

Stopp in Berlin

Muß die Lufthansa zukünftig für ihr Kerosin Mineralölsteuer zahlen?

Eigentlich wollte Hans Matthöfer, voll guter Vorsätze, nur ein bißchen Energie sparen und die Steuergerechtigkeit sowie die Staatseinnahmen erhöhen. Doch die löbliche Absicht mißbrüt; am Ende bleibt nur viel Lärm um nichts.

Auf Seite 235 seines VII. Subventionsberichts hatte der Finanzminister im August harmlos notiert, die geltende Steuerbefreiung für Flugzeug-Sprit sei überholt: „Die Einschränkung der Begünstigung wird geprüft.“

Dabei hielt der Minister vor allem die Sport- und Hobbyflieger im Visier, die meist am Wochenende mit ihrem Geknatter einigen Millionen Bundesbürgern die Ruhe rauben — und das steuerfrei. Denn seit 1953 ist „zur Förderung des Luftverkehrs“ der Treibstoff für alles Fluggerät von Abgaben befreit; die Steuerbegünstigung kostet den Fiskus 350 Millionen Mark pro Jahr.

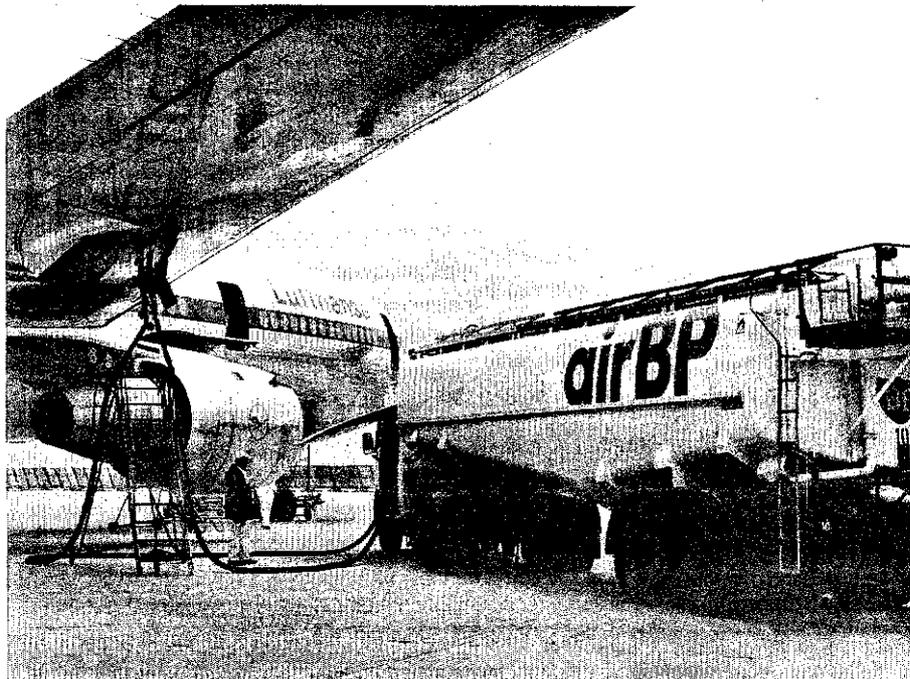
Doch der fürs Energiesparen eingesetzte Kabinettsausschuß hatte die Idee des Finanzministers noch gar nicht ernsthaft untersucht, da war Matthöfer schon auf dem Rückzug: Die Proteste der Fliegerzunft wurden ihm zu laut, das Thema zu brisant.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen fürchtete um ihre Passagiere und ereiferte sich, der innerdeutsche Flugverkehr würde „gewissermaßen mit einer Reisersteuer belastet“ — als ob es die für Benzinsteuern zahlenden Autofahrer nicht längst gäbe.

Der Weltkrieg-II-Pilot und FDP-MdB Kurt Jung intervenierte im Bundestag mit der bedeutsamen Aufrechnung, die Einnahmen aus der Mineralölsteuer müßten zur Hälfte wieder in Straßen investiert werden; daher sei eine „Rückvergütung“ dieser Hälfte an den „Luftsport“ nötig, der schließlich keine Straßen brauche.

