

AutorInnenpapier

Daniela Wagner, Stefan Schmidt, Markus Tressel,
Matthias Gastel, Oliver Krischer

Kurzstreckenflüge Zug um Zug Auf die Schiene verlagern

Zusammenfassung

Angesichts der Klimakrise ist es höchste Zeit, Kurzstreckenflüge so schnell wie möglich überflüssig zu machen. Schon jetzt gibt es klimaschonendere Möglichkeiten zu reisen. Bis 2035 wollen wir die Bahn auf nahezu allen innerdeutschen Strecken und ins benachbarte Ausland zur schnelleren, komfortableren und günstigeren Alternative machen. Dazu wollen wir massiv in die Bahninfrastruktur investieren und die Wettbewerbsbedingungen zugunsten des Klimaschutzes verändern.

Damit die Bahn ihre Funktion als Rückgrat der Verkehrswende erfüllen kann, muss sie modern, leistungsfähig und attraktiv werden. Um gegenüber Kurzstreckenflügen konkurrenzfähig zu werden, wollen wir die Bahn für die notwendigen Investitionen in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes finanziell gut ausstatten und die Fahrzeit zwischen möglichst vielen Fahrtzielen im Inland und ins benachbarten Ausland auf maximal 4 Stunden senken. Darüber hinaus soll auch die Angebotsqualität erhöht werden, die Verbesserung der Pünktlichkeit hat dabei oberste Priorität. Neben Bahnangeboten in den Abend- und in den frühen Morgenstunden muss auch die Taktung gesteigert und das Serviceangebot an Bord verbessert werden. Flächendeckend verfügbare Mobilfunk- und WLAN-Verbindungen gehören zum Standard. Der Lärmschutz an Bahntrassen und Schienenfahrzeugen ist umfangreich zu verbessern, damit nicht die AnwohnerInnen unter dem erweiterten Bahnangebot leiden müssen. Außerdem wollen wir ein umfassendes Nachtzugangebot schaffen. So macht die Bahn, die ja anders als das Flugzeug auch direkt von Stadtzentrum zu Stadtzentrum unterwegs ist, das Kurzstreckenfliegen überflüssig.

Um einen Verlagerungseffekt zu erzielen, gehört gleichzeitig die klimaschädliche Subventionierung des Luftverkehrs beendet. Die Preise für Flüge und für Bahnfahrten müssen die jeweiligen Klima- und Umweltauswirkungen ehrlich abbilden. Neben der Einführung eines CO₂-Preises von anfangs 40 Euro/Tonne fordern wir die schrittweise Einführung der Kerosinsteuer für Inlandsflüge. Diese beginnt mit dem EU Mindeststeuersatz von 33 Cent pro Liter (ct/l) und soll schrittweise an den Steuersatz für Benzin angeglichen und bis auf 65,45 ct/l erhöht werden. Für EU-weite Flüge wollen wir eine europäische Kerosinsteuer von anfangs ebenfalls 33 ct/l. Bis zur Verabschiedung auf EU-Ebene wollen wir die Kerosinsteuer mit möglichst vielen willigen EU-Staaten auf Basis von bilateralen Vereinbarungen einführen. Es ist absurd, dass das klima-schädliche Fliegen steuerfrei möglich ist, während klimafreundliches Bahnfahren mehr kostet. Das wollen wir umkehren und alle innereuropäischen Flüge mit der Mehrwertsteuer belegen. Die Umsatzsteuer von 19 Prozent muss auch für den innerdeutschen Streckenanteil

internationaler Flüge gelten. Die Deckelung der Luftverkehrssteuer auf 1 Milliarde Euro wird aufgegeben. Im Gegenzug wollen wir Bahnfahrten auch finanziell attraktiver machen. Günstige Tickets können mehr Menschen zum Bahnfahren bewegen. Wir wollen die Mehrwertsteuer im Eisenbahnfernverkehr auf den reduzierten Steuersatz von 7 Prozent absenken. Die Trassenpreise sollen halbiert werden. Bahnstrom wird billiger, indem die Stromsteuer auf den EU-Mindestsatz von 0,1 Cent pro Kilowattstunde abgesenkt wird. Nur wenn das ganze Maßnahmenbündel umgesetzt wird, wird die Bahnreise den deutlichen, ökologisch gerechtfertigten Preisvorteil gegenüber der Flugreise haben.

