern zu einem schrittweisen klimaneutralen Umbau der Industrie in Deutschland und Europa.

Spitzenausgleich für das Produzierende Gewerbe

Dieser Punkt wurde von aktuellen politischen Entwicklungen überholt. Viele Jahre war der Spitzenausgleich ein Instrument, die energieintensive Industrie vor nicht wettbewerbsfähigen Energiekosten zu schützen. Der Spitzenausgleich schaffte mit Einführung der ökologischen Steuerreform einen Ausgleich für die hohen Stromsteuertarife, um eine Abwanderung der energieintensiven Industrie zu verhindern und forderte gleichzeitig Energieeffizienzsteigerungen. Mit der anstehenden Elektrifizierung der Produktionsprozesse hat die Bundesregierung die Notwendigkeit wettbewerbsfähiger Stromkosten erkannt und entschieden, die Stromsteuern ab 2024 für das produzierende Gewerbe auf das zulässige EU-Mindestmaß zu senken und den Spitzenausgleich zum Jahresende auslaufen zu lassen. Damit entfällt ab 2024 der Spitzenausgleich auf Energieerzeugnisse.

Steuerentlastungen für energieintensive Prozesse

Energieintensive Produktionsprozesse sind generell von der Besteuerung nach der Energiesteuerrichtlinie ausgenommen. Diese Entlastungen dienen dem Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und indirekt dem Klimaschutz, denn sie verhindern die Abwanderung dieser Industrien in Regionen mit geringeren Umwelt- und Klimaschutzregeln und sind somit essenzieller Bestandteil einer effektiven Klimapolitik. Dies gilt umso mehr für Industrien, die für den Klimaschutz notwendige Produkte und Werkstoffe herstellen.

Energiesteuerbefreiung für mineralölbasierte Grundstoffe

Dieser vom UBA angeführte Punkt ist rechtssystematisch nichtzutreffend. Denn Energiesteuern sind in Deutschland Verbrauchssteuern, die auf Heiz- und Kraftstoffe erhoben werden, nicht aber auf reine Produktionsmittel, um die es sich bei mineralölbasierten Grundstoffen handelt. Es liegt also schon kein Sachverhalt einer Energiebesteuerung vor, so dass es auch keine Befreiung davon gegeben sein

kann. Der Einführung neuer Verbrauchssteuern sind durch die Entscheidung des BVerfG zur Kernbrennstoffsteuer enge Grenzen gesetzt.

Strom- und Energiesteuerermäßigung

Ab 2024 wird der bestehende Stromsteuertarif für das produzierende Gewerbe auf das EU-Mindestmaß gesenkt. Die Stromsteuerermäßigung wird ausgeweitet, um die industrielle Basis in der Transformation zu unterstützen und eine Abwanderung zu verhindern. Im europäischen Vergleich war in Deutschland der Strom für das produzierende Gewerbe mit am höchsten besteuert. Zum Ausgleich des wegfallenden Spitzenausgleich ist die Ausweitung der Stromsteuerermäßigung ein wichtiges Instrument zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie. Für eine nachhaltige Stärkung des produzierenden Gewerbes benötigen die Unternehmen jedoch Planungssicherheit und damit eine mehrjährige Entlastungsperspektive.

2. Verkehr

Im Bereich Verkehr beziffert das UBA „umweltschädliche Subventionen“ mit rund 30 Milliarden Euro und führt dazu folgende Beispiele auf:

- 8,2 Mrd. EUR Geringere Steuern auf Diesel im Vergleich zu Benzin (sog. Dieselprivileg)
- 3,1 Mrd. EUR Dienstwagenbesteuerung privater Nutzung
- 6,0 Mrd. EUR Entfernungspauschale für Pendler
- 8,4 Mrd. EUR Energiesteuerbefreiung für Kerosin
- 4,0 Mrd. EUR Mehrwertsteuerbefreiung internationale Flüge

Im Verkehr fokussiert sich die Diskussion über vermeintliche Subventionen vor allem auf die unterschiedliche Besteuerung von Diesel und Benzin, die pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen, eine fehlende Besteuerung von Kerosin und keine Mehrwertsteuer auf internationalen Luftverkehr.