Der deftigste Protest kam von der Deutschen Lufthansa (LH). Lapidar und lediglich „hochachtungsvoll“ teilte das Unternehmen auf zwei Seiten seinem Hauptaktionär Matthöfer mit, die Mehrkosten fürs Kerosin würden innerdeutsche Flüge um 35 Prozent verteuern, die Dividende auf Null setzen und im extremen Fall die „Stilllegung der innerdeutschen Flotte“ bedingen. Originaltext: „Aus der Arbeitslosigkeit für einen Teil der Belegschaft“ würden sich „schwierige sozialpolitische Folgen ergeben“.

Den wahren Grund für die finsternen Lufthansa-Drohungen, den die Kranich-Vorstände dem Minister diskret verschwiegen, mußte Verkehrsminister



Lufthansa-Maschine beim Auftanken: Der Protest wurde zu laut

Kurt Gscheidle dem Bonner Kassenswart erläutern: Besteuert Matthöfer den Flugsprit der Lufthansa und werden innerdeutsche Lufthansa-Flüge noch teurer, dann reist der findige innerdeutsche Passagier künftig eben per „Gabelflug“ via Berlin an sein Reiseziel — über eine Route, auf der die Airlines der drei alliierten Siegermächte nach internationaler Übereinkunft steuerfrei operieren dürfen.

Schon jetzt ist ein Retourflug München — Hamburg über Berlin (wegen der Bonner Subventionen im Berlin-Verkehr) um 120 Mark billiger als ein LH-Direktflug (566 Mark).

Würden die innerdeutschen Lufthansa-Flüge besteuert, könnten sich British Airways, Pan Am und Air France auf eine lukrative Luftbrücke freuen: Dann wäre selbst ein Flug Köln — Hamburg über Berlin billiger als im Nonstop-Verkehr.

Seit im Bonner Finanzressort die Dimensionen des neuen Berlin-Problems erkannt sind, versuchen sich die Steuer-Beamten an der Definition einer „kleineren Lösung“: Die Lufthansa bliebe dabei steuerfrei wie jede andere „gewerbliche Personen- oder Frachtbeförderung“. Die Privat- und Sportfliegerei aber solle zahlen.

Dann allerdings müßte der Fiskus statt mit über 300 Millionen mit knappen zwei Millionen Mark an Steuer-mehreinnahmen zufrieden sein; mehr ist bei den Luft-Joggern nicht zu holen.

Doch diese Schlappe will Matthöfer unverdrossen durch eine weitere Idee wettmachen, die weder Steuergerechtigkeit noch Mehreinnahmen schafft: Er will die Luftwaffe besteuern.

Müßten Starfighter und Phantoms mit dem Eisernen Kreuz vor ihrem

Einsatz für die Vaterlandsverteidigung zum Finanzamt, kämen 400 Millionen Mark in die Bundeskasse.

Zwar: Der Verteidigungsetat müßte im gleichen Ausmaß aufgestockt werden, Matthöfer dürfte also mit der einen Hand nur einnehmen, was er mit der anderen spendet. Aber: Es gäbe endlich, so die amtliche Begründung, einen „zutreffenden Ausweis der Verteidigungslasten des Bundes“.

Die Nato, so die Überlegung der Bonner Steuerpolitiker, könne dann nicht so leicht über mangelnden deutschen Rüstungswillen klagen: Die Militärausgaben steigen.

Auf dem Papier.

FLUGHÄFEN

Totes Dreieck

Mit öffentlichen Millionenbeträgen leistet sich die Provinzstadt Paderborn einen Flughafen — samt Zubringer-Fluglinie. Die Privatfirmen, zu deren Nutzen der Aufwand geschieht, ziehen das Reisen im eigenen Jet vor.

Den Managern von der Computer-Branche gilt der Airport als Tor zur Welt. Hier starten sie zum Beispiel via Frankfurt nach Mailand und Madrid, und „nirgendwo“, schwärmt einer von ihnen, „ist der Service so individuell“. Da gibt es keine Wartelisten, jeder Fluggast ist ein VIP.

Kunststück: Anders als etwa in Berlin-Tegel, wo täglich über 7000 Leute abfliegen, deren Reise durchschnittlich mit 30 Mark vom Staat subventioniert wird, trifft sich im westfälischen Pader-

born, wenn viel los ist, ein Dutzend Passagiere. Aber deren Trip wird mit mehr als 200 Mark bezuschußt.