Um die dringend notwendigen Klimaschutzziele zu erreichen, müssen wir auf klimaschonende Mobilität umsteigen. Die Bundesregierung darf hier nicht länger auf der Bremse stehen.

Luftverkehr und Klimaschutz

Der Verkehrssektor steht in Deutschland und in Europa am Scheideweg. Der Luftverkehr, der Straßenverkehr und die Schifffahrt haben mit ihren hohen CO₂-Emissionen maßgeblichen Anteil an der Klimakrise, deren Auswirkungen immer stärker spürbar werden. Der jüngste Sonderbericht des Weltklimarats (IPCC) belegt erneut, dass wir jetzt schnell und wirksam handeln müssen. Vor allem der Verkehrssektor ist noch weit von dem Pfad entfernt, der zur Einhaltung der Pariser Klimaziele führt. Vor den größten Herausforderungen steht dabei der klimaschädlichste Verkehrsträger, der Luftverkehr. Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, müssen wir endlich auch hier die Weichen stellen. Der Luftverkehr ist der mit Abstand am schnellsten wachsender Verkehrssektor, Effizienzgewinne können bei weitem nicht mit dem Verkehrswachstum Schritt halten. Der CO₂-Ausstoß des innereuropäischen Luftverkehrs hat seit 2013 um 26,3 % zugenommen, während alle anderen Teilnehmer des europäischen Emissionshandels ihre CO₂-Emissionen senken konnten. Die größten Fluggesellschaften Europas spielen in puncto CO₂-Ausstoß inzwischen in einer Liga mit den schmutzigsten Kohlekraftwerken.

Der Luftverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger. Die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs haben einen maßgeblichen Anteil an der Klimakrise. Der CO₂-Ausstoß des innereuropäischen Luftverkehrs hat seit 2013 um 26,3 Prozent zugenommen. Ein Flugpassagier verursacht für die gleiche Entfernung durchschnittlich fünfeinhalbmal so viele Treibhausgase, wie ein Bahnpassagier. Dennoch trat 2018 fast jede/r fünfte Flugreisende/r einen innerdeutschen Flug an. Knapp die Hälfte der von Deutschland ausgehenden Flüge waren Kurzstreckenflüge. Durch die vielfältige Privilegierung des Luftverkehrs werden die Kosten von Flugtickets künstlich niedrig gehalten. Derzeit wird der Luftverkehr in Deutschland jährlich mit Milliardenbeträgen subventioniert, während die Bahn chronisch unterfinanziert ist.

Der gesamte von Deutschland ausgehende Luftverkehr emittierte im Jahr 2017 31.100 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente, die zudem wegen der Klimawirkung des Fliegens in großer Höhe mindestens mit dem Faktor 2 multipliziert werden müssen. So gerechnet überstieg die Klimawirkung des deutschen Luftverkehrs im Jahr 2017 diejenige aller LKWs, Busse und Transporter in Deutschland zusammen. Um bis 2050 klimaneutral zu

wirtschaften, müssen auch die Flugzeuge bis dahin klimaneutral fliegen. Dafür sind die Mittel zur Erforschung und Einführung klimaneutraler Antriebstechnologien deutlich zu erhöhen. Ein Flugpassagier verursacht derzeit für die gleiche Entfernung durchschnittlich fünfeinhalbmal so viele Treibhausgase, wie ein Bahnpassagier. Auf Kurzstreckenflügen verschärft sich das Problem. Wegen des hohen Kerosinverbrauchs beim Start, des Einsatzes kleinerer Flugzeuge und einer schlechteren Auslastung ist der CO₂-Ausstoß pro Personenkilometer auf einem 400-Kilometer-Flug beinahe doppelt so hoch, wie bei einem Flug über 4.000 Kilometer. Unabhängig von der Flugstrecke verursacht jeder Start und jede Landung erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Menschen in den Flughafenregionen. Der Umweltschaden ist bei kurzen Strecken also besonders groß. Für viele der Flüge bis zu einer Entfernung von 1.000 Kilometern gibt es schon heute gute Alternativen. Dennoch traten im Jahr 2018 immer noch 23,8 Millionen Reisende einen Flug mit Start und Ziel in Deutschland an – das ist fast jede/r fünfte Flugreisende/r in Deutschland. 39 Prozent aller Flugzeuge in Deutschland starteten zu einem Binnenflug, weitere 4,5 Prozent zu Zielen im Ausland, die heute bzw. in absehbarer Zeit mit der Bahn in maximal vier Fahrstunden erreichbar sind. Bei knapp der Hälfte aller Flüge handelt es sich also um Kurzstrecken.

