



02.06.2020: Mit Beifallklatschen gibt sich die Lufthansa nicht zufrieden ++ neun Milliarden Staatshilfe für die Luftlinie ++ Altmaier versichert: Staat macht keine operativen Vorgaben ++ Vorstand und Aufsichtsrat geben trotzdem nur verhaltenen Beifall

Gestern (1.6.) hat auch der Lufthansa-Aufsichtsrat dem staatlichen Rettungspaket für die schwer angeschlagene Fluggesellschaft zugestimmt. Es sei "eine sehr schwierige Entscheidung" gewesen, erklärte der Aufsichtsrat-Vorsitzende Karl-Ludwig Kley. "Nach intensiver Diskussion haben wir uns dazu durchgerungen, dem Vorschlag des Vorstands zuzustimmen."

Neun Milliarden Euro erhält die Lufthansa. Diese gliedern sich in:

- 300 Mio. Euro Aufstockung des Eigenkapitals (eine direkte staatliche Beteiligung von 20 Prozent am Eigenkapital);
- 5,7 Mrd. Euro stille Einlage, deren Verzinsung ansteigt von 4 % heute auf 9,5 % ab 2027;
- 3 Mrd. Euro Kredit mit einer Laufzeit von 3 Jahren von der staatlichen KfW, verzinst mit 4 %.

Die Entscheidung für die Annahme der 9 Mrd. Euro Staatshilfe dürfte Vorstand und Aufsichtsrat "so schwer" gefallen sein, weil sie aus ihrer Sicht mit nahezu inakzeptablen Bedingungen verknüpft ist: Staatsgelder dürfen nicht in Steueroasen abfließen; Vorstandsmitglieder müssen bis Ende September auf ein Fünftel ihrer Grundvergütung verzichten; während der Stabilisierungsmaßnahmen dürfen keine Boni und Dividenden ausgezahlt werden; die

Lufthansa muss an den wichtigen Flughäfen Frankfurt und München je einem Wettbewerber die Stationierung von je bis zu vier Flugzeugen samt bis zu 24 Start- und Landerechten zu übertragen.

So dreist wie Vorstand und Aufsichtsrat von Lufthansa muss man erst mal sein: Auf der einen Seite riefen sie nach Staatshilfen, auf der anderen Seite lehnten sie mit mindestens genauso großer Vehemenz eine Diskussion über die eigene Steuerpraxis ab wie sie Auflagen und vor allem eine Einflussnahme des Staates zurückwiesen.

Steuerflüchtling Lufthansa

Obwohl die Lufthansa die Cayman-Inseln in der Karibik nicht anfliegen, ist sie dort mit einer eigenen Tochterfirma, der Inflight Holdings (Cayman) Ltd., präsent. Man gründe Tochtergesellschaften eben dort, "wo dies aus operativen Gründen geboten ist, so auch in Panama, den Cayman-Inseln, in Delaware oder anderen Standorten", erklärt die Lufthansa. Steuergeld soll die Lufthansa retten - aber die eigene Steuervermeidung beenden, dazu war die Lufthansa freiwillig nicht bereit.

Altmaier: Staat macht keine operativen Vorgaben

Aber mit der staatlichen Nichteinflussnahme ist die Lufthansa durchgekommen. "Der Staat werde sich nicht in operative Einzelentscheidungen der Lufthansa einmischen", sagte Wirtschaftsminister Peter Altmaier. Vorgaben an den Konzern, beispielsweise Kurzstreckenflüge zu reduzieren, erteilte Altmaier eine Absage. Der Staat werde keine operativen Vorgaben machen. "Der Staat sollte sich da raushalten, er ist kein guter Unternehmer. Das unternehmerische Risiko trägt nach wie vor die Lufthansa", so Altmaier.

Ob nicht doch der Steuerzahler das "unternehmerische Risiko" tragen wird, das wird sich erst in Zukunft herausstellen. Skeptisch macht, dass die Lufthansa 4 bis 9,5 % Zinsen in einer Zeit bezahlen muss, in der das Zinsniveau nahe Null liegt und jede Bank auf der Suche nach Gläubigern mit gutem Rating ist. "Dieser Zinssatz liegt auf dem Niveau von absoluten Schrottanleihen. Vielleicht sollte der Steuerzahler also damit rechnen, dass er von seinen 9 Mrd. Euro eher nicht mehr viel zurückbekommen wird" schreibt *Franz Garnreiter* in einem Kommentar (isw, 29.5.2020: "[Lufthansa: Kniefall und Alternative](#)")

Die Lufthansa bekommt eine Hilfe seitens des Steuerzahlers in Höhe von neun Mrd. Euro, ohne dass der Steuerzahler über die staatlichen Stellen Einfluss auf die Lufthansa erhält, schon gar nicht auf ihre Tagesgeschäfte und die strategische Ausrichtung. Dabei hätte der Bund die Lufthansa mit den neuen Milliarden zweieinhalbmal kaufen können. An der Börse war sie gerade noch 3,5 Mrd. Euro wert.

