



In Deutschland sind

21%

aller Luftfahrt-Arbeitnehmer
Mitarbeiter der Lufthansa Group

Politikbrief 2/2017

Für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

Schwerpunkt:	Luftverkehrskonzept: Steilvorlage für kommende Bundesregierung	1
Standort:	Frankfurt: Drehkreuz gemeinsam wieder nach vorne bringen	3
	Lufthansa: Gute Arbeitsplätze für Deutschland	4
	Europa unter Druck: Luftfahrt setzt sich für eine starke EU ein	6
Wettbewerb:	Dubai: Verdrängungswettbewerb soll fortgeführt werden	7
Telegramm:	Flugzeugpatenschaft: „Die Hessen“ als Botschafter des Hessentages	8
	Klimaschutz: Mit Big Data den CO ₂ -Ausstoß reduzieren	8
	Internet über den Wolken: Rund 70 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge schon ausgerüstet	8
	Fluglärmschutzgesetz: Kein Änderungsbedarf	8
Kontakt:	Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	9

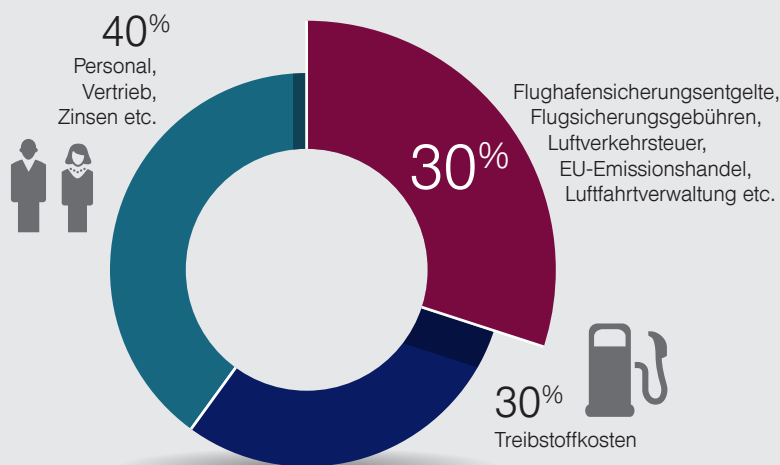


Luftverkehrskonzept: Steilvorlage für kommende Bundesregierung

Nach langjährigen Diskussionen hat Bundesverkehrsminister Dobrindt das Luftverkehrskonzept veröffentlicht. Aus Sicht der Lufthansa Group mit ihren rund 128 500 Mitarbeitern und etwa 110 Millionen Passagieren in 2016 ist es eine Blaupause für nachhaltigen Luftverkehr made in Germany – und damit eine strategische Steilvorlage für die kommende Bundesregierung.

Kostenstruktur deutscher Airlines

Ordnungs- und fiskalpolitische Kosten und Gebühren machen ein Drittel der Airline-Kosten aus.



Quelle: Luftverkehrskonzept der Bundesregierung



Politischer Rückenwind

- **Alexander Dobrindt**, Bundesverkehrsminister: „Fliegenationen sind Wohlstandsnationen. Der Luftverkehr ist Garant für Mobilität, Wachstum und Beschäftigung.“ 3.5.2017
- **Volker Kauder**, Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion: „Die Luftverkehrsteuer hat die längste Gegenwart hinter sich.“ 31.3.2017
- **Hubertus Heil**, Generalsekretär der SPD: „Der Kampf um faire Spielregeln im internationalen Luftverkehr ist zentral für die Zukunft des heimischen Luftverkehrs.“ 31.3.2017

Gutachten belegt staatlich bedingte Wettbewerbsverzerrungen

Die Grundlage bildet eine umfassende Markt- und Wettbewerbsstudie. Die von der Bundesregierung beauftragten Forschungsinstitute attestieren deutliche Wettbewerbsverzerrungen. Grund sind nationale Sonderbelastungen, die jeder Effizienzsteigerung der heimischen Unternehmen zuwiderlaufen: „Der fiskal- und ordnungspolitische Kostenanteil der Betriebskosten einer in Deutschland ansässigen Fluggesellschaft ist relativ hoch und stieg in den vergangenen Jahren stärker als die reguläre Preissteigerung in Deutschland“, so die Studie.

Das Bundesministerium hat nun daraus die richtigen Schlüsse gezogen: „Insbesondere die Luftverkehrsgesellschaften müssen gestärkt werden, die die deutsche Infrastruktur anteilmäßig am meisten bedienen. Sie sind essentiell für die Stärkung und Sicherung des Luftverkehrsstandorts Deutschland.“

Die Top-sechs-Themen aus Sicht der Lufthansa Group:

Luftverkehrsteuer

Der nationale Alleingang bei der Luftverkehrsteuer wirkt mit einem Volumen von rund einer Milliarde Euro pro Jahr seit 2012 wie ein Mühlstein auf die Wettbewerbsfähigkeit der davon mit fast zwei Dritteln besonders betroffenen deutschen Airlines. Dabei haben sich die Voraussetzungen, unter denen die Luftverkehrsteuer eingeführt wurde, erheblich geändert. Das Luftverkehrskonzept: „Deutschland steht volkswirtschaftlich gut da, unsere Luftfahrtunternehmen jedoch kämpfen um ihre Wettbewerbsfähigkeit.“ Diese treffende Situationsbeschreibung lässt sich ergänzen um einen Blick ins Ausland: Irland, die Niederlande und Österreich haben diese Wachstumsbremse längst abgeschafft oder halbiert. Deutschland muss endlich nachziehen.