Welche Faktoren sind bei Verkehrsmittelwahl entscheidend?

Zahlreiche Studien haben ergeben, dass bei der Wahl des Verkehrsmittels das wichtigste Entscheidungskriterium die Reisezeit ist, dicht gefolgt von den Reisekosten, einer dichten Taktung und dem Komfort. Auch die Umweltverträglichkeit des Verkehrsmittels spielt zunehmend eine Rolle.

Bis zu einer Fahrzeit von zwei Stunden wählt die große Mehrzahl der Reisenden die Bahn und nicht das Flugzeug. Bei Fahrten bis zu drei Stunden schrumpft die Präferenz für die Bahn auf durchschnittlich dreiviertel der Reisenden. Bei einer Reisezeit bis zu vier Stunden entscheidet sich nur noch gut die Hälfte der Reisenden für die Bahnfahrt.

Die größte Personengruppe auf innerdeutschen Flügen sind Geschäftsreisende, die etwa 65 Prozent der Passagiere ausmachen. Für sie ist wichtig, dass keine Übernachtung anfällt und dass sich die Zeit für Hin- und Rückreise in einem Rahmen bewegt, der zu möglichst wenigen Überstunden führt. Für Geschäftsreisende ist die Reisezeit wichtiger als der Ticketpreis. Verlässlichkeit ist essenziell. Platzt ein Termin wegen eines verspäteten oder ausgefallenen Zugs, war die Reise vergeblich.

Für Privatreisende hingegen spielt der Preis eine große Rolle. Dafür werden längere Reisezeiten von etwa je vier Stunden für Kurzreisen in Kauf genommen. Die Konkurrenz zum Flug stellt hier häufig nicht die Bahn, sondern der eigene PKW dar. Für Urlaubsreisende ist die Reisezeit noch weniger bestimmend. Hier spielt neben dem Preis vor allem die Umsteigefreiheit eine Rolle. Eine eigene Kategorie mit dem hohen Anteil von 39 % aller innerdeutschen Flugreisen bildet der Zubringerverkehr zu den Luftfahrt Drehkreuzen, allen voran Frankfurt am Main und München.

Fahrzeiten auf der Schiene verkürzen

Der Bundesverkehrswegeplan entlarvt die vielfach geäußerte Absicht der Bundesregierung, Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagern zu wollen, als reines Lippenbekenntnis. Für die Verlagerung von Flügen hat der Verkehrsminister weder ein Konzept noch ein Ziel.

Dem stellen wir ein klar definiertes Ziel entgegen: Bis 2035 wollen wir Inlandsflüge weitestgehend obsolet machen. Bis auf wenige Ausnahmen auf den längsten Relationen kann die Bahn bis dahin schnellere, komfortablere und günstigere Verbindungen als der Luftverkehr zwischen deutschen Großstädten sowie zu den deutschen Luftverkehrsdrehkreuzen anbieten.

Die Bahn muss dazu die Verlagerung von Kurzstreckenflügen in ihre Unternehmensziele aufnehmen und sich dem Wettbewerb mit dem Luftverkehr stellen. Der Bund als Eigentümer muss dafür die nötigen Finanzmittel zur Verfügung stellen und einen Wettbewerbsrahmen schaffen, der Klima- und Umweltauswirkungen realistisch abbildet.

Um die Fahrzeit zwischen möglichst vielen Destinationen auf max. vier Stunden zu senken und um die Kapazität und die Verlässlichkeit zu steigern ist der Neu- und Ausbau des Schienennetzes unabdingbar. Dabei müssen in einem ersten Schritt im Rahmen der bestehenden Planungen solche Projekte priorisiert werden, die neben anderen Belangen zugleich die wichtigsten innerdeutschen Flugverbindungen abdecken. Das gilt für die Korridore Köln/Düsseldorf – Berlin, Berlin/Hamburg - Frankfurt, Düsseldorf/Köln/Frankfurt – München und Köln/Düsseldorf – Hamburg. Voraussetzung dafür ist eine zeitlich sehr ehrgeizige Engpassbeseitigung, insbesondere im Rhein-Main und im Rhein-Ruhr-Gebiet. Bei Umsetzung der notwendigen Bahnprojekte sind die Belange des Nahverkehrs und des Güterverkehrs von Beginn an zu beachten.