"Das wäre die Basis – ein öffentliches Unternehmen, dessen Geschäftsziele von parlamentarischen Debatten und Abstimmungen (mit-)bestimmt werden (der Graus aller Aktionäre) – um in einem zentralen Sektor der Mobilität eine alternative, umweltfreundliche, klimafreundliche Verkehrspolitik aufzubauen. Die Flughäfen sind eh in öffentlichem Eigentum, alle nötigen Instrumente lägen also parat – also, nur mal für den Fall, nur mal so gedacht, wenn man wirklich was tun wollte gegen die Klimazerstörung", so Garnreiter.

Nicht nur bei Entscheidungen über das Ausmaß der Kurzstreckenflüge oder über die

Preisgestaltung wäre staatlicher Einfluss im Interesse der Allgemeinheit wichtig. Lufthansa-Vorstandschef Carsten Spohr kündigte bereits an, dass in dem Konzern mit rund 138.000 Beschäftigten Zehntausende Arbeitsplätze auf der Kippe stehen.

Multimilliardär Hans-Hermann Thiele zockte mit Lufthansa

'Gerettet' mit den neun Milliarden wurde auch der Multimilliardär Hans-Hermann Thiele, Großaktionär des Lkw- und Bahnzulieferer Knorr Bremse. Während Knorr-Arbeiter*innen an mehreren Standorten auf Staatskosten in Kurzarbeit geschickt werden, hat sich das Unternehmen verschuldet, um trotz eines zu erwartenden Umsatz- und Gewinneinbruchs die versprochene Dividende von geschätzt 300 Millionen Euro auszuzahlen. Ein Großteil der Knorr-Dividende fließt an Hans-Hermann Thiele. Thiele zockt mit dem Geld bei der Lufthansa. Während andere Investoren Luftfahrtaktien aus ihren Depots warfen, kaufte Thiele mitten in der Krise zum Schnäppchenpreis rund zehn Prozent der Lufthansa-Anteile. Er war sich wohl sicher, dass er sich auf seine Freunde in CDU/CSU verlassen kann, und dass der Staat der Fluglinie schon helfen wird.

Wer wurde bei TUI gerettet?

Die Frage 'Wen rettet der deutsche Steuerzahler?' stellt sich nicht nur bei der Lufthansa, sondern auch beim Reiseveranstalter TUI. 1,8 Milliarden Euro Notkredit bewilligte die Bundesregierung der TUI kurz nach dem Corona-Ausbruch Ende März – ein Betrag, der über die staatseigene KfW ausgereicht wurde und für den der Steuerzahler im Ernstfall zu 80 Prozent geradesteht.

Kurz nach Eingang des Geldes gab TUI-Vorstandschef Fritz Jousen bekannt, dass jede neunte Stelle, und damit 8.000 Jobs, gestrichen werden. Dabei dürften die deutschlandweit gut 11.000 Arbeitsplätze überproportional betroffen sein.

Zwar haben die TUI-Beschäftigten nichts von der staatlichen Hilfe, aber die Großaktionäre des in London notierten Reisekonzerns können sich freuen: der russische Oligarch Alexej Mordaschow, dem ein Viertel von Tui gehört, die steinreiche spanische Hoteliers-Familie Riu (vier Prozent) oder der ägyptische Multimilliardär Hamad El Chiaty (fünf Prozent).

Gerettet hat sich mit dem Staatskredit auch die Bundesregierung selbst. "Im Fall einer TUI-Insolvenz wäre aufgefliegen, dass sie selbst nach der Thomas-Cook-Pleite nicht für eine ausreichende Kundengeldabsicherung sorgte, wie es Brüssel seit 1990 verlangt. Berlins Tatenlosigkeit kommt den Steuerzahler damit jetzt teuer zu stehen", moniert das Handelsblatt und setzt hinzu: "Mit dem Geld hätte man die 10.000 deutschen Reisebüros mit ihren fast 100.000 Mitarbeitern über Wasser halten können, die seit Ausbruch der Pandemie um ihre Existenz bangen. Oder auch Hotels, denen der Urlaubsverkehr auf Behördenweisung untersagt ist."

zum Thema:

- [Heinz Bierbaum \(EL\): Die Reichen sollen für COVID-19 bezahlen!](#)