Luftsicherheitskosten

Allein 2016 beliefen sich die Luftsicherheitskosten in Deutschland auf 656 Millionen Euro, zu zahlen exklusiv von den Airlines. Das Luftverkehrskonzept fällt ein vernichtendes Urteil: Bei den Luftsicherheitskontrollen handelt es sich „um Leistun-



gen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung. (...) Es ist aber nicht zu rechtfertigen, die Kosten, die durch die Gefahrenabwehr zum Wohl der gesamten Gesellschaft entstehen, nur einem Wirtschaftszweig anzulasten.“ Der deutsche Staat muss seiner Verantwortung endlich gerecht werden, siehe den Bahnverkehr: Dort finanziert er die Sicherheitskosten zu 80 Prozent.

Flughafentgelte

Airlines entrichten in Deutschland pro Jahr über 2,7 Milliarden Euro für Flughafentgelte. Das Luftverkehrskonzept thematisiert das Verhältnis zwischen Fluggesellschaften und Flughäfen. So könne „nicht ausgeschlossen werden, dass manche Flughäfen bei bestimmten Diensten gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften eine Monopolstellung einnehmen“. Dabei wird an die Bundesländer als Genehmigungsbehörden appelliert, ihrer Verantwortung für angemessene Entgelthöhen gerecht zu werden und Luftverkehrsgesellschaften in den Prozess stärker einzubinden. Aus Sicht der Lufthansa kann nicht akzeptiert werden, dass sich die Flughäfen aus der Selbstfinanzierung des Luftverkehrs immer mehr zurückziehen und sämtliche Kosten allein den Airlines aufbürden. So sind die Flughafentgelte in den letzten Jahren trotz steigender Passagierzahlen und sinkender Kapitalkosten signifikant gestiegen. Zusätzliche Kapazität sollte nur geschaffen werden, wenn der Bedarf auch tatsächlich absehbar und sowohl aktuell als auch nachhaltig finanzierbar ist.

EU-Emissionshandel

Laut Beschluss der UN-Luftfahrtorganisation ICAO soll das Wachstum des internationalen Luftverkehrs ab 2020 weitestgehend ohne zusätzliche Klimabelastungen erfolgen. Grundlage ist das CO₂-Kompensationssystem CORSIA. Die Lufthansa Group unterstützt diesen Ansatz seit Jahren. Offen ist derzeit

noch, wie es mit dem EU-Emissionshandel für den Luftverkehr weitergehen wird. Zu Recht pocht das Luftverkehrskonzept darauf, „Doppelregulierung von CO₂-Emissionen des internationalen Luftverkehrs“ zu vermeiden.

Betriebszeiten der Flughäfen

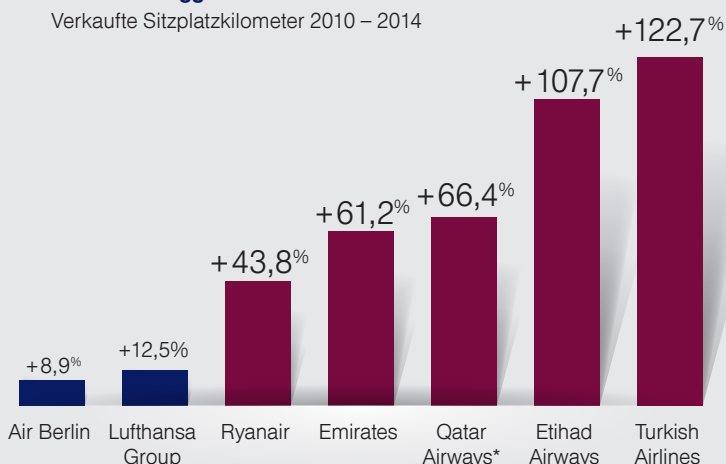
Das Luftverkehrskonzept geht umfassend auf das Thema Betriebszeiten ein. Für Airports mit bundesweiter Bedeutung gilt: „Weitere Einschränkungen der im europäischen und weltweiten Vergleich an deutschen Flughafenstandorten bereits sehr eingeschränkten Betriebszeiten (einschließlich Nachtflugverbote) würden zu wesentlichen Wettbewerbsnachteilen für die gesamte Luftverkehrswirtschaft und den Wirtschaftsstandort Deutschland führen.“ Zudem sind „bei bereits bestehenden Nachtflugbeschränkungen die strikten Regelungen insoweit zu flexibilisieren, als Ablaufverspätungen, die außerhalb des Einflussbereichs der Flughafenutzer liegen, nicht zu deren Lasten gehen“. Das Lufthansa Drehkreuz Frankfurt ist seit 2011 von 23 bis 5 Uhr im Gegensatz zu Drehkreuzen vieler Wettbewerber in Europa und im Mittleren Osten komplett geschlossen.

