



*Ressort 8,
Fachbereich 2
Ver- und Entsorgung
Fachbereich 11
Verkehr
Ressortleitung*

**Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft**

Bundesverwaltung

Erhard Ott

Mitglied
des Bundesvorstandes

Expertengespräch am 15.7.2010 zur Einführung einer Luftverkehrssteuer in Deutschland

Stellungnahme Erhard Ott, ver.di Bundesvorstand

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft - ver.di - vertritt über 26.000 organisierte Mitglieder an den in Deutschland operierenden Airlines und an den deutschen Flughäfen. Grundsätzlicher Ansatz unserer verantwortungsvollen gewerkschaftlichen Politik für unsere Mitglieder und alle Beschäftigten im Luftverkehr ist die Sicherung der hohen Qualität der deutschen Luftverkehrsbranche im globalen Wettbewerb, einhergehend mit der Sicherung der hohen Qualität der Tarifverträge für unsere Kolleginnen und Kollegen. Wir sind der Überzeugung: das eine kann es ohne das andere nicht geben. Gleichzeitig sehen wir den enormen Druck, dem insbesondere auch die deutschen Qualitätscarrier ausgesetzt sind. Das Wissen um diese Konkurrenzsituation liefert unsererseits zwar keinen Freifahrtschein, sich einer umfassenden ökologischen Verantwortung zu entziehen; wir als Nr. 1 unter den Gewerkschaften bei den Beschäftigten in der Luftverkehrsbranche stehen jedoch in der Pflicht, Störungen des fairen Wettbewerbs zu Lasten der Zukunftsfähigkeit aufzuzeigen, uns ihnen in den Weg zu stellen und damit zum Erhalt existenzsichernder Arbeitsplätze beizutragen.

Die von der Bundesregierung zunächst als "ökologisch" etikettierte Luftverkehrsabgabe hat ihr "grünes Label" schon vor dem Eingang in die parlamentarischen Beratungen verloren. Die Luftverkehrsabgabe ist schlichtweg eine Luft-Reisesteuer ohne positiven ökologischen Effekt.

Zudem haben die Erfahrungen mit auf europäischer Ebene bisher eingeführten nationalen Steuern für Flugpassagiere, z. B. in Frankreich, den Niederlanden, aber auch in Großbritannien, deutlich gemacht, dass „Insellösungen“ ausschließlich auf geografischen Inseln durchsetzbar sind.

Mit der Steuerreform in den Niederlanden im Jahre 2008 wurde eine pauschale Ticketabgabe eingeführt. Für Flüge innerhalb der europäischen Union betrug diese Abgabe 11,25 Euro, für außereuropäische Ziele lag sie bei 49,00 Euro. In Folge der Einführung dieser Steuer verzeichnete der Hub Amsterdam-Schiphol deutliche Passagierabwanderungen ins deutsche Nordrhein-Westfalen, insbesondere an den internationalen Flughafen Düsseldorf. Den von der niederländischen Regierung erhofften Einnahmen in Höhe von ca. 350 Millionen Euro standen in einer von ihr selbst in Auftrag gegebenen Studie eine Schadenssumme durch Verluste an Fluggästen und wirtschaftlicher Produktion bzw. Umsatz von ca. 1,3 Milliarden gegenüber. Die Zahl der Einsteiger, also der originären Fluggäste am internationalen Drehkreuz Amsterdam, nahm um ca. 18 Prozent ab.

Innerhalb nur einen Jahres wurde die niederländische Luftverkehrsabgabe/Ticketsteuer dann auch wieder abgeschafft. Eine positive ökologische Lenkungswirkung konnte sich nicht entfalten, im Gegenteil. Das Beispiel der Niederlande macht klar, dass Insellösungen in den Ballungszentren des europäischen Kontinents nicht umsetzbar sind.

In Frankreich, dessen Hauptcatchments um die französischen Metropolen Paris und Marseille liegen, wurde im Jahre 2007 eine „Entwicklungshilfesteuern“ eingeführt. Berichten zufolge liegt das Aufkommen dieser Steuer bei ca. 150 Millionen Euro pro Jahr, also nur ein Siebtel der für die Bundesrepublik Deutschland erwarteten Erlöse aus einer Luftverkehrsabgabe. Die französische Steuer liegt mit 03,92 Euro für Intra-EU-Flüge und 07,04 für Flüge, deren Ziele außerhalb der EU liegt, deutlich niedriger als im gescheiterten niederländischen Modell. Um die Attraktivität des französischen Flughafens Charles De Gaulle zu erhöhen, wurden Umsteigepassagiere (Transitpassagiere) von der Erhebung dieser Steuer ausgenommen. Insgesamt muss man feststellen, dass eine ökologische Lenkungswirkung in Frankreich nicht nachzuweisen ist. Insofern ist der französische Begriff für diese Steuer („Entwicklungshilfesteuern“) ehrlicher als das Begriffskonstrukt „Ökologische Luftverkehrsabgabe“.

Das Vereinigte Königreich verfügt bereits seit 1994 über eine Flugsteuer. Diese ist variabler ausgestaltet als die französische oder niederländische Version und variiert, je nach Entfernung und genutzter Flugklasse, zwischen 11,00 und 110,00 Pfund. Noch nach den Plänen der inzwischen abgewählten Labour-Regierung sollte diese Steuer im Jahr 2010 auf 12,00 bis 170,00 Pfund angehoben werden. Eine Insellösung, das zeigt das Beispiel aus dem Vereinigten Königreich, ist auf einer Insel tatsächlich möglich. Vergessen darf man allerdings hierbei nicht, dass die Bedeutung des Flughafens London Heathrow, was den Umsteige- und Transitverkehr angeht, weiter abgenommen hat.

Dessen ungeachtet steigen die Fluggastzahlen auch in London weiter stark an, weshalb eine ökologische Lenkungswirkung auch hier bezweifelt werden muss.

Eine nationale Besteuerung ist zwar möglich, führe jedoch in Deutschland zu massiven Wettbewerbsverzerrungen. Wir müssen immer beachten, dass sich ein Großteil der deutschen Ballungszentren innerhalb eines 300-Kilometer-Radius zu ausländischen Konkurrenz-Drehkreuzen befindet. Dies gilt natürlich auch umgekehrt. Große ausländische Bevölkerungszentren liegen im Einzugsgebiet deutscher Flughäfen. Die einseitige Einführung einer Luftverkehrsabgabe könnte die Attraktivität der deutschen Flughäfen und Hubs für ausländische Gäste nicht nur zunichte machen, sondern auch zu Abwanderungsbewegungen deutscher Fluggäste an die ausländischen Langstrecken-Hubs mit sich bringen. Ähnlich wie in den Niederlanden steht deshalb zu befürchten, dass eine einseitige deutsche Luftverkehrsabgabe zu einem Wettbewerbsnachteil für die deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften wird. Wachstumsstopp und Arbeitsplatzverluste in Deutschland wären bei der Betrachtung des niederländischen Abenteuers also durchaus denkbar.

Luftverkehrsabgabe, Ticketsteuer, Reisesteuer: wie auch immer man diesen fiskalischen Ladenhüter nennen mag: ein nationaler Alleingang ist unserer Ansicht nach ökonomisch und ökologisch bestenfalls unsinnig, eher jedoch kontraproduktiv. Wachstum und Arbeitsplätze werden gefährdet, der Umwelt ein Bärendienst erwiesen.

Auch dieses Teilstück der schwarz-gelben "bad legislation" lehnen wir daher ab.


Erhard Ott