Allein die so erreichbaren Fahrzeitverbesserungen ermöglichen bis 2035 eine Verlagerung von 41 Prozent der innerdeutschen Flugreisen. Bei entsprechender Priorisierung ist ein vergleichbarer Effekt ins benachbarte Ausland zu erwarten. Weitere Verlagerungseffekte kommen durch Veränderungen im Preisgefüge zustande.

Bahnfahren aufwerten – Vertrauen zurückgewinnen

Das gegenwärtige Verkehrsgeschehen zeigt in aller Deutlichkeit, dass Reisezeitverkürzungen für eine weitgehende Verkehrsverlagerung nicht ausreichen. Selbst wo Bahnreisezeiten den Flugzeiten (zuzüglich der Fahrt von und zu den Innenstädten und den Abläufen vor und nach dem eigentlichen Flug) entsprechen, wird häufig das Flugzeug gewählt. Fahrzeitgewinne an der Schiene müssen durch weitere Maßnahmen flankiert werden.

Die Bahn muss verlorenes Vertrauen in die Zuverlässigkeit des Angebots zurückgewinnen. Dazu gehört neben deutlichen Verbesserungen bei der Pünktlichkeit die Verfügbarkeit von Mobilfunk- und WLAN-Verbindungen sowie ein verbessertes Serviceangebot. Insbesondere für Geschäftskunden sind dies entscheidende Kriterien.

Es fehlen außerdem Bahnangebote in den Abendstunden, und in den frühen Morgenstunden. Zudem muss die Bahn in den Zügen und an den Bahnhöfen ein Umfeld schaffen, das ein Arbeiten unterwegs einfach und attraktiv macht und Besprechungen ermöglicht. Dann wird den Passagieren klar, dass der Anteil der Reisezeit, der zum Arbeiten zu Verfügung steht, bei der Bahnfahrt deutlich größer ist, als beim Flug. Für alle Beteiligten wäre es interessant, wenn Bahncards als Anreiz steuerfrei an Mitarbeiter*innen vergeben werden könnten, sozusagen als klimafreundlichen Gegenentwurf zum Dienstwagenprivileg. Für Reisen, die von der öffentlichen Hand bezahlt werden, sind neue Regelungen mit einer klaren Priorität auf Klimaschutz notwendig.

Um internationale Flüge ersetzen zu können, muss ein europäisches Nachtzugnetz geschaffen werden, das dem Fahrgast eine komfortable und zeitgemäße Alternative bietet.

Kooperation zwischen Fluggesellschaften und der Bahn ausbauen

Bei 9,4 Millionen oder 39 Prozent aller innerdeutschen Flugreisen handelt es sich um Zubringerflüge über kurze und sehr kurze Distanzen. Auf Kurzstreckenflügen ist gegenwärtig nur noch nach den Spielregeln der Billigfluggesellschaften Geld zu verdienen. Flüge über sehr kurze Distanzen (sog. Ultrakurzstrecken) sind in jedem Fall defizitär. Wegen ihrer Funktion als Zubringer zu den Luftverkehrsdrehkreuzen werden auch solche Flüge weiter angeboten und aus anderen Geschäftsbereichen quersubventioniert. Auch Fluggesellschaften muss deshalb daran gelegen sein, die defizitären Flüge durch Kooperation mit der Bahn oder dem Fernbus zu ersetzen.

Für die bessere Verknüpfung von Luftverkehr und Bahn kann das Lufthansa-Angebot „Express Rail“ als Anregung dienen. Von 13 Bahnhöfen wird Lufthansa-Reisenden bei der Flugbuchung eine passende Bahnverbindung zum Frankfurter Flughafen angeboten. Die Bahnfahrt wird dabei wie ein Zubringerflug behandelt (sog. Code Sharing). Entsprechend gewährt die Lufthansa eine Anschlussgarantie und sorgt ggf. für Umbuchungen. Am Fernbahnhof des Fraport steht ein extra Schalter für die Gepäckaufgabe und -annahme bereit. Das „Express Rail“-Angebot wird unter den bestehenden Voraussetzungen allerdings nur bedingt angenommen. Trotz der geringen Bahnreisezeit von etwa 1,5 Stunden hat die Zahl der Flüge beispielsweise von Düsseldorf und Stuttgart in den vergangenen zehn Jahren nur geringfügig abgenommen. Deshalb muss das Bahnangebot, wie oben beschrieben, verbessert und aufgewertet werden. Hilfreich wäre auch die Möglichkeit, das Gepäck bereits am Heimatbahnhof für den anschließenden Flug aufgeben zu können, wie bereits zu Beginn der Lufthansa-Bahn-Kooperation vorübergehend praktiziert.

