

Vorsitzender der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands  
Herrn Sigmar Gabriel  
Wilhelmstr. 140  
10963 Berlin

4. August 2010

### **Position der SPD zur Einführung einer ökologischen Flugverkehrsabgabe**

Sehr geehrter Herr Gabriel,

mit Bedauern haben wir zur Kenntnis genommen, dass sich SPD-Bundes- und Landespolitiker in den letzten Wochen gegen die Einführung einer ökologischen Flugverkehrsabgabe ausgesprochen haben. Uns überraschen die aktuellen Aussagen von Politikern wie Kurt Beck, Klaus Wowereit, Hendrik Hering und Uwe Beckmeyer, die sich damit gegen den überfälligen Abbau klimaschädlicher Subventionen stellen, der doch gerade von Ihrer Partei über lange Jahre gefordert wurde. Die rot-grüne Bundesregierung selbst hatte bereits 2003, unter maßgeblicher Beteiligung der SPD-Bundesminister Heidemarie Wiecek-Zeul und Hans Eichel, die Einführung einer Flugverkehrsabgabe beschlossen, ohne sie allerdings letztendlich umzusetzen. Sie selbst, sehr geehrter Herr Gabriel, sprachen sich noch im Frühjahr 2007 als Bundesumweltminister im Kabinett Merkel ausdrücklich für die Einführung dieser Abgabe aus.

Diese Haltung der SPD überrascht uns unter anderem auch deshalb, weil eine Ablehnung der Flugverkehrsabgabe weder aus ökologischer noch aus ökonomischer Sicht sinnvoll ist: Der Flugverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger und für bis zu 14 Prozent der globalen Erwärmung verantwortlich. Dennoch wird er allein in Deutschland mit über 11 Mrd. Euro jährlich subventioniert. Anders als Busse oder Bahnen ist der Flugverkehr von der Mineralölsteuer befreit. Der internationale Flugverkehr ist zusätzlich von der Mehrwertsteuer ausgenommen. Diese massive Subventionierung führt zu gravierenden Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des klimaschädlichsten Verkehrsträgers und ermöglicht lukrative Geschäfte für Billigflieger, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiter erhöhen. Solange die Einführung einer EU-weiten Kerosinsteuer unwahrscheinlich bleibt und bei der Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel ab 2012 keine ausreichende ökologische Lenkungswirkung zu erwarten ist, ist die Flugverkehrsabgabe das einzig verbleibende national umsetzbare Instrument, um die Bevorteilung des Flugverkehrs einzudämmen. Ihre Einführung ist daher überfällig. Mit einem geplanten Volumen von 1 Mrd. Euro ist sie in Anbetracht der gewährten Subventionen nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

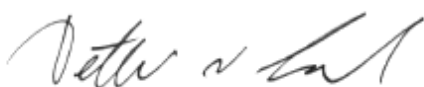
Gleichzeitig sind die von SPD-Politikern geäußerten Bedenken hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrtindustrie übertrieben. In Frankreich und Großbritannien, wo Ticket-Abgaben seit längerem erhoben werden, haben diese nicht zu Abwanderung von Fluggästen oder Arbeitsplatzverlust geführt. In den Niederlanden wurde die Gebühr zwar kürzlich mit eben dieser Begründung wieder abgeschafft. Tatsächlich aber war der beobachtete Rückgang der Fluggastzahlen wohl eher Ergebnis des Konjunkturerinbruchs als eines massenhaften Ausweichens der Fluggäste nach Deutschland. Um letzte Unsicherheiten bezüglich der Fluggastwanderung zu zerstreuen, wäre es sicherlich sinnvoll gewesen, eine Ticket-Abgabe parallel in beiden Ländern einzuführen. Ironischerweise war es die damalige Bundesregierung selbst, die eben dies forderte, ihrer eigenen Zusage dann aber nicht nachkam, als in Frankreich, Großbritannien und den Niederlanden tatsächlich entsprechende Abgaben eingeführt wurden. Dass keine relevante Fluggastwanderung zu erwarten ist, bestätigt im Übrigen selbst der Chef des Frankfurter Flughafensbetreibers Fraport, Stefan Schulte, der die Einführung einer Flugverkehrsabgabe öffentlich befürwortet (Süddeutsche Zeitung vom 23. Juli 2010).

Andere realistische Alternativen für eine Konsolidierung des Bundeshaushalts – etwa eine Mehrwertsteuererhöhung, die die Konjunktur abwürgt oder höhere Sozialversicherungsbeiträge, die die Schaffung von Arbeitsplätzen verteuern – würden dagegen tatsächlich Arbeitsplätze gefährden.

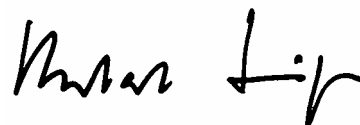
Aus diesen Gründen unterstützen wir grundsätzlich die Einführung einer Flugverkehrsabgabe. Darüber hinaus sind wir allerdings der Überzeugung, dass die Abgabe noch über die derzeitigen Pläne der Bundesregierung hinausgehen muss. Zum einen sollte sie eine stärkere ökologische Lenkungswirkung entfalten (indem sie beispielsweise Gewicht, Emissionen, oder die Entfernungen genauer berücksichtigt, und eine Staffelung der Abgabe nach Economy, Business und First Class erfolgt), um auch einen relevanten Beitrag zum Erreichen der deutschen und europäischen Klimaschutzziele leisten zu können. Zum anderen sprechen wir uns dafür aus, dass die Einnahmen aus der Flugverkehrsabgabe nicht allein zur Haushaltskonsolidierung, sondern maßgeblich auch zur Finanzierung von Klimaschutz und Anpassung in Entwicklungsländern verwendet werden, die am stärksten vom Klimawandel betroffen sind.

Die Flugverkehrsabgabe war in der Vergangenheit eine Forderung der SPD. In den letzten Wochen ist allerdings der Eindruck entstanden, die SPD stelle sich gegen den Abbau klimaschädlicher Subventionen. Wir fordern Sie daher auf, die Position Ihrer Partei zur Flugverkehrsabgabe zu überdenken, und darauf hinzuwirken, dass die SPD sich eindeutig für eine ökologische, klima- und entwicklungsbezogene Abgabe einsetzt.

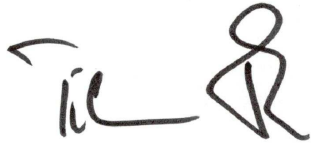
Mit freundlichen Grüßen



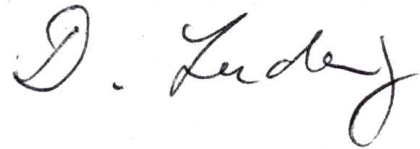
Detlev von Larcher  
Mitglied des Koordinierungskreises  
Attac



Prof. Dr. Hubert Weiger  
Vorsitzender  
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland



Tilman Henke  
Mitglied des Vorstands  
Evangelischer Entwicklungsdienst



Damian Ludewig  
Geschäftsführer  
Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft



Christoph Bals  
Politischer Geschäftsführer  
Germanwatch



Brigitte Behrens  
Geschäftsführerin  
Greenpeace



Christoph Waffenschmidt  
Vorstandsvorsitzender  
World Vision Deutschland