



## Firmenkarten-Regulierung: „Für Airplus dramatisch“

**sb** ■ Das Ergebnis der Lufthansa Airplus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg, ist im Geschäftsjahr 2013 kräftig eingebrochen. Für den Rückgang von 38,3 auf 19,5 Millionen Euro waren mehrere Sonderfaktoren verantwortlich: Der Umzug der Unternehmenszentrale, mit dem Kosten für Umzug, Einrichtung und ein neues Rechenzentrum verbunden waren, Aufwendungen aus den vorherigen Jahren und nicht zuletzt ein großer Schadensfall aus dem Acquiring-Geschäft, nämlich die Insolvenz der Hamburger Navelar GmbH, Betreiberin der Hotelbuchungsplattform Clever-Hotels.com, bei der Acceptance, der Acquiring-Bereich von Airplus, für die Chargebacks haften musste.

Im eigentlichen Kerngeschäft dagegen, den Zahlungs- und Abrechnungslösungen für den Geschäftsreisemarkt, lief das Geschäft im schwierigen Markt rund. Hier stiegen die Abrechnungsumsätze von 11,4 auf 11,8 Milliarden Euro an. Die Umsatzerlöse auf 298 Millionen Euro, zehn Millionen Euro mehr als im Vorjahr. Und der Jahresbeginn 2014 lässt auf eine positive Entwicklung im laufenden Jahr hoffen. Ende Februar lagen die Abrechnungserlöse mit 2,002 Milliarden Euro um 9,3 Prozent über dem Vergleichswert des Vorjahres. Das sind die besten Februar-Zahlen der Unternehmensgeschichte.

### Amex-Marktanteil im Geschäft mit Firmenkarten nicht berücksichtigt

Dass das Unternehmen dennoch mit ernster Sorge in die Zukunft blickt, hängt mit den Regulierungsplänen auf europäischer Ebene zusammen. Im Entwurf der

EU-Kommission bezüglich der Interchange-Regulierung war das Firmenkartengeschäft noch von der Regulierung ausgenommen worden. Die Kommission hatte sich dem Argument nicht verschlossen, dass es hier bei einer Ungleichbehandlung von Drei- und Vier-Parteiensystemen zu einer Verzerrung des Wettbewerbs kommen werde.

Bei den EU-Parlamentariern sah das offenbar anders aus. Gemäß der Ende Februar vom Wirtschaftsausschuss des EU-Parlaments (Econ) verabschiedeten Vorlage soll auch das Firmenkartengeschäft in die Regulierung einbezogen werden. Begründet wird das mit dem geringen Marktanteil der Drei-Parteien-Systeme im gesamteuropäischen Kartengeschäft. Bei Privatkarten ist diese Annahme auch durchaus richtig: Hier kommen Amex, Diners und JCB geschätzt auf einen Marktanteil von zwei Prozent. Im Firmenkartengeschäft hingegen sind zwar die Marktanteile der Anbieter atomisiert. American Express allein steht nach Schätzungen von Airplus indessen für rund 45 Prozent des Marktes. Diese Besonderheit lässt der Econ-Beschluss, über den das EU-Parlament am 16. April abstimmen soll, gänzlich unberücksichtigt.

Für Airplus ist dieser Fehler allerdings fatal. Die unter diesen Rahmenbedingungen zu erwartenden Interchange-Ausfälle bei den insgesamt 610 000 selbst emittierten Karten werden auf rund 20 Millionen Euro beziffert. Damit wäre das Ergebnis des Jahres 2013 aufgezehrt.

Preiserhöhungen wären dann unausweichlich, nicht unbedingt bei der Jahresgebühr,

sondern möglicherweise auch in Form der Einführung von Transaktionsgebühren. Bei den 115 000 Privatkarten ist schon eine Anhebung der Jahresgebühr von 15 auf 39 Euro angedacht.

### Erhebliche Marktanteilsverluste zu erwarten

Mit den höheren Preisen müsste man sich dann mit American Express einem Wettbewerber stellen, dessen Geschäftsmodell durch die Regulierung nicht angetastet wird. „Erhebliche Marktanteilsverluste in Europa“ wären dann zu erwarten. Eine Regulierung in der vom Econ-Ausschuss vorgelegten Fassung wäre „für Airplus kritisch“, gibt Geschäftsführer Patrick Diemer denn auch unumwunden zu. Denn es geht nicht allein um die Mastercard-Umsätze: Verliert man infolge der unausweichlichen Preisanhebungen Kunden, betrifft das auch deren UATP-Umsätze.

Natürlich wird man versuchen, sich mit neuen Produktlösungen und Dienstleistungen zu positionieren und vom Wettbewerb zu differenzieren. Ob das jedoch ausreichen wird, wenn regulierungsbedingt ein Mithalten im Preiswettbewerb nicht mehr möglich ist, scheint immerhin fraglich.

Nun hofft Airplus auf eine neuerliche Änderung im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens: Nach dem EU-Parlament wird die Vorlage an den Europäischen Rat weitergereicht. Bei abweichenden Positionen von Kommission, Parlament und Rat folgen die sogenannten Trilog-Verhandlungen, eine Art europäische Parallele zum deutschen Vermittlungsausschuss. Noch bleibt also Zeit für den Gesetzgeber, Einsicht in die Besonderheiten eines speziellen Marktes zu zeigen.