Fliegen und Steuern

Klimaschutz hin oder her: Die Nachfrage nach Flügen r VW und Porsche ist enorm. Und durch eine geschic seines Flugbetriebs spart der Konzern Millione

Eine Maschine von Volkswagen Air Service am Flughafen Stuttgart.

Von Benedikt Heubl und Christina Kunkel

Als am 28. November 2022 zwei Privatjets vom Flughafen in Doha abhoben, einer Richtung Salzburg, der andere mit dem Ziel Stuttgart, hatte Deutschland am Vorabend bei der Fußball-WM mit einem 1:1 gegen Spanien die Hoffnungen auf ein Weiterkommen aufrechterhalten. Wer genau in den Fliegern saß, ist unklar. Klar ist, die beiden Jets gehören zur Volkswagen Air Service GmbH, einer hundertprozentigen Tochter des Wolfsburger Autobauers. „Dienstliche Zwecke" seien der Grund für die Flüge gewesen, heißt es dazu von VW lediglich.

Welche das waren, bleibt offen. Genau wie die Frage, ob die Reise nicht auch etwas mit dem WM-Spiel der deutschen Nationalmannschaft zu tun hatte. Es sind nicht nur solche Flüge der Privatjet-Flotte des Konzerns, die Fragen nach deren Notwendigkeit aufwerfen. Recherchen von NDR und *Süddeutsche Zeitung* zeigen: Das Geschäft mit den Privatjet-Flügen boomt, der Klimaschaden ist enorm.

Kein anderer Dax-Konzern hat eine vergleichbar große Flotte

Volkswagen ist nicht nur Autohersteller, sondern auch ein gewerbliches Luftfahrtunternehmen. Über die Volkswagen Air Service mit Sitz in Braunschweig sind aktuell sechs und über die Porsche Air Service mit Sitz in Salzburg zwei Flugzeuge registriert. Kein Dax-Konzern hat eine vergleichbar große Flotte. Im vergangenen Jahr hoben diese acht Maschinen zu rund 2800 Flügen ab, das sind im Schnitt fast acht Flüge pro Tag.

Die große Flotte sei nötig, heißt es auf Anfrage von einem VW-Konzernsprecher, weil nicht alle der weltweit 118 Standorte in der Nähe von internationalen Flughäfen liegen würden. Doch bei genauerer Betrachtung der Flugrouten zeigt sich: Viele Strecken liegen innerhalb Europas. Mindestens ein Drittel der Ziele, die die VW Air Service 2022 anflog, befindet sich sogar in Deutschland.

Die Flüge gehen aber auch immer wieder an Orte, an denen ein geschäftlicher Zweck fragwürdig erscheint, weil es dort in der Nähe kein Werk oder keinen Standort des Konzerns gibt – nach Nizza, auf die Malediven oder die Bahamas.

Besonders gilt das für die Flugzeuge der Porsche Air Service. Zwar sind deren Flugrouten – anders als die der VW Air Service-Maschinen – bei großen Tracking-Diensten gesperrt. Doch über die Daten von privat betriebenen Empfängerstationen lassen sich Reisen der Porsche-Flieger rekonstruieren. Eine der beiden Porsche-Maschinen flog demnach im Mai dieses Jahres mindestens sechsmal nach Mallorca, meist von Salzburg aus. In und um Salzburg leben Angehörige der Familien Porsche und Piëch. Auch Reisen nach Sylt gab es regelmäßig. Wer die Maschinen zu welchem Zweck nutzte, bleibt offen.

Das alles ist möglich, weil der Konzern für die Volkswagen Air Service GmbH vom Luftfahrtbundesamt ein sogenanntes Luftverkehrszertifikat (AOC) erhalten hat. Die Porsche Air Service hat ein solches Zertifikat aus Österreich. Damit gilt die VW-Flotte als gewerblich, ist also genau wie etwa die Lufthansa ein Luftfahrtunternehmen, dessen Flieger jedem zur Verfügung stehen, der das nötige Kleingeld dafür hat. Laut VW kostet die Flugstunde zwischen 2000 und 15 000 Euro. Für Mitarbeiter des Autobauers würden „die gleichen wettbewerbsfähigen Konditionen" gelten wie für Externe, sagt ein Konzernsprecher.

Wer auf welcher Route im Flieger saß, ob VW-Mitarbeiter oder externe Kundschaft und zu welchem Zweck, lässt sich nicht rekonstruieren. VW gibt an, rund 25 Prozent der Strecken seien Charterflüge,

Zu lange gezögert

sparen

it den Privatjets von te Konstruktion an Steuern

FOTO: ARNULF HETTRICH/IMAGO

intern wie extern. Über dieses Modell würden die Maschinen besser ausgelastet und Leerflüge vermieden.

Doch der Status als gewerblicher Luftfahrtanbieter lohnt sich auch finanziell für den Autohersteller: VW muss dadurch im Gegensatz zu anderen Firmen, die ihre Flugzeuge ausschließlich selbst für Dienstreisen nutzen, keine Energiesteuer zahlen. Der Konzern spart sich nach Berechnungen von NDR und SZ dadurch jedes Jahr wohl einen Betrag in Millionenhöhe.

Ein schöner Nebeneffekt: Fliegt ein VW-Manager oder Anteilseigner privat und zahlt dafür, landen die Einnahmen direkt wieder in der Konzernkasse. Es gibt noch einen weiteren Vorteil durch die Anmeldung als gewerblicher Luftfahrtbetreiber: Die Grenze, ab der das Unternehmen Verschmutzungsrechte im Rahmen des europäischen Emissionshandels erwerben muss, liegt so deutlich höher, als wenn VW die Jets nur für werkseigene Flüge nutzen würde: bei 10 000 statt bei 1000 Tonnen CO_2 pro Jahr. Für 2022 gibt VW für seine Air Service 8053 Tonnen an. Auch durch den höheren Schwellenwert spart der Autohersteller hunderttausende Euro im Jahr.

