

## **Pressemitteilung**

### **Studie legt Subventionsvielfalt der Luftverkehrsindustrie offen.**

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) legt eine bereits vor der dem Auftreten der Corona- Pandemie in Auftrag gegebene Studie zu Subventionen des Luftverkehrs vor. Die Studie deckt die Vielfalt des Subventionssystems in der Luftverkehrsindustrie auf. Allein die quantifizierbaren Subventionen belaufen sich auf jährlich 12 Mrd. €. Darüber hinaus werden aus öffentlichen Mitteln Subventionen an Flughäfen, Airlines, die Flugsicherung, Flugzeughersteller und Forschungsunternehmen geleistet, die in ihrer Höhe nicht exakt ermittelbar sind.

Die BVF erkennt erhebliche negative Lenkungswirkungen, die wegen des Subventionswettlaufs der Länder trotzdem nicht zur Stabilität im Luftverkehr beitragen. Der Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Carl Ahlgrimm folgert aus der Studie:

„Die aktuelle Situation der Luftverkehrswirtschaft rechtfertigt nicht noch weitere Subventionen. Die ganze Branche sollte sich jetzt ehrlich machen. Geschäftsmodelle, die nur durch enorme staatliche Subventionen möglich sind und zudem erheblichen Schaden für die Allgemeinheit in Form von Lärm und Schadstoffen erzeugen, sind auch ökonomisch nicht zukunftsfähig. Die ruinöse Konkurrenz im Luftverkehr kann nicht mit immer neuen Subventionen auf allen Kanälen und in allen Ländern beseitigt werden. Im Gegenteil, die Subventionen heizen die Fehlentwicklung nur noch mehr an und fördern ein ungesundes Wachstum, das trotzdem nicht zur ersehnten Stabilität führt. Ich hoffe, dass die vorliegende Studie den Politikern die Augen öffnet, wie weit das Subventionsunwesen im Luftverkehr bereits vorgedrungen ist und wo man den Hebel für eine gesunde, nachhaltige Entwicklung ansetzen sollte.“

#### **Wer, was, wann, wie?**

Für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) hat der Arbeitskreis Luftverkehr der TU Chemnitz in Kooperation mit dem Rhein-Main-Institut, Darmstadt, eine Studie zu Subventionen des Luftverkehrs vorgelegt. Die Studie ist eine systematische Zusammenstellung des Subventionsgeschehens im Luftverkehr in Deutschland. Die Studie wurde im Mai 2020 fertiggestellt und berücksichtigt Subventionen bis zur Coronakrise. Die Studie basiert auf der Auswertung und Zusammenfassung öffentlich verfügbarer Quellen.

Die wichtigsten Ergebnisse der Studie sind die Folgenden:

- Subventionen findet man auf allen Ebenen des Luftverkehrs. Subventioniert werden Flughäfen, Airlines, Flugzeughersteller, Forschungseinrichtungen und die Deutsche Flugsicherung.
- Subventionsgeber sind Kommunen, Kreise, Länder, der Bund, staatseigene Banken und die EU. Außerdem ist über die Belastung mit Schadstoffen und Lärm auch die Allgemeinheit unmittelbar betroffen.
- Die bedeutendsten Subventionen dem Geldwert nach sind die Befreiung des Luftverkehrs von Mehrwertsteuer und Mineralölsteuer, die den Steuerzahler zusammen mit 12 Mrd. Euro jährlich belasten.
- Die bedeutendsten Subventionen hinsichtlich der Umweltschäden sind die fehlenden Grenzwerte für CO<sub>2</sub>- und Feinstaubbelastungen sowie die zu hohen Grenzwerte für Lärm. Für negativ Betroffene müssen darüber hinaus keine angemessenen Entschädigungen geleistet werden. Dies stellt einen geldwerten Vorteil dar.
- Instrumente der Subventionierung sind neben Steuervergünstigen bzw. -befreiung die Einbringungen von Kapital, das später abgeschrieben wird, die Übernahme laufender Verluste durch die öffentlichen Eigentümer, die Übernahme der Kosten von Dienstleistungen wie Werksfeuerwehren, Gewährung verbilligter Kredite und Bürgschaften sowie die Übernahme von Personalkosten.

Der Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Carl Ahlgrimm, stellt fest: „Ich bin überrascht, wie vielfältig und engmaschig das Netz der Subventionen im Luftverkehr ist. Es gibt keinen Bereich, der nicht von Subventionen durchzogen ist. Ich bezweifle, dass die Politiker noch durchblicken und verstehen, was ihre Subventionen letztendlich für Wirkungen haben. Mit der Vorlage der Studie hat Professor Friedrich Thießen ganz entscheidend zu einer transparenten Diskussion über die künftige Rolle des Luftverkehrs beigetragen. Vor allem vor dem Hintergrund der enormen Klimabelastungen durch den Flugverkehr müssen diese gesellschaftlich schädlichen Subventionen auf den Prüfstand.“

Der Verfasser der Studie, Professor Friedrich Thießen weist darauf hin, dass die Studie auch eine widersprüchliche Förderpraxis des Staates sichtbar gemacht hat: „Einerseits tragen Subventionen für die Forschung zur Gewinnung von Lärm- und CO<sub>2</sub>-Minderungstechniken bei. Andererseits verhindern die großzügigen Grenzwerte für die Airlines, dass solche Maßnahmen tatsächlich angewendet oder Flugzeuge mit entsprechenden Komponenten nachgefragt werden.“

## **Konsequenzen**

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) sieht folgende Konsequenzen:

- Der Wiederaufbau des Luftverkehrs in der Nach-Corona-Zeit sollte sich in einem nachhaltigen Umfeld fairen Wettbewerbs abspielen. Subventionen sollten demzufolge zurückgefahren werden.
- Es ist unvernünftig und nicht nachhaltig, Urlaubsreisen ins Ausland zu subventionieren und damit der Tourismuswirtschaft im Inland zu schaden. Das Gleiche gilt für Geschäftsleute, die durch billige Tickets zu vermeidbaren Geschäftsreisen angereizt werden. In einer Marktwirtschaft sollten sich Entscheidungen von Wirtschaftssubjekten auf Basis von unsubventionierten Preisrelationen entwickeln können.

- Geschäftsmodelle, welche die Umwelt belasten und Anwohner gefährden, sollten nicht auch noch subventioniert werden. Jeder Verkehrsträger sollte seine Kosten selbst tragen und nicht von Subventionen durch die Steuerzahler leben.
- Umweltschäden, d.h. negative externe Effekte, sollten entweder vermieden oder finanziell entschädigt werden. Die derzeitige Situation mit laxen Grenzwerten, minimalen Entschädigungspflichten und zusätzlich noch finanziellen Subventionen löst falsche Anreize für klimaschädliches Verhalten aus.
- Kurzstrecken bis zu 600 km sollten künftig vollständig unterbleiben. Die Verkehre können durch schnelle Bahnverbindungen übernommen werden, . Anreize zur Nutzung des Flugzeugs zur Anreise zu einem Drehkreuz sollten abgeschafft werden.

Bundesvereinigung gegen Fluglärm  
Rückfragen unter 03378 5239814