Klimafreundliche Wettbewerbsbedingungen schaffen

Durch die vielfältige Privilegierung des Luftverkehrs werden die Kosten von Flugtickets künstlich niedrig gehalten. Derzeit wird der klimaschädlichste Verkehrsträger in Deutschland jährlich mit Milliardenbeträgen subventioniert, während die Bahn, die einen bedeutenden Beitrag zur Klimaneutralität des Verkehrssektors leisten kann und muss, chronisch unterfinanziert ist. Die klimaschädliche Subventionierung des Luftverkehrs muss beendet werden. Derzeit werden weder die Energiesteuer auf Kerosin noch die

Umsatzsteuer auf internationale Flüge erhoben. Die Luftverkehrswirtschaft genießt dadurch enorme Wettbewerbsvorteile gegenüber der Bahn. Dem Gemeinwesen entgehen zugleich Milliardenbeträge, die in die Verkehrswende und den Klimaschutz viel besser investiert wären. Würden die Kerosinsteuer und die Umsatzsteuer auf alle von Deutschland ausgehenden internationalen Flüge erhoben, wären nach dem letzten Subventionsbericht des Umweltbundesamtes bereits im Jahr 2012 zusätzliche Steuereinnahmen von fast 12 Milliarden Euro angefallen. Hinzu kommt eine massive Subventionierung beim Bau und Betrieb von Flughäfen durch die öffentliche Hand. Im Jahr 2016 erwirtschafteten nur 8 der 22 internationalen Flughäfen einen Gewinn nach Steuern. Regionalflughäfen sind fast ausnahmslos defizitär. Der Grund dafür sind nicht kostendeckenden Start- und Landeentgelte. Auch sie leisten einen Beitrag zu unrealistischen und von Steuerzahler*innen subventionierten Ticketpreisen.

Der im Energiesteuergesetz angelegte Satz von 65,45 Cent pro Liter Kerosin – der gleiche Steuersatz, der jede/r Autofahrer/in beim Betanken ihres oder seines Benziners abverlangt wird – kann für Inlandsflüge ohne rechtliche Hindernisse eingeführt werden. Das gleiche gilt für die Umsatzsteuer auf den inländischen Streckenanteil internationaler Flüge. Er ist gegenwärtig vom gesetzlich verankerten Steuersatz von 19 Prozent befreit. Um die fehlende Besteuerung des Luftverkehrs wenigstens teilweise zu kompensieren wurde in Deutschland im Jahr 2011 die Luftverkehrsteuer eingeführt. Durch eine Deckelung auf jährlich 1 Milliarde Euro wird die Subventionierung jedoch nur um einen Bruchteil gemindert.

Eine Lenkungswirkung des Emissionshandels für den Luftverkehr wird durch die geringen Zertifikatpreise, die vielen freien Zuteilungen und die Koppelung der Ausgaben für Emissionszertifikate an die Luftverkehrsteuer verhindert. Die Luftverkehrsteuer wird derzeit um den Betrag reduziert, der von den Fluggesellschaften für den Erwerb von CO₂-Zertifikaten ausgegeben wird. Von einer entsprechenden Absenkung der Abgabenhöhe hat das Bundesfinanzministerium mittlerweile viermal Gebrauch gemacht. Dadurch wird die Einbindung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel komplett wirkungslos. Diese Regelung muss sofort beendet werden. Während im gewerblichen Luftverkehr keine Energiesteuern gezahlt werden und praktisch keine CO₂-Kosten anfallen, wird die Bahn, die zu 90% elektrisch betrieben wird, durch Stromsteuer und EEG-Umlage belastet. Die kraftwerksbedingten Emissionen der Bahnstromerzeugung unterliegen dem Europäischen Emissionshandel. Die Bahn trägt den vollen Preis der Emissionszertifikate, freie Zuteilungen gibt es hier nicht. Im Fernverkehr wird auf jedes Bahnticket, egal ob national oder international, der volle Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent erhoben. Für jeden gefahrenen Kilometer zahlt der Bahnbetreiber zudem Schienenmaut, derzeit in Form von Trassenpreisen nach dem Vollkostenprinzip. Der Betreiber der Züge muss über den Verkauf der Tickets also auch die Kosten für die Infrastruktur abdecken.