Niedrigere Steuersätze für Diesel

- Die Steuersätze für Benzin (65,45 Cent pro Liter) und Diesel (47,04 Cent pro Liter) liegen in Deutschland bereits heute deutlich über dem europäischen Mindeststeuersatz (35,9 Cent pro Liter für Benzin bzw. 33,0 für Diesel). Zum Ausgleich des niedrigeren Steuersatzes werden für Dieselfahrzeuge höhere Kfz-Steuern erhoben.
- Ergänzend wird in Deutschland seit Anfang 2021 eine CO₂-Komponente durch das BEHG auf fossile Kraftstoffe erhoben, die für 2024 auf 45 Euro und für 2025 auf 55 Euro pro Tonne CO₂-Äquivalent festgelegt wurde (45 Euro pro Tonne CO₂a entspricht zusätzlich ca. 13 Cent pro Liter bei Superbenzin und 14 Cent pro Liter bei Diesel ohne Mehrwertsteuer).
- Zusätzlich enthalten die neuen Lkw-Mautsätze für den Straßengüterverkehr seit Dezember 2023 eine CO₂-Komponente mit einem CO₂-Preis von 200 Euro pro Tonne CO₂a, die nahezu eine Verdopplung der Lkw-Mautsätze bewirken. Die Lkw-Mautmehreinnahmen sollen sich 2024 auf rund 7 Milliarden Euro belaufen.
- Eine nationale Anpassung des Dieselsteuersatzes würde angesichts des ohnehin angespannten Preisniveaus für Energie und der steigenden CO₂-Bepreisung die Belastungen für Bürgerinnen und Bürger sowie für Transportgewerbe und Unternehmen im innereuropäischen Wettbewerb weiter verschärfen, ohne einen zusätzlichen Beitrag zur Treibhausgasmindering zu leisten.

- Ein deutscher Alleingang würde zudem gerade im Transportgewerbe zu massivem Tanktourismus bzw. einer massiven Verlagerung der Tankvorgänge ins benachbarte Ausland führen. Ausnahmen für das Transportgewerbe in Form von geringer besteuertem Lkw-Diesel würde wiederum zu einem erheblichen Erfüllungs- und Bürokratieaufwand führen.
- Mit dem Vorschlag der EU-Kommission zur Änderung der EU-Energiesteuerrichtlinie (ETD) wird eine Besteuerung nach Energiegehalt für Kraftstoffe im Verkehr angestrebt mit dann gleichen Mindeststeuersätzen für fossile Kraftstoffe. Diese Richtlinie liegt seit Monaten zur Entscheidung in Brüssel vor.
- Die Bundesregierung sollte sich für eine rasche Umsetzung der Novellierung der ETD auf EU-Ebene einsetzen. Bis zur Verabschiedung der novellierten ETD ist die Bundesregierung aufgefordert, niedrigere Steuersätze für grüne Kraftstoffe im Straßen-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr festzusetzen.

Dienstwagenbesteuerung und Entfernungspauschale

Für die private Nutzung eines Dienstwagens entsteht ein geldwerter Vorteil, der pauschal monatlich mit einem Prozent des Bruttolistenpreises zu versteuern ist. Dies sind zwölf Prozent im Jahr; bei einer rechnerischen Nutzungsdauer von acht Jahren würde nahezu der volle Listenpreis (i.d.R. mit dem Spitzensteuersatz von 42 Prozent – mindestens jedoch mit dem persönlichen Steuersatz) versteuert. Für Elektrofahrzeuge bis zu einem Bruttolistenpreis von zurzeit maximal 60.000 Euro wird der Bruttolistenpreis für die Anwendung der Ein-Prozent-Regel auf ein Viertel gesenkt. Hinzu kommt noch eine Besteuerung der Dienstwagennutzung für die Fahrt zwischen Arbeit und Wohnort in Höhe von 0,03 Prozent des Bruttolistenpreises pro Entfernungskilometer sowie in bestimmten Fällen von doppelter Haushaltsführung von weiteren 0,002 Prozent pro Entfernungskilometer.

