

## Öffentliches Expertenfachgespräch der SPD-Bundestagsfraktion

„Folgen einer nationalen Luftverkehrssteuer für den Standort Deutschland“  
am 15.7.2010 in Berlin

Karl-Ulrich Garnadt, Mitglied des Passage-Vorstands, Dt. Lufthansa AG

- Es gilt das gesprochene Wort –

Meine Damen und Herren,

ein exportorientiertes und föderales Land wie Deutschland ist besonders auf **effiziente Mobilität und weltweite Anbindung** angewiesen. Dieses Bedürfnis befriedigen deutsche Fluggesellschaften und Flughäfen effektiv und privat finanziert. Alleine Lufthansa bietet über **70.000 Menschen** in diesem Land Arbeit, investiert Milliarden in deutsche High-Tech und Infrastruktur und ist dabei Netto-Einzahler in die öffentlichen Kassen. Wir bieten Kunden aus allen Kontinenten ein **volles Produktsortiment**. Unsere Passagiere – zu einem erheblichen Teil Geschäftskunden - sind auf weltweite Anbindungen angewiesen. Gerade bei Langstrecken, die pro Passagierkilometer den niedrigsten Verbrauch aufweisen, gibt es gar keine Alternativen, höchstens ein Ausweichen auf ausländische Wettbewerber.

Unser **Standort ist und bleibt aber Deutschland**, der Heimatmarkt Europa und unser Wachstumsmarkt ist die Welt. Ersteres führt zu Standortvorteilen für die deutsche Industrie und den deutschen Export, letzteres führt zum Import von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen. Es führt aber auch dazu, dass wir **weltweit in einem intensiven Wettbewerb** um Geschäftsleute und Touristen stehen und vom Erfolg in diesem Wettbewerb abhängen. Dieser Erfolg ist hierbei alles andere als garantiert, denn unser Geschäft ist und bleibt margenschwach und strukturbedingt sehr fragil. **Wenige Passagiere und wenige Euros entscheiden über Gewinn oder Verlust, über Wachstum oder Existenzbedrohung. Selbst in guten Jahren verdient Luftverkehr keine € 10 pro Passagier, in 2009 keinen einzigen.**

Deswegen hängt alles davon ab, dass wir in diesem intensiven, weltweiten Wettbewerb an unserem Heimatstandort Deutschland **vernünftige Rahmenbedingungen** vorfinden. Das bedeutet zuerst, dass wir uns nicht national einseitig belasten und die eigenen Startbedingungen künstlich und willkürlich verschlechtern. Deutschland ist aufgrund einer fehlenden starken Zentralmetropole wie London oder Paris, sowie unserer Föderalstruktur und Bevölkerungsverteilung mitten in Europa ohnehin völlig offen. **Mehr als 70 Prozent unserer Mitarbeiter sind in Deutschland, aber weniger als 30 Prozent unserer Kunden kommen von hier. Alle diese Kunden hätten unmittelbar zu 100 Prozent die Wahl über andere Drehkreuze zu fliegen.**

Der Luftverkehr ist von Natur aus ein internationale Branche. Der Wettbewerb findet sowohl zwischen internationalen Airlines als auch verschiedenen Geschäftsmodellen statt. Kunden haben die Wahl zwischen Standorten und Netzwerken. Geringe Kostenerhöhungen führen sofort zu Buchungsverlusten. **Alleine bei uns ist es absolut zwingend nötig, tagtäglich 1500 Preise im 1 bis 10 EURO Bereich anzupassen**, damit der Ertrag pro Flug optimiert wird. Dennoch bleibt netto normalerweise nur der schon genannte einstellige Eurobetrag übrig. Um überhaupt die Dienste anbieten zu können, die unsere Kunden und besonders die exportorientierte deutsche Wirtschaft brauchen, sind wir auf jeden Umsteigepassagier angewiesen, d. h. wir müssen uns auf dem globalen Markt überall sehr differenziert in freien Märkten beweisen.

Freie Märkte brauchen neben guten Rahmenbedingungen einheitliche Regeln, weswegen der Luftverkehr soweit wie möglich EU-weit oder international einheitlich geregelt ist bzw. sein sollte. Unilaterale Maßnahmen, so gut sie auch bei verengter Sicht aussehen können, schaden den Betroffenen und letztlich der Effizienz des ganzen Marktes – was auch eine klare **Nachhaltigkeitsfrage** ist. Denn Nachhaltigkeit lebt von Effizienz. Dies ist auch die Position der Bundesregierung, die ja eigentlich bezahlbare Mobilität, Wettbewerbsneutralität bei Belastungen und Vereinheitlichung von Regeln in der Koalitionsvereinbarung als Ziel vereinbart und mehrmals bekräftigt hat.