Liberalisierung

Deutschland bietet ausländischen Airlines heute schon einen äußerst liberalen Marktzugang. „Eine weitere Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes sollte aufgrund der in den vergangenen Jahren gemachten Erfahrungen grundsätzlich Hand in Hand mit der Gewährleistung fairer und vergleichbarer Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen erfolgen. Nur so kann sichergestellt werden, dass ein chancengleicher Wettbewerb existiert. Des Weiteren darf Liberalisierung nicht zur Folge haben, dass Sicherheits-, Sozial- und Umweltstandards aufgegeben oder gemindert werden.“ Die Lufthansa Group teilt seit jeher diese Auffassung.

Deutsche Fluggesellschaften wachsen unterdurchschnittlich

Verkaufte Sitzplatzkilometer 2010 – 2014



Golfairlines bauen Langstreckenflotten weiter massiv aus

Festbestellte Großraumflugzeuge, Stand 2014



Quelle: DIW Econ, Gutachten zur Grundlagenermittlung für das Luftverkehrskonzept
* Qatar veröffentlicht keine Zahlen zur Verkehrsleistung; Grundlage: Angebotsentwicklung (SKO), Quelle: OAG



Frankfurt:

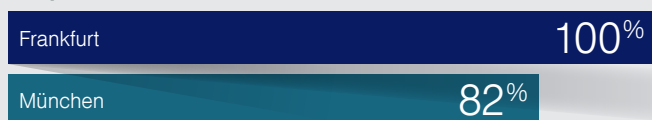
Drehkreuz gemeinsam wieder nach vorne bringen

Der Frankfurter Flughafen wächst seit Jahren unterdurchschnittlich. Zwei wesentliche Gründe sind dafür verantwortlich: Wachstumshemmende Rahmenbedingungen sowie eine fehlende gemeinsame Strategie zwischen der Lufthansa Group als Hauptkunde und dem Flughafenbetreiber Fraport. Die vielbeschworene Systempartnerschaft muss mit neuen Impulsen und einem klaren Bekenntnis aller Beteiligten neu belebt werden.

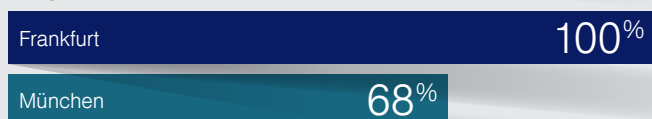
Standortqualität ist auch eine Frage von Kosten

Standard-Benchmark Flughafenentgelte* pro Passagier

Beispiel A320



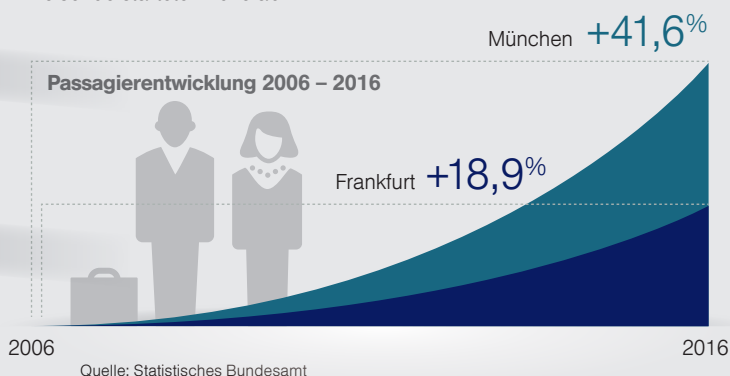
Beispiel A380



* Lande-, Park- und Umweltentgelte, Entgelte der Zentralen Infrastruktur, Passagiergebühren plus Luftsicherheitsgebühren

Flughafen München wächst doppelt so stark wie Frankfurt

Zwischen 2006 und 2016 ist die Anzahl der abfliegenden Passagiere in München um jährlich 3,5 Prozent auf 21,1 Millionen gestiegen. In Frankfurt lag das Wachstum bei 1,7 Prozent. 30,2 Millionen Reisende starteten 2016 ab FRA.



Integrierte Zusammenarbeit als Erfolgsfaktor

Weltweit lässt sich beobachten, dass die großen Netz-Airlines immer stärker und intensiver mit ihren Heimat-Drehkreuzen zusammenarbeiten: Atlanta und Delta Airlines, Istanbul und Turkish Airlines, Amsterdam, Paris und Air France/KLM. Auch in Deutschland gibt es mit München und der Lufthansa Group ein entsprechendes Positivbeispiel. Gemeinsam haben die Partner das Terminal 2, das alle Kunden von Lufthansa und den Star-Alliance-Partnern abfertigt, als Umsteigeterminal entwickelt, finanziert und betreiben es seit 14 Jahren. 2016 wurde das Terminal um ein neues Elf-Millionen-Passagiergebäude für rund 700 Millionen Euro erweitert. Die beiden Gesellschaften sind mit 60 Prozent (FMG) bzw. 40 Prozent (LH) an der T2 GmbH beteiligt und somit echte Systempartner.