- Die Besteuerung der Privatnutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs im Rahmen der 1%-Methode für Verbrenner stellt gerade keine Subvention dar, da die Dienstwagenbesteuerung den geldwerten Vorteil sachgerecht abbildet. Typisierende und pauschalierende Regelungen sind insbesondere aus Gründen der Praktikabilität und Verwaltungsvereinfachung notwendig und verfassungsrechtlich gerechtfertigt. Es handelt sich daher auch nicht um eine Privilegierung.
- Vielmehr spiegelt der mit einem Prozent des Bruttolistenpreises pauschal ermittelte Wert der Privatnutzung realistisch den durchschnittlichen Anteil der Gesamtkosten wider, der auf reine Privatfahrten entfällt. Der zugrunde liegende Standardfall bildet den typischen geldwerten Vorteil zutreffend ab.
- Die Argumentation gegen die Dienstwagenbesteuerung zielt häufig darauf ab, dass je nach Berechnungsmethode zw. 3,2 bis 5,6 Mrd. Euro an entgangenen Einnahmen des Staates auflaufen, wenn man anstelle einer pauschalen Besteuerung eine Besteuerung eines höheren Gehalts ansetzen würde. Tatsächlich lassen sich jedoch die Aufkommenswirkungen kaum seriös beziffern, da die Steuereinnahmen aus der pauschalen Besteuerung des geldwerten Vorteils aufgrund der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen im Steueraufkommen nicht separat erfasst werden (Hinweis: Offizielle Daten liegen allein zur Aufkommenswirkung infolge der Förderung von BEV und PHEV vor). Zudem würde eine etwaige Erhöhung des 1 %-Pauschalwerts für Verbrenner die Firmenwagennutzer in die regelmäßig steuerlich günstigere, aber administrativ deutlich aufwändigere Fahrtenbuchregelung treiben. Mit nennenswerten Mehreinnahmen ist daher bei einer Verschärfung der 1%-Methode nicht zu rechnen.
- Darüber hinaus richtet sich die Kritik gegen vermeintlich zu große Fahrzeuge (sogenannte SUVs), die besonders viel Kraftstoff verbrauchen. Dabei wird jedoch nicht berücksichtigt, dass von allen Neuzulassungen rund 46 % aller Firmenwagen auf kleinere Fahrzeuge entfallen. So gibt es etwa

auch im Pflegesektor zahlreiche Menschen, die Dienstwagen auch privat nutzen. Auch Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (PHEVs) stehen in der Kritik, ohne die deutlich höheren elektrischen Reichweiten der neuen und künftigen PHEV-Generationen zu berücksichtigen. PHEV sind ein zentraler Baustein der Dekarbonisierungsstrategie der Hersteller und Zulieferer für den Ersatz von Fahrzeugen, die ausschließlich mit Verbrennungsmotoren betrieben werden. Daher leisten PHEVs weiterhin und insbesondere auch im Firmenwagensegment einen wichtigen Beitrag für den Markthochlauf der E-Mobilität.

- Die Nutzung von Pkw als Firmenwagen/Dienstwagen hat vor allem für die deutschen Automobilhersteller eine hohe wirtschaftliche Bedeutung. Der Firmenwagenanteil an allen Pkw-Neuzulassungen erreichte 2022 mit 39,3 Prozent einen neuen Höchstwert. Für den Zeitraum von Januar bis November 2023 stieg der Wert auf 41,5 Prozent. 2010 lag der Anteil noch bei 28,9 Prozent. Von 2,65 Millionen Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2022 sind damit 1,04 Millionen Firmenfahrzeuge.
- Die Entfernungspauschale für Pendlerinnen und Pendler gilt gleichermaßen für alle Verkehrsträger, z. B. Fahrrad, ÖPNV oder Pkw, in gleicher Höhe. Die Bewertung der Fahrtwege zur Arbeit mit einer Kilometerpauschale ist sachgerecht, denn eine Pauschalierung ist in einem solchen absoluten Massensachverhalt eine notwendige Vereinfachung. Zudem zählt die Entfernungspauschale zu den Werbungskosten, die steuerlich zu berücksichtigen sind, und ist damit per Definition weder eine Finanzhilfe noch eine Steuervergünstigung.

Steuern im Luftverkehr

Das Umweltbundesamt sowie einige Klima- und Umweltschutzorganisationen behaupten, Deutschland subventioniere den Luftverkehr durch die Befreiung von einer Kerosin- und internationalen Mehrwertsteuer jährlich mit mehr als 12 Mrd. Euro. Diese Subventionsvorwürfe sind unzutreffend und leiten bei der Diskussion um eine klimaförderliche Bepreisung in die Irre. Die finanziellen Potentiale einer Kerosinsteuer und einer Mehrwertsteuer auf internationale Flüge sind aufgrund internationaler Vereinbarungen wesentlich geringer als vom UBA kolportiert.