Einseitige Belastungen bedeuten unmittelbar – abgesehen von Nachfrage-rückgang und dem Ausweichen grenznaher Nachfrage in's Ausland - ein **Ausweichen von Nachfrage zu fremden Drehkreuzen**, ob London, Paris, Amsterdam oder Dubai. Wir können es uns nicht erlauben, diesen Wettbewerbern beim Anstoß ein oder zwei Tore Vorsprung zu schenken. Dass die negativen Folgen eines solchen Schrittes sehr real sind, haben andere Länder auch schon schmerzhaft erfahren. Ich verweise nur noch einmal auf die Niederlande, deren **Drehkreuz Amsterdam** nach der Steuereinführung einen **Passagiersturz von weit über 10%** zu verkraften hatte. Was das an Schäden und Folgekosten bedeutet, können Sie sich denken. Die niederländische Regierung wusste es vorher anscheinend nicht besser – hat dann aber schnell gehandelt und die Luftverkehrsabgabe nach nur einem Jahr im Juli 2009 ersatzlos abgeschafft.

**Das haben bislang auch alle Bundesregierungen verstanden und entsprechend Steuern vermieden.** Die nun geplante Luftverkehrssteuer steht im Gegensatz zu dieser Tradition und zum Koalitionsvertrag. Dass dabei von Beträgen ausgegangen wird, die dem Jahresergebnis eines guten Jahres aller deutschen Fluggesellschaften entsprechen, ist besonders befremdlich zudem. Eine Steuer käme außerdem zum denkbar schlechtesten Zeitpunkt. Nach der Finanzkrise, die zu einem unvorstellbar abrupten, zweistelligen Preiseinbruch geführt hat, den wir sonst über zehn Jahre sehen.

Hinzukommen kommen „Ascheschäden“ im dreistelligen Millionenbereich – alleine bei uns 200 Millionen, die wir auch selber tragen müssen. Gerade befinden wir uns in einem langwierigen Prozess, um ein annähernd kostendeckendes Preisniveau zu erreichen. Diese Bemühungen würden nun zerstört, was den nicht-deutschen Wettbewerbern, die nur mit ganz geringen Teilen ihrer Verkehre betroffen wären, deutliche Vorteile bringen würde. Und diese Vorteile bedeuten, dass Verkehr und Arbeitsplätze dorthin folgen.

Wenn man dennoch den wettbewerbsverzerrenden Weg der Besteuerung des ja eigentlich gebührenfinanzierten Luftverkehrs wählen will, dann sollte eine Steuer **möglichst weitere Diskriminierungen und Verzerrungen vermeiden**. Denn nochmals: **Freie Märkte und Wettbewerb bringen Effizienz und Nachhaltigkeit, sie brauchen aber ihrerseits möglichst Einheitlichkeit und Transparenz**. Man kann versuchen, dies oder jenes zu fördern oder zu unterbinden. Aber im Endeffekt sind die Konsequenzen in einem internationalen Markt mit zahllosen Substituten zu komplex und man wird oft das Gegenteil von dem erreichen, was man will. So bedeutet das Vermeiden der gut gelegenen und effizienten deutschen Flughäfen durch deutsche oder ausländische Passagiere fast immer, dass diese zwar oft billigere, aber suboptimale Wege wählen. Und diese Umwege bedeuten mehr Umweltbelastung. Das können Sie nicht einfangen – noch vorhersagen. **Der Kunde soll wählen und nicht „gesteuert“ werden – denn er ist fast immer besser informiert und flexibler als eine zentrale Steuerstelle.**

Meine Damen und Herren, **Mobilität, Luftverkehr**, Langstreckenflüge und Mehrklassenprodukte, die zu unserem Portfolio gehören, sind keine Luxusgüter sondern **Grundlage für die Teilnahme an einer modernen Wirtschaft und Gesellschaft. Diese Grundlage ist zum Glück heute für viele Menschen und Unternehmen erschwinglich**. Sie gibt hunderten Menschen hier Arbeit und Möglichkeiten. Eine Luftverkehrssteuer würde nicht nur alle Bevölkerungsschichten treffen, sondern insbesondere jene, für die der Luftverkehr Einkommensquelle oder Weg zu weiteren Horizonten darstellt.

Es gibt unseres Erachtens keine guten Gründe dies alles zu erschweren. Wir appellieren daher an Bundestag und Bundesregierung, auf die Steuer zu verzichten bzw. sich dagegen einzusetzen. Danke für die Gelegenheit, hier mit Ihnen über dieses wichtige Thema sprechen zu können.