Fluggesellschaften und Flughafenbetreiber sind dafür prädestiniert, gemeinsam die Wünsche der Flugreisenden zu erkennen. Das Terminal 2 lebt davon und ist exakt auf die Vorstellungen und Erwartungen der Gäste zugeschnitten. München bietet kurze Wege, ob zum Gate oder zu den zahlreichen Lufthansa-Lounges. Außerdem beträgt die Umsteigezeit exzellente 40 Minuten. Die gewonnene Zeit kann der Gast sinnvoll nutzen: „Aufenthaltsqualität“ heißt das Zauberwort. So kommt es nicht von ungefähr, dass das Terminal 2 bei den Skytrax World Airport Awards – der „Oscar-Verleihung“ für Flughäfen –

im März zum besten Terminal der Welt gekürt wurde. Und der Flughafen insgesamt zur Nummer eins in Europa.

Gemeinsame Geschäftsmodelle entwickeln

München zeigt, dass sich gemeinsam viel bewegen lässt. Was steht für eine echte Systempartnerschaft auch in Frankfurt auf der Agenda?

- **Gemeinsame Erlösquellen:** Vermietung und Verpachtung am Flughafen nehmen einen immer wichtigeren Stellenwert in der Luftverkehrsfinanzierung ein. Lufthansa will ihr Know-how einbringen, damit die Einnahmen – zum Vorteil des Airports und der Airline – gesteigert werden.
- **Gemeinsame Wachstumsstrategie:** Lufthansa will in Frankfurt weiter wachsen. Das geht aber nur gemeinsam mit Fraport – die Umsteigequalität durch Dumping-Angebote an Konkurrenten zu gefährden, ist kontraproduktiv.
- **Gemeinsame Qualitätsstandards:** Reisenden ab Deutschland stehen zahlreiche Drehkreuze zur Verfügung, um in alle Welt zu fliegen. Die Qualität des Airports ist dabei ein entscheidendes Kriterium – Lufthansa und Fraport müssen hier verstärkt gemeinsam die Zukunft meistern.



Lufthansa: Gute Arbeitsplätze für Deutschland

Weltweit stehen Fragen zur sozialen Verantwortung auf der politischen Agenda. So präsentierte die EU-Kommission Ende April ihre Säule sozialer Rechte. Die Schwerpunkte umfassen Chancengleichheit, faire Arbeitsbedingungen und Sozialschutz. Themen, die auch die soziale Marktwirtschaft prägen. Die Lufthansa Group, die im laufenden Jahr über 3 000 neue Mitarbeiter begrüßt, stellt sich schon immer dieser Debatte und übernimmt soziale Verantwortung – im weltweiten Luftverkehr keine Selbstverständlichkeit.

Das Beispiel München

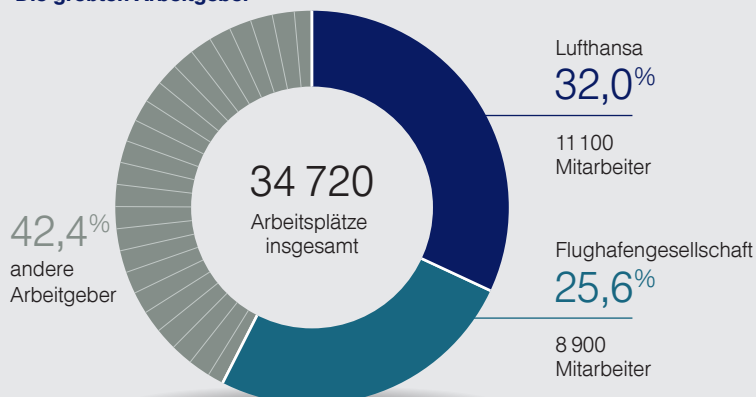
Deutschlands Drehkreuze bieten so viele Arbeitsplätze wie andernorts ganze Industriegebiete. Kennzahlen zum Flughafen München

Erwerbstätige am Flughafen



Quelle: Flughafen München, Beschäftigterhebung 2015

Die größten Arbeitgeber



Starker Arbeitgeber Lufthansa Group

Deutschlands Airline-Industrie steht seit Jahren unter erheblichem Wettbewerbsdruck. Gleichwohl investiert die Lufthansa Group aus Überzeugung in gute Arbeitsplätze. 2006 beschäftigte der Konzern weltweit 95 000 Mitarbeiter. Heute sind es mehr als 128 500, davon rund 68 000 allein in Deutschland. Wesentliche Eckpunkte der Personalpolitik:

- **Tarifpartnerschaft:** In Deutschland ist die Tarifbindung branchenübergreifend auf weniger als 50 Prozent der Beschäftigten gesunken. Die Lufthansa Group sieht in der Tarifpartnerschaft hingegen den richtigen Ansatz für einen fairen Interessenausgleich. Während bei einigen europäischen Airlines die Positionen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite unüberbrückbar scheinen, einigte sich Lufthansa mit der Gewerkschaft Vereinigung Cockpit im März auf deutlich sinkende Cockpitstückkosten. Und mit der Gewerkschaft der Flugbegleiter (UFO) wurde bereits im Sommer 2016 unter Mithilfe der beiden Schlichter Platzeck und Wowereit ein langfristiger Tariffrieden geschlossen.
- **Altersvorsorge:** Die Politik misst der betrieblichen Altersversorgung zu Recht eine erhebliche Bedeutung bei. Deutschlandweit erwerben 57 Prozent der Arbeitnehmer entsprechende Ansprüche. Bei Lufthansa liegt der Wert sehr deutlich darüber.
- **Ausbildung:** Mehr als 1 000 junge Menschen bildet die Lufthansa Group aktuell in 34 Berufen aus. Hinzu kommt die Aus- und Weiterbildung von Piloten. Lufthansa Aviation Training – mit insgesamt zwölf Ausbildungszentren, darunter an den Standorten Berlin, Bremen, Essen, Frankfurt, München, Köln und Rostock – betreibt eine der größten Simulatorflotten weltweit und trainiert Piloten von über 200 Airlines.
- **Diversity:** Die Lufthansa Group will mehr Frauen in Führungspositionen beschäftigen. In bestimmten Bereichen zählt das Unternehmen zu den Vorreitern. Beispiel Frauenanteil in Aufsichtsrat und Vorstand: Laut dem „Women-on-Board-Index“, der vom Bundesfamilienministerium gefördert wird, belegt Lufthansa unter den 100 führenden börsennotierten Unternehmen Platz sieben. Zudem hat



sich Lufthansa ehrgeizige Ziele gesetzt. Bis Ende 2021 soll der Frauenanteil der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG von heute 10,1 Prozent auf 20 Prozent und in der zweiten Führungsebene von 25,5 Prozent auf 30 Prozent steigen.

So haben die Streiks zwischen 2014 und 2016 den Konzern rund 400 Millionen Euro gekostet.

„At others' costs – not low costs“

Harte Wettbewerber sind zudem Airlines aus dem EU-Ausland, die formal zwar Arbeitnehmerrechte wahren müssen, aber zweifelhafte Konstrukte suchen, um den Verpflichtungen zu entgehen. So sind Praktiken eines irischen Preisbrechers europaweit immer wieder Anlass für Razzien und Gerichtsverfahren. Der Vorwurf: Steuer- und Sozialversicherungsbetrug, da Piloten als Scheinselbstständige angeheuert werden. Für diese Airlines passt die Zuschreibung „at others' costs“ sicher besser als „at low costs“, zumal sie auch Millionensubventionen als Lockmittel an zahlreichen Airports einstreichen – nicht mehr nur an Kleinst-Airports, sondern neuerdings auch an Drehkreuzen. Dies wäre in Paris-Charles-de-Gaulle oder London Heathrow undenkbar.

Lufthansa lebt die Sozialpartnerschaft mit Erfolg. Die Passagierzahlen steigen, die wirtschaftlichen Ergebnisse ermöglichen weitere Investitionen in Digitalisierung und Flottenerneuerung. Aus Sicht des Unternehmens ist ein partnerschaftliches Miteinander zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer dafür entscheidend.

Arbeitnehmerrechte keine Selbstverständlichkeit und vielfach gefährdet

Diese Perspektive ist keine Selbstverständlichkeit. In Deutschland landen zahlreiche Airlines, deren Crews nicht einmal ansatzweise vergleichbare Arbeitnehmerrechte genießen. Siehe die staatlichen Airlines vom Golf. So ist für Emirates die deutsche Sozialpartnerschaft allenfalls Grund für Spott. Ende 2015 schaltete die Golf-Airline zum Start massiver Arbeitsniederlegungen bei Lufthansa ganzseitige Anzeigen mit dem Werbespruch „Verlassen Sie sich jederzeit auf uns (...) an 365 Tagen im Jahr.“ In Dubai, dem Heimat-Emirat von Emirates, gibt es weder Gewerkschaften, noch Betriebsräte oder Streikrecht. Auch in der Türkei, die in Istanbul einen 150-Millionen-Passagiere-Airport baut (zum Vergleich: Frankfurt zählte 2016 rund 60 Millionen Flugreisende) sind die Arbeitnehmerrechte massiv eingeschränkt worden.