- Die Steuerbefreiung für Kraftstoffe der gewerblichen Schiff- und Luftfahrt ist weltweiter Standard, ebenso gilt dies für die Mehrwertsteuer. Dies hat gute Gründe: Internationale Vereinbarungen wie das Chicagoer Luftverkehrsabkommen von 1944 schaffen weltweit faire Wettbewerbsbedingungen, sichern Konnektivität und verhindern die Verlagerung von Emissionen in Regionen mit wenig ambitionierten Klima- und Umweltstandards (Carbon Leakage). Angesichts der weltweit geltenden, nationalen Gesetzeshoheit bei Steuern sehen internationale Regelungen eine Finanzierung des internationalen Luftverkehrs über Gebühren und Entgelte im Rahmen der Nutzerfinanzierung anstelle von Steuern vor.
- Der deutsche Gesetzgeber hat im Jahr 2010 eine endzielbezogene Luftverkehrsteuer für alle in Deutschland startende, innerdeutsche und internationale Flugreisen eingeführt und diese im Jahr 2019 noch einmal deutlich erhöht. Der innerdeutsche Luftverkehr unterliegt zusätzlich der vollen Mehrwertsteuer. Der innereuropäische Luftverkehr ist zudem in den Europäischen Emissionshandel (EU ETS) einbezogen. Demzufolge muss der Luftverkehr für seine CO₂-Emissionen einen stetig steigenden CO₂-Preis bezahlen. Der Luftverkehrsstandort Deutschland wird damit schon heute massiv durch Abgaben und Steuern sowie die Bepreisung von Emissionen belastet. Vor allem bei Verkehrsträgern, die wie der Luftverkehr im internationalen Wettbewerb stehen, erzeugen nationale oder europäische Steuern und Abgaben große Wettbewerbsverzerrungen und haben kontraproduktive Klimafolgen.
- Damit es nicht zu solchen negativen Wettbewerbsverzerrungen und Carbon Leakage kommt, hat der Gesetzgeber für den Luftverkehr im Jahr 2010 statt einer „Kerosin“-Steuer eine

entfernungsabhängige „Luftverkehr“-Steuer eingeführt. Sie gilt für alle von Deutschland abgehenden internationalen und inländischen Flüge. Diese Steuer hat gegenüber einer einseitig deutschen oder europäischen Kerosinsteuer den Vorteil, dass sie endzielbezogen von allen deutschen und internationalen Fluggesellschaften abgeführt werden muss. Der Gesetzgeber hat damit 2010 eine wettbewerbsneutrale Alternative zur Kerosinsteuer eingeführt. Hierdurch werden Verlagerungseffekte im internationalen Passagierverkehr abgemildert und Carbon Lage verringert.

- Analog zu den Steuern und Abgaben sind die Standortkosten in Deutschland für Infrastruktur und Systemleistungen deutlich gestiegen. Verstärkt durch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer im Jahr 2020 – mitten in der Pandemie – wird das Fliegen für den Kunden immer teurer. Die Effekte sind erheblich: Während sich viele andere Märkte in Europa wieder auf Vorkrisenniveau befinden, bleibt der Luftverkehrsstandort Deutschland zurück. Im 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. Nicht von ungefähr sind die Zubringerverkehre zu den Drehkreuzen in Deutschland, die ebenso wie die Langstrecken einen wichtigen Beitrag zur Konnektivität des Wirtschaftsstandort Deutschland bieten, strukturell defizitär.
- Darüber hinaus benachteiligen die gesetzlichen Bestimmungen in Deutschland und der EU einseitig die deutsche und europäische Luftverkehrswirtschaft und führen zusammen mit niedrigen Arbeits- und Sozialstandards in einigen Non-EU Staaten bereits jetzt dazu, dass sich im Langstreckenverkehr – insbesondere zwischen Europa und Asien – Passagierströme auf nichteuropäische Drehkreuze verlagern, weil das Umsteigen inzwischen dort günstiger ist als in der EU. Im Jahr 2010 waren es 38 Prozent der Passagiere aus Deutschland, die über Non-EU-Hubs umgestiegen sind. Bis zum Jahr 2023 ist der Anteil bereits auf 55 Prozent angewachsen. Dieser Trend droht sich fortzusetzen, denn die ökonomischen Hypotheken werden kurz- und langfristig infolge der einseitig belastenden Fit-for-55-Gesetze weiter zunehmen.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Redaktion

Uta Maria Pfeiffer

Abteilungsleiterin
Mobilität und Logistik
T: +49 30 2028-1436
u.pfeiffer@bdi.eu

Petra Richter

Stellvertretende Abteilungsleiterin
Mobilität und Logistik
T: +49 30 2028-1514
p.richter@bdi.eu

Marco Kutscher

Referent
Mobilität und Logistik
T: +49 30 2028-1751
m.kutscher@bdi.eu

Benjamin Koller

Stellvertretender Abteilungsleiter
Steuern und Finanzpolitik
T: +49 30 2028-1584
b.koller@bdi.eu

Annette Selter

Referentin
Steuern und Finanzpolitik
T: +49 30 2028-1430
a.selter@bdi.eu

Eberhard von Rottenburg

Stellvertretender Abteilungsleiter
Energie- und Klimapolitik
T: +49 30 2028-1542
e.rottenburg@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D1864