Julia Jirmann vom Netzwerk Steuergerechtigkeit kritisiert diese Konstruktion. Es gebe „steuerliche Motive" dafür, sagt sie, dass VW seine Flotte quasi an sich selbst vermietet. Im Hinblick auf das Klima sei das „hochproblematisch", aber auch, weil VW „in der jüngeren Vergangenheit nicht gerade mit verbraucherfreundlichen Strategien auffällig geworden ist."

Dazu kommt, dass das Land Niedersachsen als einer der größten Anteilseigner am VW-Konzern beteiligt ist. Man dürfe sich aufgrund des Aktienrechts dazu nicht äußern, heißt es dort. Nur so viel: Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) sei in seiner Funktion als Aufsichtsrat in den vergangenen zehn Jahren insgesamt sechsmal in einem VW-Jet mitgeflogen, fünfmal nach Salzburg, wo Mitglieder der Eigner-Familie Piëch und Porsche leben, einmal nach Polen zu einer Werkseröffnung. Gezahlt habe jeweils VW.

VW weist darauf hin, dass auch „zahlreiche" andere Großunternehmen ihren Flugdienst ausgegliedert hätten oder externe Charterfirmen nutzen würden. In der Autobranche ist Volkswagen mit seinem gewerblichen Flugbetrieb tatsächlich eine Ausnahme. BMW unterhält noch einen eigenen Flugdienst mit drei Maschinen, der jedoch nicht gewerblich agiert, also nur Werksflüge durchführt. Mercedes hat schon 2007 – damals noch unter dem Namen Daimler-Chrysler – seine Flotte an einen Investor verkauft. Es geht sogar noch radikaler: Eine der ersten Amtshandlungen von Carlos Tavares als neuer Chef des Autobauers PSA (heute Stellantis) war es, den firmeneigenen Privatjet abzuschaffen. Bis heute fliegt der Auto-Manager in der Regel Holzklasse oder fährt mit der Bahn.

Volkswagen hielt an seiner eigenen Flotte fest, selbst als die VW-Jets immer öfter in die Schlagzeilen gerieten. Nicht nur, dass der Konzern seinen Flugbetrieb lange Zeit unter dem Namen Lion Air über eine Tochter-Firma auf den Cayman-Islands angemeldet hatte.

Nach dem Aufkommen des Dieselskandals 2015 gab es auch immer wieder Berichte, nach denen VW-Topmanager kostenlos mit den konzerneigenen Fliegern zum Privatvergnügen unterwegs gewesen sein sollen. Als Reaktion auf die Kritik und das durch den Dieselskandal immer weiter bröckelnde Image des Konzerns verkaufte VW das größte Flugzeug, einen Airbus A319. Die Volkswagen Air Service habe zuletzt ihren Bestand um zwei Flugzeuge reduziert und Langstreckenflugzeuge gegen effizientere Kurzstreckenflugzeuge getauscht, teilte VW auf Anfrage mit.

Zudem kompensiere das Unternehmen alle CO_2-Emissionen über einen Zertifikatehandel. Allerdings wird diese Form des Ausgleichs immer wieder von Wissenschaftlern und Umweltschützern kritisiert, da oft nicht bewiesen ist, dass die dort genannten Projekte auch wirklich die versprochene Menge an CO_2 kompensieren.

Die VW-Jets verursachen einen enormen Umweltschaden

Der Umweltschaden, den die VW-Flieger verursachen, ist enorm. Denn beim Luftverkehr tragen zusätzlich zum CO_2 auch weitere Effekte zur Erderhitzung bei. Geschätzt verursachten die VW-Privatjets 2022 umgerechnet wohl so viele Treibhausgase wie fast 6000 Menschen in Deutschland pro Jahr. Diese Dimensionen sind nicht neu. Der ehemalige VW-Chef Herbert Diess sagte etwa 2019, dass er allein jährlich für so viele Emissionen verantwortlich sei wie 120 Bundesbürger.

Bei seinem Nachfolger Oliver Blume dürfte der CO_2-Fußabdruck ebenfalls nicht gerade klein sein. Weil Blume neben seinem Amt als VW-Konzernchef auch noch den Sportwagenhersteller Porsche leitet, pendelt er regelmäßig zwischen der VW-Zentrale in Wolfsburg und dem Porsche-Sitz in Stuttgart – und nutzt dazu auch die Privatjetflotte.

Mit einer zügigen Bahnverbindung würde die Strecke knapp über fünf Stunden dauern. VW teilt mit, dass der kleine Kreis der Nutzer – vor allem das Top-Management – sich „selbstverständlich" über „alternative und CO_2-optimale" Reisemöglichkeiten informiere, bevor er in den Privatjet steige. Eine Abwägung erfolge „stets im Einzelfall und eigenverantwortlich."

Bei der Gesamtbilanz der VW-Fliegerei sieht es allerdings eher danach aus, dass Privatjet-Reisen immer noch hoch im Kurs stehen. Laut dem Konzern hat die VW Air Service-Flotte 2021 rund sechs Millionen Liter Kerosin verbraucht, 2022 waren es schon sieben Millionen. Auch in diesem Jahr rechnet der Konzern mit einem ähnlich hohen Verbrauch. Bei Porsche ist die Tendenz noch eindeutiger: Von 2021 auf 2022 stieg der Kerosinverbrauch um rund ein Drittel.