Wir wollen die Wettbewerbsnachteile der Bahn abbauen und Rahmenbedingungen herstellen, die der Rolle des jeweiligen Verkehrsträgers bei der Verkehrswende gerecht werden. Im Luftverkehr müssen endlich die vollen Steuersätze gezahlt und ein wirksamer CO₂-Preis entrichtet werden. Die Bahn muss dagegen finanziell besser ausgestattet und aufgewertet werden. Entsprechend ihrer tragenden Rolle bei der Verkehrswende muss die Bahn von Steuern und Kosten entlastet werden. Reisende profitieren dann von einer schnellen, komfortablen und preiswerten Bahn. Die Besteuerung des Luftverkehrs führt

zugleich zu mehr sozialer Gerechtigkeit. Denn derzeit subventioniert die Breite der Bevölkerung, die nicht oder nur wenig fliegt, die Billigtickets der bessergestellten VielfliegerInnen.

Das wollen wir für den Bahnverkehr in Deutschland sofort:

- Die Investitionen des Bundes in das Schienennetz (Neu- und Ausbau, Umsetzung des Bedarfsplans Schiene) werden in einem ersten Schritt auf 3 Milliarden Euro jährlich aufgestockt.
- Die Mehrwertsteuer im Eisenbahnfernverkehr wird für nationale und grenzüberschreitende Fahrten auf den reduzierten Steuersatz von 7 Prozent abgesenkt.
- Die Trassenpreise sollen sich nicht mehr an den Vollkosten, sondern an den Grenzkosten orientieren und letztlich halbiert werden.
- Die Stromsteuer wird auf den EU-Mindestsatz von 0,1 Cent pro Kilowattstunde abgesenkt. Die Gegenfinanzierung erfolgt über die Einführung eines CO₂-Preises für alle Sektoren.

Das wollen wir für den deutschen und europäischen Luftverkehr sofort:

- Eine schrittweise Einführung der Kerosinsteuer von 65,45 Cent pro Liter Kerosin für Inlandsflüge. Den Einstieg bildet der in der EU-Energiesteuerrichtlinie festgelegte Mindeststeuersatz von 33 ct/l.
- Eine europaweite, schrittweise Einführung der Kerosinsteuer in Höhe des europäischen Mindeststeuersatzes von 33 ct/l. Bis zu einer einstimmigen Entscheidung auf EU-Ebene möglichst viele bilaterale Abkommen mit willigen EU-Staaten, wie Frankreich, Belgien oder den Niederlanden.
- Eine Umsatzsteuer von 19 Prozent auf den innerdeutschen Streckenanteil aller internationalen Flüge.
- Eine Mehrwertsteuer auf alle innereuropäischen Flüge durch Änderung der Umsatzsteuerrichtlinie. Versteuert wird der gesamte Preis aller in jeweiligen EU-Staat verkauften Tickets.
- Die schrittweise Einführung eines CO₂-Preises auf die Höhe der tatsächlichen externen Klimakosten, beginnend mit einem Preis von 40 Euro pro Tonne CO₂.
- So lange, bis umfassende Entscheidungen für die Kerosinsteuer und die Umsatzsteuer auf EU-Ebene getroffen sind, werden entgangene Steuereinnahmen durch die Luftverkehrsteuer ausgeglichen. Das ist rechtlich ohne Hindernisse möglich. In einem ersten Schritt soll die Luftverkehrsteuer verdoppelt werden. Die Deckelung auf eine Milliarde Euro, die Koppelung mit den Ausgaben für CO₂-Zertifikate und die Steuerbefreiungen für Umsteigeflüge werden aufgehoben. Der Luftfrachtverkehr wird einbezogen.

Diese Überarbeitung der Rahmenbedingungen wird entscheidende Verlagerungseffekte mit sich bringen. Berechnungen für die Strecke Berlin – München zeigen beispielhaft, dass erst bei Umsetzung des ganzen Maßnahmenbündels die Bahnreise einen deutlichen Preisvorteil gegenüber der Flugreise hat.

Berlin, den 22.7.2019