

PRESSEMITTEILUNG

Nordländer wollen Steuervergünstigungen für Luftverkehrswirtschaft ausbauen

Am Montag wollen die Wirtschafts- und Verkehrsminister der norddeutschen Bundesländer die Abschaffung der Luftverkehrsteuer beschließen. Dieser Vorstoß kommt damit vorrangig von Regierungen mit Beteiligung von SPD und Grünen. Das ist überraschend: Denn die Abschaffung hat nicht nur negative Folgen für die Umwelt - auch für die Steuerzahler ist dieser Schritt eine teure Angelegenheit.

Bei der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister und -senatoren der norddeutschen Küstenländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein wird am Montag, den 26. August 2013, ein gemeinsames Luftverkehrskonzept beschlossen. Dieses stammt aus SPD-geführten Ministerien und Behörden. Nach Informationen des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS) wird darin die **Abschaffung der Luftverkehrsteuer** gefordert. Begründet wird der Schritt mit der Befürchtung, dass Fluggäste stattdessen auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Das FÖS sieht eine weitere finanzielle Unterstützung des Luftverkehrs kritisch: „**Billiges Fliegen ist eine teure Angelegenheit**“, erklärt Damian Ludewig. „**Sowohl für die Umwelt als auch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.**“

Der Geschäftsführer des FÖS verweist dabei auf die **hohen gesellschaftlichen Kosten** durch Klimabelastung und Lärm sowie auf die Tatsache, dass der **Luftverkehr gleichzeitig milliardenschwere Subventionen in Form von Steuervergünstigungen und Finanzhilfen** genießt. „Wer sein Auto betankt, zahlt selbstverständlich Energie- und Mehrwertsteuer. Gleiches gilt für Nutzerinnen und Nutzer von Bus und Bahn. Beim klimaschädlichen Fliegen ist das nicht der Fall. Hier verzichtet der Staat auf Steuern auf Kerosin und nimmt internationale Flüge von der Mehrwertsteuer aus. Diese **Vergünstigungen betragen jährlich etwa 11,5 Milliarden Euro**. Von den Zuschüssen für jeden noch so kleinen Flughafen ganz zu schweigen“, erläutert Alexander Mahler, Verkehrsreferent beim FÖS. Beispielsweise bringt der Regionalflughafen Lübeck dem Land Schleswig-Holstein nicht nur finanzielle Einbußen, sondern wird wegen möglicher unerlaubter Subventionen von der Europäischen Kommission untersucht.

Die Luftverkehrsteuer stellt keine Gefahr für die deutsche Wirtschaft dar, obwohl die Luftverkehrswirtschaft dies behauptet. Zur Wirkung der Steuer veröffentlichte die Technische Universität Chemnitz im vergangenen Jahr eine Studie. Darin wurde gezeigt, dass bislang **keine Abwanderung zu ausländischen Flughäfen aufgrund der Luftverkehrsteuer stattfindet**. In den ersten beiden Jahren nach der Einführung der Steuer hat das Passagieraufkommen sogar zugenommen. [Die Studie](#) und [eine Zusammenfassung](#) sind online verfügbar.

Die Anfang 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer sieht das FÖS daher als **ersten richtigen Schritt hin zu Subventionsabbau und einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen** der Verkehrsmittel, auch wenn das Aufkommen mit zuletzt 948 Millionen Euro im Jahr 2012 deutlich geringer ist als die jährlichen Subventionen. Die Luftverkehrsteuer stellt das einzige, nennenswerte Instrument dar, das zumindest einen kleinen Teil der milliardenschweren Subventionen für das klimaschädlichste Verkehrsmittel abbaut.

Das FÖS spricht sich für eine **ökologische Fortentwicklung der Luftverkehrsteuer** aus. Dabei soll zukünftig nach Klassen unterschieden werden, so dass Business- und First-Class-Reisende, die mehr Platz im Flugzeug und damit anteilig einen höheren Kerosinverbrauch haben, auch mehr zahlen müssen.

Kontakt: Damian Ludewig, Geschäftsführer, +49-170-89 02 680

Weitere Informationen:

Zur Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer: www.foes.de/themen/verkehr/luftverkehr/#ausgestaltung

Zum FÖS-Modell: www.foes.de/themen/verkehr/luftverkehr/#foes-modell