Politik kann gute Arbeitsplätze unterstützen

Die Politik kann wesentlich dazu beitragen, gute Arbeitsplätze im Luftverkehr zu unterstützen. Wettbewerbsverzerrende Subventionen durch Gebühren an deutschen Airports – ob an Kleinstflughäfen oder Drehkreuzen – zugunsten ausländischer Dumping-Airlines sind nicht akzeptabel. Da die Bundesländer oftmals Haupteigentümer der Airports sind, haben sie erhebliche Möglichkeiten. Eine weitere wichtige Stellschraube gegenüber Nicht-EU-Airlines sind die Luftverkehrsrechte. Dutzende europäische Gewerkschaften fordern im Rahmen des Bündnisses Europeans for Fair Competition (E4FC) wieder faire und überprüfbare Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten, um Dumping-Wettbewerb zulasten der Arbeitnehmer abzubauen.

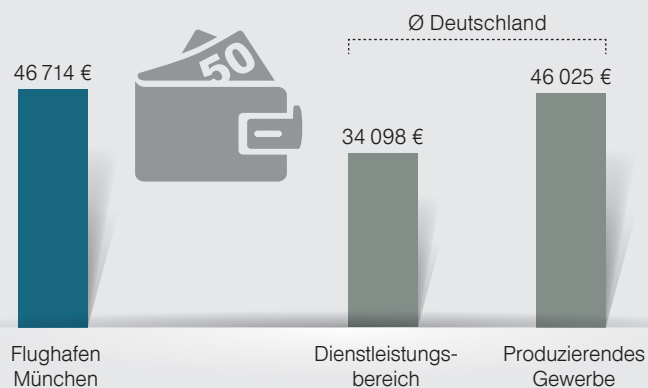
Deutschlands soziale Marktwirtschaft verfolgt zu Recht einen anderen Kurs. Lufthansa steht dazu, auch wenn damit in schwierigsten Situationen enorme Belastungen einhergehen.

Lufthansa beliebter Arbeitgeber

Renommierte Arbeitgeberrankings platzieren Lufthansa regelmäßig auf den vorderen Plätzen. So gehörte die Lufthansa Group laut dem trende Graduate Barometer beispielsweise auch im Jahr 2016 zu den sechs beliebtesten Arbeitgebern deutscher Absolventen der Wirtschaftswissenschaften. Insgesamt erreichten Lufthansa im vergangenen Jahr 110 000 Bewerbungen.

Überdurchschnittliche Vergütung

34 720 Menschen arbeiten am Münchener Flughafen. Ihre Entlohnung steigt stetig: Von 2006 bis 2015 sind die Bruttolöhne um insgesamt 46 Prozent pro Erwerbstätigen gestiegen. Damit verdienen sie überdurchschnittlich gut.



Quelle: Flughafen München, Beschäftigterhebung 2015





Europa unter Druck: Luftfahrt setzt sich für eine starke EU ein

„Die schlimmsten Befürchtungen eines aufflammenden Nationalismus haben sich bei den Wahlen in Österreich, Frankreich und den Niederlanden in den letzten Monaten nicht bewahrheitet. Dennoch alarmiert das deutliche Erstarren EU-feindlicher Populisten in weiten Teilen Europas und der Welt. Die europäische Einigung ist auch durch politische Brüche wie dem Brexit gefährdet. Aus Sicht der Lufthansa Group, die täglich 3 000 innereuropäische Flüge durchführt und unter anderem mit Eurowings, Swiss, Austrian und Brussels Airlines sowie mit Air Dolomiti Europa in ihrem Herzen trägt, ist es an der Zeit, die friedens- und wohlfahrtstiftende Wirkung eines gemeinsamen Europas wieder ins Bewusstsein zu rufen. So engagieren wir uns unter anderem gemeinsam mit zahlreichen führenden Unternehmen in der Business-Initiative 'We're for Europe'. Und wir unterstützen den Appell von Europas Luftfahrtverbänden, die EU weiter zu stärken – denn wir brauchen nach dem einschneidenden Brexit in den verbleibenden 27 EU-Mitgliedsstaaten Europa mehr denn je.“

Thomas Kropp
Leiter Konzernpolitik, Lufthansa Group

Europas Luftfahrt: „Es ist Zeit, für die EU aufzustehen“

Das EU-Projekt wird mit beispielloser Kritik und existenziellen Bedrohungen konfrontiert. Deshalb müssen die Erfolge der Europäischen Union und des gemeinsamen Binnenmarktes – für Arbeitgeber, Arbeitnehmer und Verbraucher – endlich thematisiert werden. Das gilt gerade für die Luftfahrt.

In den 1990er Jahren etablierte die EU den einheitlichen Binnenmarkt für den Luftverkehr. Regulatorische Marktbeschränkungen fielen, die Fluggesellschaften wurden privatisiert und EU-weit geltende Regeln vereinbart. Die EU hat damit das deutliche Wachstum an Luftverkehrsverbindungen und Wohlstand angekurbelt – und sinkende Ticket- und Luftfrachtpreise waren eine Folge.

Heutzutage repräsentiert die europäische Luftfahrt 4,1 Prozent des Bruttoinlandsprodukts und sichert 8,97 Millionen Arbeitsplätze. Angesichts der großen Bedeutung des einheitlichen Luftverkehrsbinnenmarktes für die wirtschaftliche Entwicklung und den gesellschaftlichen Zusammenhalt der EU rufen Vertreter aus der gesamten Luftverkehrswirtschaft dazu auf, für die EU einzustehen.

