



GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

PRESSEMITTEILUNG VOM 01.03.2012

**„AUSBAUEN STATT ABSCHAFFEN!“  
- ÖKONOMEN: LUFTVERKEHRSTEUER LEISTET WICHTIGEN  
BEITRAG ZU SUBVENTIONSABBAU**

*Jedes Jahr subventionieren die deutschen Steuerzahler den Luftverkehr mit mehr als 11 Milliarden Euro. Trotzdem wird die die Anfang 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer von der deutsche Luftverkehrswirtschaft immer wieder kritisiert. Dabei entspricht deren Gesamtvolumen nicht einmal zehn Prozent der gewährten Subventionen. Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) sieht die Luftverkehrsteuer als erfolgreichen ersten Schritt für Klimaschutz und Subventionsabbau und schlägt zugleich ein Konzept vor, mit dem sie ökologisch und sozial sinnvoll weiter entwickelt werden kann.*

**„Den jährlichen Steuererleichterungen von 11,5 Milliarden Euro für das klimaschädlichste Verkehrsmittel müssen endlich Einnahmen in einer ernstzunehmenden Größenordnung gegenüberstehen.“** fordert Damian Ludewig, Geschäftsführer des FÖS und führt aus: **„Selbst die Einnahmen von maximal einer Milliarde aus der Luftverkehrsteuer und dem Emissionshandel gleichen nicht einmal zehn Prozent der gewährten Subventionen aus.“** Hinzu kommen millionenschwere Beihilfen der öffentlichen Hand für Infrastruktur, insbesondere für Regionalflughäfen.

Um die Subventionierung des Fliegens abzubauen sollte als Sofortmaßnahme die Mehrwertsteuerbefreiung des internationalen Flugverkehrs über Deutschland entfallen. Hierzu gab es 2003 bereits einen umsetzungsreifen Gesetzesentwurf. Zudem empfiehlt das FÖS eine **Anhebung der Sätze der Luftverkehrsteuer mit einer Staffelung nicht nur wie bisher nach Entfernung sondern auch nach Sitzklassen** (siehe Tabelle). Dies ist sowohl unter ökologischen als auch unter sozialen Gesichtspunkten sinnvoll: betrachtet man die Emissionen eines Flugzeuges, **dann ist Sitzplatz nicht gleich Sitzplatz**. Passagiere, die das großzügige Platzangebot der First und der Business Class nutzen, beanspruchen anteilig mehr Raum und Gewicht als Economy-Reisende. Dementsprechend ist ihr Anteil an den negativen Umweltfolgen des Fliegens höher. Da diese Argumentation auch für nicht besetzte Plätze zutrifft, ist es logisch und sinnvoll, die Abgabe nicht auf das einzelne Ticket, sondern auf ein Flugzeug

**Vom FÖS empfohlene, nach Klassen  
differenzierte Abgabe pro Abflug & Sitzplatz (€)**

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

zu erheben. Damit bestünde bei den Airlines ein zusätzlicher Anreiz, die Flugzeuge bestmöglich auszulasten und auch der Luftfrachtverkehr wäre endlich einbezogen. Zugleich hat eine entsprechend gestaltete Abgabe eine **progressive Verteilungswirkung**, da Kunden teurerer Buchungsklassen in der Regel über ein höheres Einkommen verfügen.

**Die aktuelle Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer reicht nach Angaben des FÖS bei Weitem nicht aus**, um die notwendigen preislichen Anreize für Verhaltensänderungen zu setzen. Die Einnahmen betragen zusammen mit dem Erlös aus der Versteigerung eines Teils der CO<sub>2</sub>-Zertifikate für den europäischen Emissionshandel rund eine Milliarde Euro jährlich. Dieser Betrag ist gedeckelt. Steigen die Einnahmen aus dem Handel mit Emissionsrechten im Flugverkehr, wird die Steuer angepasst. Anders gesagt: steigt die Zahl der Flugbewegungen und damit der Preis der CO<sub>2</sub>-Zertifikate, sinkt die Luftverkehrsteuer. FÖS-Vorstand Kai Schlegelmilch führt aus: **„Anstatt nachhaltig zu lenken, karnibalisieren sich die Instrumente gegenseitig! Diese Praxis muss schnellstmöglich beendet werden! Auch beide Instrumente zusammen decken die ökologischen Folgekosten des Luftverkehrs bei weitem nicht ab.“**

Das Flugzeug ist mit Abstand das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Zugleich wächst der Luftverkehrssektor rasant. **Trotz Einführung der Luftverkehrsteuer im vergangenen Jahr nahm die Passagierzahl um fünf Prozent zu, so stark wie seit fünf Jahren nicht mehr.** Bei einem unverändert starken Wachstum der Branche ist eine Vervierfachung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bis 2050 zu erwarten. Emissionen, die in großer Höhe abgegeben werden, sind besonders klimawirksam und der Flugverkehr trägt auch durch die Emission von Stickoxiden und Wasserdampf zu einer Verschärfung des Klimawandels bei. FÖS-Geschäftsführer Damian Ludewig kommt zu dem Ergebnis: **„Die Luftverkehrsteuer hat das Fliegen zum Taxipreis begrenzt – hier sind erste ökologische Lenkungserfolge zu verzeichnen. Sie reicht aber nicht aus, um das Wachstum des Luftverkehrs insgesamt auf ein ökologisch verträgliches Maß zu begrenzen und ausreichend Anreize für effizientere Flugzeuge zu geben.“** Alleine in Deutschland werden die externen Kosten auf über 6 Mrd. Euro geschätzt werden.

Kontakt: Damian Ludewig, FÖS-Geschäftsführer (030-76 23 991-40)

Das FÖS versteht sich als Sammelbewegung unabhängiger Vordenker und ist gegenüber Entscheidungsträgern und Multiplikatoren Anstoßgeber wie Konsensstifter in der Debatte um eine ökologisch-soziale Marktwirtschaft. Das FÖS setzt sich dafür ein, die soziale Marktwirtschaft zu einer ökologisch-sozialen Marktwirtschaft weiter zu entwickeln. Die Marktwirtschaft hat sich nach Auffassung des FÖS bisher als effizienteste Wirtschaftsform erwiesen. Um dem Menschen optimal zu dienen und gleichzeitig die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen, muss sie jedoch einen starken staatlichen Rahmen mit entsprechenden ökologischen und sozialen Leitplanken bekommen. Das FÖS unterstützt Bestrebungen, neben verlässlichen sozialen Sicherheitssystemen auch den Einsatz marktwirtschaftlicher Instrumente in der Umweltpolitik zu stärken.