Der Flughafen am Bischofssitz Paderborn, auch „Nixdorf-Airport“ genannt, ist ein Stück Luxus, das sich die Rathaus-Politiker in der tiefenschwarzen Provinz für den größten Arbeitgeber am Ort geleistet haben, die exportorientierte Familienfirma Nixdorf Computer AG. Denn ohne die Runway von Paderborn-Ahden, so ein Vorstandsmitglied aus Nixdorfs Rechnerriege, wäre „es fraglich, ob die Hauptverwaltung des Konzerns in Paderborn verbleiben kann oder nach Frankfurt verlegt“ wird.

Als das teure Stück 1971 in Betrieb ging, hofften alle, daß nun im Hinterland die Zukunft beginnen würde. „Diese Region hat die erste und zweite industrielle Revolution verpaßt“, sagte der Kreisdirektor Heribert Wesche von der CDU, „das passiert uns nicht noch einmal.“ Und auch die regionale SPD mochte die Geschichte nicht aufhalten. „Nixdorf“, so rechnet ein Genosse vor, „hat hier 3500 Arbeitsplätze und zahlt im Jahr 100 Millionen Mark Lohnsumme.“

Gleichwohl ist ein solcher Flughafen im geographischen Abseits der blanke ökonomische Unfug. Der Platz hat lediglich ein Einzugsgebiet von 300 000 Einwohnern und liegt in keinem der insgesamt 24 von der „Ministerkonferenz für Raumordnung“ für die Bundesrepublik festgestellten Verdichtungsgebiete. „Die Landesmittel dienen“, tadelte denn auch der Düsseldorfer Landesrechnungshof, „überwiegend dem Interesse eines einzigen privaten Unternehmens.“

Wohlfeil für nur zehn Millionen Mark, argumentierten dagegen die Politiker, hätten die vier Landkreise um Paderborn Ende der sechziger Jahre 227 Hektar Bauernland aufgekauft. Sie ließen eine 1440 Meter lange Betonpiste anlegen und stellten ein Flughafengebäude mit Restaurant und Bar, Abflughalle, Terrasse und Tower darauf. Das kostete weitere 13,7 Millionen Mark, und „dankenswerterweise“, so Wesche, der auch Geschäftsführer der „Regionalflyhafen Südost-Westfalen GmbH“ war, „kam das Land dafür auf“.

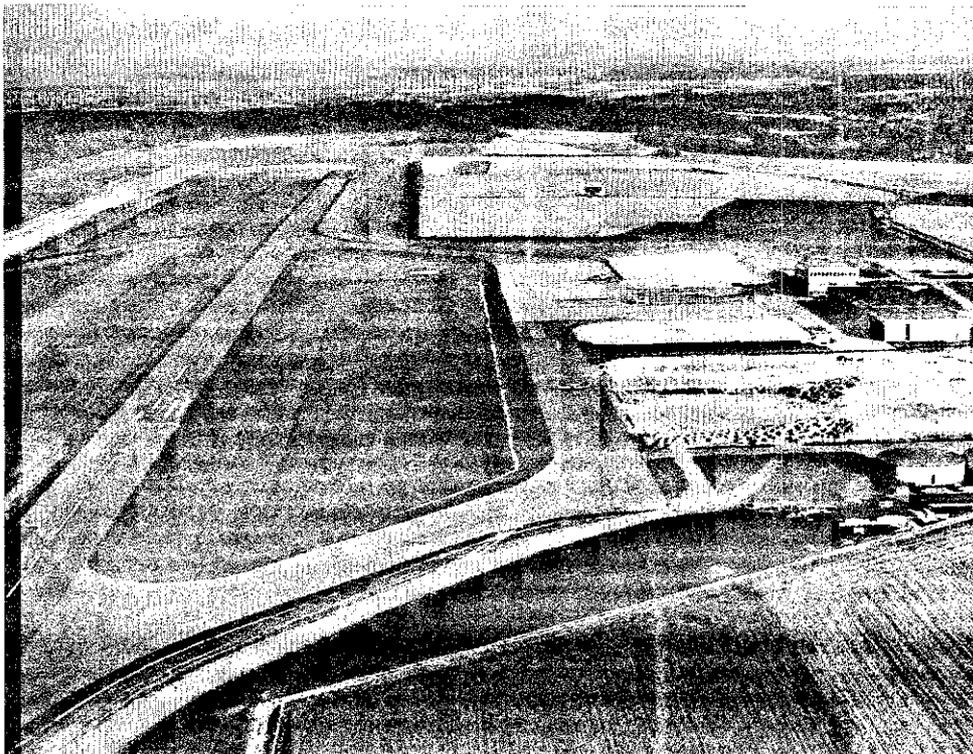
Solchen Höhenflug gibt es auch anderenorts. In Kassel-Calden beispielsweise leisteten sich das Land Hessen und die Stadt Kassel eine 25 Millionen Mark teure Fehlinvestition. Sie bauten einen Flughafen, den keiner brauchte. Damit sich auf der Rollbahn überhaupt noch was bewegt, finden dort jetzt Autorennen statt.

