

**Ihr Ansprechpartner**

**Thomas Mayer**  
Geschäftsführer

Seckenheimer Landstr. 172  
68163 Mannheim

Telefon:  
+49 (0)621 - 82037574

Mobil:  
+49 (0)172 - 5304487

eMail:  
thomas.mayer@idrf.de

Internet:  
[www.idrf.de](http://www.idrf.de)

04.10.2019

IDRF e.V. Seckenheimer Landstr. 172 68163 Mannheim

Bundesministerium der Finanzen  
Referat III B 5  
Wilhelmstraße 97  
10117 Berlin

per Email [IIIB5@bmf.bund.de](mailto:IIIB5@bmf.bund.de)

**III B 5 - S 8001/19/10005 :005**  
**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren,


vielen Dank für die Möglichkeit Stellung zum o.g. Gesetzentwurf zu beziehen. Die Kurzfristigkeit über den Feiertag ermöglicht nur einige rudimentäre Betrachtungen. Für weiteren Vortrag stehen wir aber sehr gerne zur Verfügung.

1. Die Passagier-bezogene Steuer hat keine Co2-reduzierende Wirkung und motiviert die Industrie nicht zu Innovationen in diesem Bereich. Daran ändert auch die Erhöhung nichts.
2. Die Zweck-Mittel-Bindung ist insgesamt unpräzise, da der Steuerbetrag zunächst in den Gesamthaushalt fließt.
3. Die Absicht der Quersubventionierung von Luftverkehr zu Bahn widerspricht dem Verursacherprinzip.
4. Die Absicht, die Zahl der Fluggäste zu reduzieren, bzw. sie auf die Bahn umzulenken, ist naiv angesichts der vom Wirtschaftswachstum entkoppelten Mobilitätsentwicklung und bei einem Mobilitätsbedarf, der immer mehr die Reisezeit zum Hauptkriterium der Transportmittel-Wahl erhebt.
5. Damit der Verwaltungsaufwand nicht größer als der Ertrag wird, sollten Flüge mit Flugzeugen unter 20 t MTOM befreit werden.

Verbesserung könnte erreicht werden, indem Mittel aus den zusätzlichen Erträgen für die Entwicklung einer nachhaltigen, dezentralen Luftverkehrs vorgesehen würden. Schließlich ist die Bundesregierung mit der Förderung von alternativen Kraftstoffen (PtL), autonom fliegenden Lufttaxen, der Neuauflage der DO328 und anderen Industrieprojekten bereits in diese Richtung unterwegs. Konkret sollten solche Bemühungen unbedingt verstärkt werden und es sollte in Forschung und Entwicklung passender Betreibermodelle für Luftfahrtunternehmen abseits der klassischen Linienluftfahrt investiert werden. Damit können z.B. die heute noch „nicht bündelungsfähigen“ Verkehre eben doch gebündelt werden. Eine Effizienzinitiative bei Flugsicherung und Flugplätzen könnte ebenfalls einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung eines ökologisch sinnvollen dezentralen Luftverkehrs führen.

Außerdem weisen wir darauf hin, dass in einer Gesamt-Ökobilanz die dezentrale Luftfahrt (vorausgesetzt es werden die begonnenen Entwicklungen für die Luftfahrt zielgerichtet verstärkt) aufgrund des sehr viel geringeren Flächenverbrauchs keineswegs schlechter abschneidet als die Bahn oder andere Verkehrsträger.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Mayer  
Geschäftsführer