

Stellungnahme der Deutschen Lufthansa AG für die Anhörung vor dem Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 5.11.2012

Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes
(BT-Drucksache 17/10744, 17/10797)

„Anpassungen des Luftverkehrsteuergesetzes aufgrund europarechtlicher Vorgaben sowie Entwicklungen aufgrund der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten“

Die folgenden Ausführungen ergänzen die Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) in ausgewählten Punkten.

Das Ergebnis der Deutschen Lufthansa AG für den Zeitraum von Januar bis September 2012 zeigt ein **rückläufiges operatives Ergebnis von 628 Mio. €, das sind 13,3 % weniger** als im Vorjahreszeitraum. Hierbei ist zu beachten, dass zu diesem Ergebnis im Wesentlichen die „nicht fliegenden“ Servicegesellschaften (Logistik, Technik, IT, Catering) und die ausländischen Tochtergesellschaften Swiss und Austrian beitragen. Demgegenüber stehen erhebliche Verluste im eigentlichen Kernbereich des Lufthansa-Konzerns, dem Passagiergeschäft. Dieses erbringt die eigentliche Verkehrsleistung, wird jedoch aufgrund externer Einflüsse und trotz umfassender Sparmaßnahmen zunehmend unprofitabel.

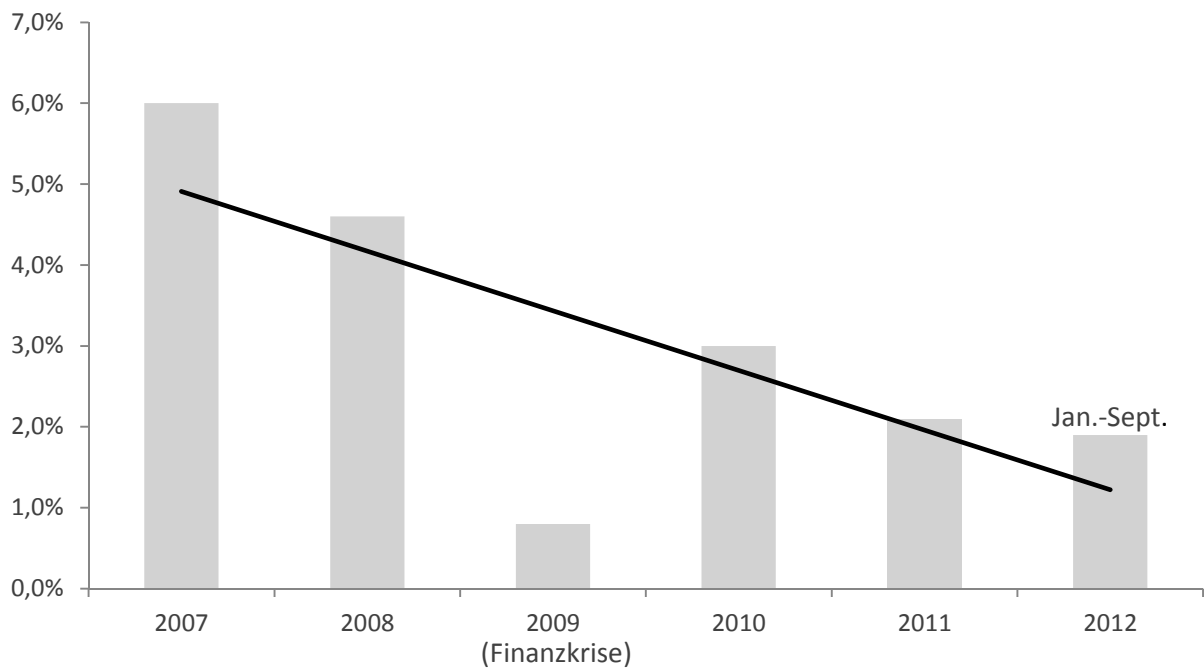
Ein wesentlicher und negativer Beitrag zu diesem Trend ist die seit 2011 erhobene deutsche Luftverkehrssteuer. Während von Januar bis September 2012 der Umsatz des **Lufthansa-Passagiergeschäfts** gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden konnte (um 6,8 % auf 13 Mrd. €), **verschlechterte sich indes das operative Ergebnis um 53,6 % (!) auf 64 Mio. €, das sind nur noch 0,5 % des Umsatzes.** Dies ist unter anderem auf einen signifikanten Anstieg auf der Kostenseite zurückzuführen. Jener Teil der Kosten, welcher für die Airlines extern vorgegebenen und nicht beeinflussbar ist, erfuhr durch stetig steigende Kerosinpreise, dem europäischen Alleingang beim Emissionshandel und der deutschen Luftverkehrssteuer einen massiven Anstieg. Dieser konterkariert stetig die erfolgreich ergriffenen Maßnahmen zur Erlössteigerung.

Insgesamt belaufen sich bei Lufthansa die negativen Effekte aus Luftverkehrssteuer (341 Mio. €, das sind gut ein Drittel des Gesamtaufkommens!), EU-Emissionshandel (> 100 Mio. €), dem Nachtflugverbot am zentralen Lufthansa Drehkreuz Frankfurt (~40 Mio. €) und der weiter verzögerten Einführung eines gemeinsamen europäischen Flugraums (~165 Mio. €) **auf etwa 700 Mio. €**, einem Durchschnittsgewinn der Deutschen Lufthansa AG in guten Jahren. Dieses Geld fehlt uns konkret für direkte Investitionen in moderne Flugzeuge und klimafreundliche Innovationen.

Der Lufthansa Konzern und das Lufthansa Passagiergeschäft befinden sich in einem umfassenden **Zukunftsprogramm (SCORE, Synergies Costs Organization Revenue Execution)**, um den Herausforderungen des sich wandelnden Wettbewerbsumfeldes Rechnung zu tragen. Der europäische Alleingang beim Emissionshandel, der nicht vollendete Single European Sky, Betriebsbeschränkungen (Nachtflugverbot in Frankfurt) und vor allem auch die Luftverkehrssteuer sind Belastungen, die die Zukunftsfähigkeit und Investitionsfähigkeit deutscher Fluggesellschaften erheblich belasten. Eine Folge davon ist bei Lufthansa die **Notwendigkeit, in den nächsten Jahren im administrativen Bereich 3.500 Arbeitsplätze abzubauen.** Im operativen Bereich zeichnet sich

ab, dass die Stilllegung von Flugzeugen zu einem **Personalüberhang bei Piloten und Flugbegleitern in Höhe von 2500 Mitarbeitern** führen wird. Dies steht im Kontrast zum enormen Wachstum, das Fluggesellschaften aus anderen Teilen der Welt vorweisen, wo staatliche Maßnahmen den Luftverkehr fördern (vor allem bei den staatlichen Golf-Airlines), statt ihn zu beschränken. In einer ohnehin volatilen Branche mit engen Margen wie die des Luftverkehrs, wirken einzelstaatliche steuerliche Maßnahmen zunehmend erheblich wettbewerbsverzerrend.

Operative Marge Passagierbeförderung (Lufthansa-Konzern)



Berlin, 5. November 2012