Im westfälischen Münster, unweit von Paderborn, versucht das Land NRW einen weiteren Flughafen aufzupäppeln. Dort wurden auf jedes Ticket nach Frankfurt rund 40 Mark draufgelegt — Paderborn aber ist unerreicht.

Die Provinz-Linie, mit der die Deutsche Luftverkehrsgesellschaft (DLT) seit 1975 zweimal täglich Reisende an das Flugnetz der Lufthansa nach Frankfurt heranbringt, war schon im ersten Jahr mit durchschnittlich 2,7 Buchungen pro Flug nicht gerade ein Renner. Und voriges Jahr war die Maschine vom Typ Twin Otter (20 Plätze) noch immer hoffnungslos unterbesetzt; vier von fünf Plätzen blieben leer. Notwendig aber wäre, so ermittelte der Landesrechnungshof, eine Auslastung von 71,4 Prozent. Da dies in Paderborn nicht zu erreichen ist, würde „zur Deckung des Bedarfs... die Einrichtung eines Taxi-Luftverkehrs völlig genügen“.

schon wieder vorbei. Der DLT bleiben nur die Passagiere, die in den Vorstands-Jets keinen Platz mehr fanden. „Für die Unternehmen der Region und ihre Kunden“, beharrt Rausch, „ist die Linie trotz allem unverzichtbar.“

Doch so spendabel wie bislang will sich das nordrhein-westfälische Wirtschaftsministerium nicht länger zeigen. „Mehr als 800 000 Mark Zuschuß“, sagt Minister Horst-Ludwig Riemer, „sind 1980 nicht drin.“ Dafür aber mag die DLT nicht mehr fliegen. Die sturen Westfalen suchten sich deshalb für die Zukunft einen anderen Kleinflieger und gründeten die „Flugbetriebsgesellschaft Paderborn-Lippstadt“. 51 Pro-



Provinzflughafen Paderborn: Zweimal täglich 2,7 Passagiere

„Was sollen solche Zahlen?“ mäkelte indessen Paderborns Stadtdirektor Wilhelm Ferlings. Schließlich gäbe es in Paderborn „Firmen mit weltweiten Geschäftsverbindungen“, die „Möbel-Welle“ oder „Stahl-Benteler“. Solch quicke Unternehmen aber, erläuterte Helmut Rausch, Nixdorf-Vorstandsmitglied, dürften „nicht in einem toten Dreieck liegen“. Die Autobahn sei zu weit weg, ins Intercity-Netz ist die Stadt nicht eingeflochten, und der nächste größere Flughafen liegt in Hannover, 112 Kilometer entfernt. „Unzumutbar“, sagt Rausch.

Dabei hilft sich manches Unternehmen selbst. Morgens gibt's schon mal Gedränge, wenn die Piloten von Bertelsmann aus Gütersloh, Oetker aus Bielefeld oder Nixdorf mit ihren Maschinen auf die Rollbahn wollen. Doch wenn um 7.45 Uhr die Linie startet, ist es in Paderborn mit dem Flieger-Flair

zent brachten die Provinz-Politiker ein, den Rest zahlen Nixdorf und Kollegen.

Und künftig wollen sie noch höher hinaus. Sie wünschen sich eine zweite 2300 Meter lange Rollbahn (Kosten etwa 8 Millionen Mark) und auch ein Instrumenten-Landeanflug-System (Kosten etwa 2,5 Millionen Mark), damit nicht länger auf Sicht geflogen werden muß.

Sogar Luftschlösser sind noch im Gespräch. Demnächst soll es auch eine Linie ins Ausland geben, und es soll, so Wesche, „auch mal eine Boeing 727 niedergehen können“. Doch für einen Flugplatz von Welt fehlt es an einer wichtigen Voraussetzung: Die Paderborner haben keine eigene Kontrollzone. Und just über dem Platz verläuft die Nachttiefflugstrecke der Nato. Wenn die Sonne untergeht, muß, weil's oben donnert, jeder Linienverkehr eingestellt werden. ◆