Als Unternehmen und zusammen mit unseren Angestellten können wir es uns nicht leisten, auf die durch den einheitlichen Luftverkehrsbinnenmarkt gewonnene Freiheit, Rechtssicherheit, Konnektivität und den gestiegenen Wohlstand zu verzichten. Diese grundsätzlichen Vorteile hängen direkt mit den Dynamiken und Unterfangen der EU zusammen. Deshalb rufen wir die EU-Mitgliedstaaten dazu auf, die EU zu erhalten, zu reformieren und zu stärken.





Dubai:

Verdrängungswettbewerb soll fortgeführt werden

Aktuell verlangsamt sich das Mega-Wachstum bestimmter Staatsairlines vom Golf und aus der Türkei. So kürzte Emirates jüngst das Streckenangebot in die USA. Ein Strategiewechsel ist das allerdings nicht: Dubai setzt weiter unverhohlen auf Verdrängung.

Mitte Mai hat die Regierung von Dubai drei Milliarden US-Dollar bereitgestellt, um die beiden Airports Dubai International und Dubai World Central weiter auszubauen. Von heute 90 Millionen Passagieren sollen die Drehkreuze auf 146 Millionen emporschnellen. Manche Planungen benennen sogar 240 Millionen Reisende als Zielgröße.

Dabei hat das Emirat Dubai nicht einmal drei Millionen Einwohner. Die enormen Terminal-Landschaften sind für den Heimatmarkt somit in monströsem Ausmaß überdimensioniert. Ihre Daseinsberechtigung ziehen sie aus der staatlich verordneten Strategie, Umsteigepassagiere aus anderen Weltregionen – insbesondere aus Europa – mit allen finanziellen Mitteln des Verdrängungswettbewerbs abzuziehen.

Dieses Gebaren widerspricht komplett den bestehenden Luftverkehrsabkommen zwischen den VAE und Deutschland.

Und es ist – entgegen offizieller Verlautbarungen aus Dubai und Katar – alles andere als ein geografisch bedingtes Naturgesetz. Denn während zum Beispiel Emirates und Qatar seit 2002 gen Europa um durchschnittlich 18 Prozent pro Jahr (!) gewachsen sind, setzen Fluggesellschaften wie Saudia, Oman Air, Gulf Air oder Kuwait Airways in der gleichen Region auf ein dem Markt angemessenes Wachstum. Deren Wachstumsraten betragen etwa ein Fünftel von jenen bei u. a. Emirates und Qatar Airways.

Die Bedenken gegen Verdrängungswettbewerb teilen auch viele europäische Netzwerk-Airlines wie Air France/KLM. Und nordamerikanische Gesellschaften wie die drei großen US-Netzwerk-Carrier American Airlines, Delta und United Airlines mobilisieren seit Monaten die Öffentlichkeit, um faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber den Golf-Carriern zu erreichen.



		Deutschland	VAE/Katar
Fluggesellschaften	Milliarden-Subventionen	Nein	Ja*
	Marktverhalten entsprechend Luftverkehrsabkommen	Ja	Nein
	Privatwirtschaftlich	Ja	Nein
Steuern	Luftverkehrsteuer	Ja	Nein
	Ertragsteuer	Ja	Nein
	Einkommensteuer Mitarbeiter	Ja	Nein
Gebühren	Flughafengebühren	Hoch	Niedrig
	Flugsicherungsgebühren	Hoch	Niedrig
	Luftsicherheitsgebühren	Hoch	Niedrig
Umwelt	Emissionshandel	Ja	Nein
	Lärmschutz	Ja	Nein
	Lärmabhängige Entgelte	Ja	Nein
	Nachtflugverbote	Ja	Nein
Arbeitsmarkt	40-Stunden-Woche	Ja	Nein
	Kündigungsschutz	Ja	Nein
	Gewerkschaften	Ja	Nein
	Streikrecht	Ja	Nein

*42 Milliarden US-Dollar staatliche Vergünstigungen, Hilfen und Kapitalzuführungen entsprechend Berechnungen von American Airlines, Delta, United Airlines



Telegramm

Flugzeugpatenschaft:

„Die Hessen“ als Botschafter des Hessentages

Über 300 Lufthansa Flugzeuge sind nach deutschen Städten, Bundesländern oder internationalen Metropolen benannt. Die „Hessen“ – eine 2014 auf diesen Namen getaufte Boeing 747-8 – trägt seit Ende Mai zusätzlich das Logo des Hessentages auf ihrem Rumpf. Damit macht sie auf ihren Flügen nach Sao Paolo, Tokio und New York Werbung für die Großveranstaltung, zu der vom 9. bis 18. Juni 2017 über eine Million Gäste erwartet wurden. Das Lufthansa Engagement unterstreicht einmal mehr die hohe Identifikation mit der Region. Im laufenden Jahr sucht das Unternehmen 1 500 neue Mitarbeiter am Standort Frankfurt.



