

Flugverkehr

Ein Flugticket darf mehr kosten, als das Taxi zum Flughafen.

Die 2011 geschaffene Flugabgabe (FlugAbgG) war nur als Einnahmequelle konzipiert, für Zwecke der Beeinflussung der Verkehrsströme viel zu niedrig.

Notwendig wäre eine hohe Steuer auf Kerosin, **die nicht durch Änderung der Flugrouten einfach umgangen werden kann.**

Kerosinbesteuerung: Abgabe abhängig von der **verfügbaren** Tankkapazität.

Gerechte gesamteuropäische Besteuerung

Entscheidend für die Kerosinsteuer ist, dass die **Bemessungsgrundlage** nicht die tatsächlich getankte Treibstoffmenge ist, sondern das **Tankvolumen**, unabhängig davon, wieviel tatsächlich getankt worden ist.

Dadurch wird verhindert, dass Kerosin außerhalb Europas getankt wird (entbehrliche Zwischenlandung z.B. in Dubai).

Außerdem wird der effektive Steuersatz je nach Flugzeugtype festgesetzt (laufend angepasst), wobei nur für sparsame Flieger der Basissteuersatz gilt, für alle anderen kommt ein erhöhter Steuersatz (z.B. +25%) zur Anwendung.

Zwischen Überflug- und Landerechten soll kein Unterschied gemacht werden. Die Steuer umfasst sowohl Überflug als auch Landerechte. Sie gilt in allen EU-Ländern und wird nur gemeinsam mit Schweiz, Norwegen, Großbritannien und den Balkanländern realisiert (andernfalls wäre sie sinnlos). Nebeneffekt: Anlass für Vereinheitlichung der Luftraumüberwachung.

Die Abgabe entfällt bei mit Wasserstoff oder synthetischen Treibstoffen betriebenen Luftfahrzeugen.

[Mehr zum Thema Flugverkehr](#)

Anmerkung zur gegenwärtigen Strategie: Verbot von Kurzstreckenflügen ist zu begrüßen. Ein Verbot von Privatjets ist wegen Umgehungsmöglichkeiten zu prüfen (Boeing mit wenigen Insassen statt Learjet).

Fehlgeleitete Forschung: Autonome Flugtaxis für den Transport vom Flughafen in die Innenstadt. Derartige Geräte sind klimaschädlich und durchaus entbehrlich. Die Technologie kann auch für intelligente Kampfdrohnen genutzt werden (Querfinanzierung?).