

Auszug aus dem Artikel vom 4. Mai 2021 der Süddeutschen Zeitung

**Förderung des Luftverkehrs:**

## **"Ein undurchdringliches System"**

**Würden alle Subventionen abgeschafft, würde sich der Preis für Flugreisen verdoppeln - das hat der Chemnitzer Experte Friedrich Thießen berechnet. Auch eine dritte Startbahn in München hält er für nicht notwendig**

*Von Johann Kirchberger, Freising*

Bei einem Verzicht auf staatliche Subventionen für den Luftverkehr würden sich die Kosten für Flugreisen, vor allem im Billigbereich, nahezu verdoppeln, sagte Friedrich Thießen am Montag bei einer Online-Veranstaltung mit dem Landtagsabgeordneten der Grünen, Johannes Becher. Thießen ist Professor für Finanzwirtschaft an der TU Chemnitz, gilt als Experte für Subventionen im Flugverkehr und hat erst jüngst ein Buch zum Thema verfasst.

Die Subventionen seien vielfältig, "das ist ein undurchdringliches System", sagte Thießen. Der finanziell größte Batzen sei dabei der Verzicht auf eine Kerosinsteuer. Laut Berechnungen des Umweltbundesamtes seien dem deutschen Staat allein dadurch im Jahr 2017 rund acht Milliarden Euro entgangen. Die EU habe Anfang der 90er Jahre diese Steuerbefreiung beschlossen, so Thießen. Die Behauptung, eine Kerosinsteuer ließe sich nur europaweit oder gar global realisieren, ließ der Professor nicht gelten. Deutschland könne die Besteuerung von Kerosin auch einseitig einführen, sagte er - und er frage sich, warum das nicht gemacht wird. Nächster Schwerpunkt der Subventionen sei der Verzicht auf die Mehrwertsteuer bei internationalen Flügen. Auf 4,1 Milliarden Euro bezifferte Thießen dieses "Steuergeschenk".

Als Subventionen bezeichnete er aber auch den unzureichenden Schutz der Anrainer vor Fluglärm. Die Grenzwerte für Lärm und Abgase seien so hoch festgesetzt worden, dass sie weit über den WHO-Empfehlungen lägen, wodurch die gezahlten Entschädigungen nicht dem Marktwert entsprächen. "Ein geld-werter Vorteil", so Thießen. Die hohen Grenzwerte führten auch dazu, dass nach Angaben des Flugmotorenherstellers Rolls Roy's Techniken,

die zu einer Lärmreduzierung führten, aus Kostengründen nicht nachgefragt würden.

Der Professor kritisierte auch, dass die Streckenfestlegungen der Deutschen Flugsicherung "nicht abgewogen" seien und Flughafenentgelte nicht kostendeckend festgelegt würden. Dadurch werde der Luftverkehr bei Fracht, Kurz- und Langstrecken, beim Umstieg, Nachtflug und bei der Bodenabfertigung subventioniert. Nichts anderes als eine Subvention sei auch, wenn bei Verspätungen in die Nacht hinein die Anrainer unter Lärm leiden müssten, ohne entschädigt zu werden.

Als Subventionen listete Thießen auch die Zuwendungen der Flughäfen an Airlines auf, in München laut Becher jährlich etwa 25 Millionen Euro, sowie die staatliche Finanzierung von anwendungsnaher Forschung und "Gefälligkeitsgutachten", mit denen "wahnsinnige Vorteile für eine Region versprochen würden, die nie eintreten". Auch jeder Straßenzubringer zu einem Flughafen sei im Grunde nichts anderes als eine Subvention. Ob Forschung, Hersteller, Flugsicherung, Flughäfen oder Airlines, alles werde subventioniert.

Viel erreichen könne man durch eine Reduktion der Flugbewegungen. An seiner TU habe man ein neues System errechnet, das vorsieht, größere Flugzeuge einzusetzen und nicht Slots zu vergeben, die alle zehn Minuten das gleiche Ziel ansteuerten. An einem einzigen Tag habe man so die Zahl der Flugbewegungen von 2048 auf 738 reduzieren können. Werde das gemacht, so Thießen, "dann bräuchtet ihr in München auch keine dritte Startbahn". Außerdem ließe sich dadurch CO<sub>2</sub> einsparen, es entstünde weniger Lärm und man würde weniger Piloten und Crews benötigen.

Danach gefragt, was eine neue Bundesregierung tun könne, sagte Thießen: "In allen Bereichen neue Grenzwerte festsetzen und die dann konsequent kontrollieren". Alternativ könne man sich natürlich auch dazu entschließen, die monetären Entschädigungen deutlich zu erhöhen.