

FÖS e.V. • Schwedenstr. 15a • 13357 Berlin

Mitglied des Deutschen Bundestages

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin



Brot für die Welt –
Evangelischer
Entwicklungsdienst



weed



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Luftverkehrssteuer:

Richtig für internationalen Klimaschutz und Subventionsabbau

28. August 2014

Sehr geehrte(r) [REDACTED]

in den vergangenen Tagen haben Sie ein Schreiben von deutschen Luftverkehrsmanagern erhalten. In diesem Brandbrief wurde für die Abschaffung der Luftverkehrssteuer geworben, da diese die deutsche Wirtschaft unverhältnismäßig belastet. Die Umwelt- und Entwicklungsverbände **Brot für die Welt**, **BUND**, **Bundesvereinigung gegen Fluglärm**, **Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft**, **Deutscher Naturschutzring**, **Germanwatch**, **Greenpeace**, **Robin Wood**, **Verkehrsclub Deutschland** und **WEED** möchten dieser Darstellung widersprechen.

- **Die Luftverkehrssteuer ist keine Bedrohung für die deutsche Wirtschaft.**

Ein Gutachten¹ der Technischen Universität Chemnitz hat festgestellt, dass weder ein Rückgang der Passagierzahlen noch eine Abwanderung zu Flughäfen im Ausland aufgrund der Luftverkehrssteuer nachweisbar sind. Die unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklung von Flughäfen folgt Trends, die bereits vor Einführung der Steuer im Jahre 2011 ihren Ausgangspunkt hatten. Die Studie gibt auch Anhaltspunkte, dass die Steuer den bestehenden Trend zu größeren Flughäfen und Linienflügen verstärkt. Dadurch bieten sich Chancen für eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf klimafreundlichere Verkehrsträger.

- **Die Steuer stellt keine Bedrohung für Arbeitsplätze dar.**

Die Passagierzahlen erreichen jedes Jahr neue Rekorde: Noch nie sind so viele Menschen von und zu deutschen Flughäfen geflogen wie im vergangenen Jahr, und im ersten Halbjahr 2014 stiegen die Passagierzahlen weiter.

¹ Thießen, F./Haucke, A.(2013): Die Luftverkehrssteuer –Auswirkungen auf die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland. Schlussfolgerungen aus den Jahren 2011 und 2012. Technische Universität Chemnitz.

Komplette Studie: www.foes.de/pdf/2013_11_Auswirkungen_der_Luftverkehrssteuer_Studie_komplett.pdf

Zusammenfassung: www.foes.de/pdf/2013-11-Auswirkungen-der-Luftverkehrssteuer-Zusammenfassung.pdf

- **Deutsche Luftfahrtunternehmen werden nicht übermäßig belastet.**

Die Steuer fällt für jeden Flug von einem deutschen Flughafen an. Es ist dabei unerheblich, in welchem Land die Fluglinie ihren Sitz hat. Das Aufkommen der Steuer beträgt knapp unter einer Milliarde Euro. Davon zahlten 2011 die 165 Unternehmen mit Firmensitz in Deutschland laut Bundesfinanzministerium 527 Millionen Euro. Dass dies einen größeren Anteil der Gesamtbelastung ausmacht als der von ausländischen Airlines, ist durchaus gerechtfertigt – denn es sind deutsche Fluglinien, die die größten Anteile am deutschen Markt haben.

- **Die Luftverkehrssteuer ist kein nationaler Alleingang.**

Ähnliche Steuern werden seit einigen Jahren auch in Großbritannien, Frankreich, Österreich und Italien erhoben. Auch in den USA und Australien existieren entsprechende Abgaben.

Die Luftverkehrssteuer ist ein erster wichtiger Schritt zum Abbau umweltschädlicher Subventionen und zu mehr Klimaschutz im Verkehrsbereich. Derzeit ist die Luftverkehrssteuer das einzige Instrument, das zumindest einen kleinen Teil der milliardenschweren Privilegien für den klimaschädlichsten Verkehrsträger abbaut. Auch auf europäischer Ebene fehlen wirkungsvolle Maßnahmen. Wir möchten Sie daher dringend bitten, sich für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Steuer einzusetzen, denn im Luftverkehr besteht dringender Handlungsbedarf.

- **Bei keinem anderen Verkehrsträger wachsen die CO₂-Emissionen so rasant:**

Jährlich wachsen die Flugemissionen weltweit um fünf Prozent. Seit 1990 haben sich die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs in Deutschland fast verdoppelt. Der Luftverkehr verhindert die dringend notwendige Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehr und macht Einsparungen an anderer Stelle zunichte. Außer dem für die internationale Klimapolitik wichtigen Treibhausgas CO₂ emittieren Flugzeuge Stickoxide, Wasserdampf, Sulfat-Aerosole und Ruß. Unter Berücksichtigung der Wirkung aller Emissionen und durch die direkte Eintragung in hohe Luftschichten vervielfacht sich die Erwärmungswirkung des Flugverkehrs im Vergleich zu bodennahen CO₂-Emissionen anderer Verkehrsträger. Auch leiden immer mehr Menschen unter der Belastung durch Fluglärm.

- **Der Luftverkehr genießt Privilegien in Milliardenhöhe.**

Allein die Subventionen durch die Befreiung von der Energiesteuer auf Kerosin sowie von der Mehrwertsteuer auf internationale Flüge betragen laut Subventionsbericht des Umweltbundesamts aus dem Jahr 2011 **rund zehn Mrd. Euro**. Auch nach Erhebung der Luftverkehrssteuer von rund einer Milliarde jährlich seit 2011 bleibt eine extreme Schieflage und damit ein erheblicher Wettbewerbsvorteil für die Luftfahrtbranche gegenüber klimafreundlicheren Verkehrsträgern.

Die unterzeichnenden Verbände und Organisationen hoffen, Sie von der Notwendigkeit und dem Nutzen der Luftverkehrssteuer überzeugen zu können und appellieren an Sie, sich für eine Weiterentwicklung einzusetzen. Dieses für Klimaschutz, faire Wettbewerbsbedingungen und globale Gerechtigkeit so bedeutsame Instrument darf nicht der Lobbyarbeit der Luftverkehrswirtschaft zum Opfer fallen.

Wir wollen in dieser wichtigen Debatte gemeinsam einen Beitrag leisten und stehen Ihnen jederzeit für vertiefende Gespräche zur Verfügung.

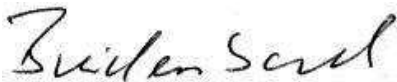
Mit freundlichen Grüßen



Heinz Fuchs
Referatsleitung Wirtschaft und Umwelt
Brot für die Welt – Evangelischer Entwicklungsdienst



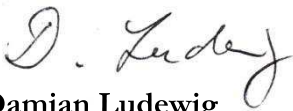
Dr. Werner Reh
Verkehrsreferent
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland



Helmut Breidenbach
Präsident
Bundesvereinigung gegen Fluglärm



Dr. Helmut Röscheisen
Generalsekretär
Deutscher Naturschutzring



Damian Ludewig
Geschäftsführer
Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft



Manfred Treber
Klima- und Verkehrsreferent
Germanwatch



Stefan Krug
Leiter der Politischen Vertretung Berlin
Greenpeace Deutschland



Monika Lege
Verkehrsreferentin
Robin Wood



Michael Ziesak
Bundesvorsitzender
Verkehrsclub Deutschland



Markus Henn
Referent für Finanzmärkte
WEED – Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Damian Ludewig, Geschäftsführer Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft
030 76 23 991-30, damian.ludewig@foes.de