Internet über den Wolken:

Rund 70 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge schon ausgerüstet

Grenzenloses Surfen und Streamen am Himmel über Europa – ab sofort wird das auf vielen Flügen von Lufthansa und Austrian Airlines Realität. Auch auf Eurowings-Flügen wird Internet bereits in wenigen Wochen verfügbar sein. 19 Lufthansa Flugzeuge der Airbus-A320-Familien-Flotte, 31 von Austrian Airlines und 29 von Eurowings wurden bislang mit der dafür notwendigen WLAN-Technologie und den Satelliten-Antennen ausgestattet. Ständig kommen weitere hinzu. Kunden wählen eines von drei Service-Paketen. Bei Lufthansa sind das: FlyNet Message für drei Euro, FlyNet Surf für sieben Euro und FlyNet Stream für zwölf Euro pro Flugstrecke.

Klimaschutz:

Mit Big Data den CO₂-Ausstoß reduzieren

Die Frachtflugzeuge von Lufthansa Cargo legen täglich mehrere Tausend Kilometer zurück. Kein Flug gleicht dem anderen. Verkehrsaufkommen, Wegführung am Himmel und Wetterkapriolen beeinflussen den Treibstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß.

Big Data kann hier helfen. Gemeinsam mit dem IT-Spezialisten Aviaso haben Lufthansa und Lufthansa Cargo den Ops Monitor and Efficiency Analyzer (OMEGA) entwickelt. Die Einführung des IT-Tools ermöglicht während des Fluges gesammelte Daten zum Treibstoffverbrauch systematisch zu analysieren und beispielsweise einen präzisen Plan-, Ist-Abgleich von geflogenen Strecken vorzunehmen. Ergebnis sind eine optimierte Flugplanung und -durchführung. Daraus resultieren mehr Effizienz und weniger CO₂-Ausstoß. Die Zielsetzung von Lufthansa Cargo ist ehrgeizig: Bis 2020 will das Unternehmen gegenüber 2005 den spezifischen CO₂-Ausstoß um 25 Prozent senken. OMEGA leistet dazu einen wichtigen Beitrag, der Beachtung findet. So wurde das Projekt Mitte Mai mit dem „German Award for Excellence“ der renommierten Audit- und Zertifizierungsgesellschaft DQS CFS in der Kategorie „Environmental Responsibility“ ausgezeichnet.

Fluglärmschutzgesetz:

Kein Änderungsbedarf

Ende April stellte die Charité eine umfassende Evaluierung der Lärmwirkungsforschung vor. Die Wissenschaftler haben dafür 328 Veröffentlichungen untersucht. Ergebnis: Seit der letzten Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 haben sich keine grundlegend neuen Erkenntnisse zu den Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm auf den Menschen ergeben. Die bestehenden Schutzkonzepte und geltenden Lärmgrenzwerte tragen damit nach wie vor.



Lufthansa Group: Ihre Ansprechpartner

Impressum

Herausgeber/Verantwortliche:

Andreas Bartels
Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

Martin Leutke
Leiter Media Relations
Lufthansa Group

Deutsche Lufthansa AG
FRA CI, Lufthansa Aviation Center
Airportring, D-60546 Frankfurt

Redaktionsleitung:

Tobias Heinrich, Wolfgang Weber

Redaktionelle Mitarbeit:

Dr. Karsten Benz, Dr. Horst Bittlinger,
Grit Engelbart, Thomas Erich,
Dr. Karlheinz Haag, Alexander Holzrichter,
Jan-Ole Jacobs, Kerstin Lau,
Stefan Landes, Martin Lenz,
Hannes Müller, Sonja Pacher,
Wolfgang Reinert, Bettina Rittberger,
Dr. Gerd Saueressig, Dr. Axel Schmidt,
Peter Schnölzer, Abdullah Sert,
Helmut Tolksdorf, Jörg Waber,
Claudia Walther, Sebastian Zurfähr

Redaktionsschluss:

7. Juni 2017

Agenturpartner:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

Disclaimer

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer

Andreas Bartels

Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

☎ 069 696-3659
✉ andreas.bartels@dlh.de

Thomas Kropp

Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3030
✉ thomas.kropp@dlh.de

Martin Leutke

Leiter Media Relations
Lufthansa Group

☎ 069 696-36867
✉ martin.leutke@dlh.de

Tobias Heinrich

Leiter Repräsentanz Berlin
Konzernpolitik Lufthansa Group

☎ 030 8875-3050
✉ tobias.heinrich@dlh.de

Wolfgang Weber

Pressesprecher
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3300
✉ wolfgang.weber@dlh.de

Jörg Meinke

Leiter Repräsentanz Brüssel
Konzernpolitik Lufthansa Group

☎ 0032 2 290-4305
✉ joerg.meinke@dlh.de

Das neue Onlineangebot des Politikbriefs

➔ www.politikbrief.lufthansagroup.com

Kontakt

➔ lufthansa-politikbrief@dlh.de