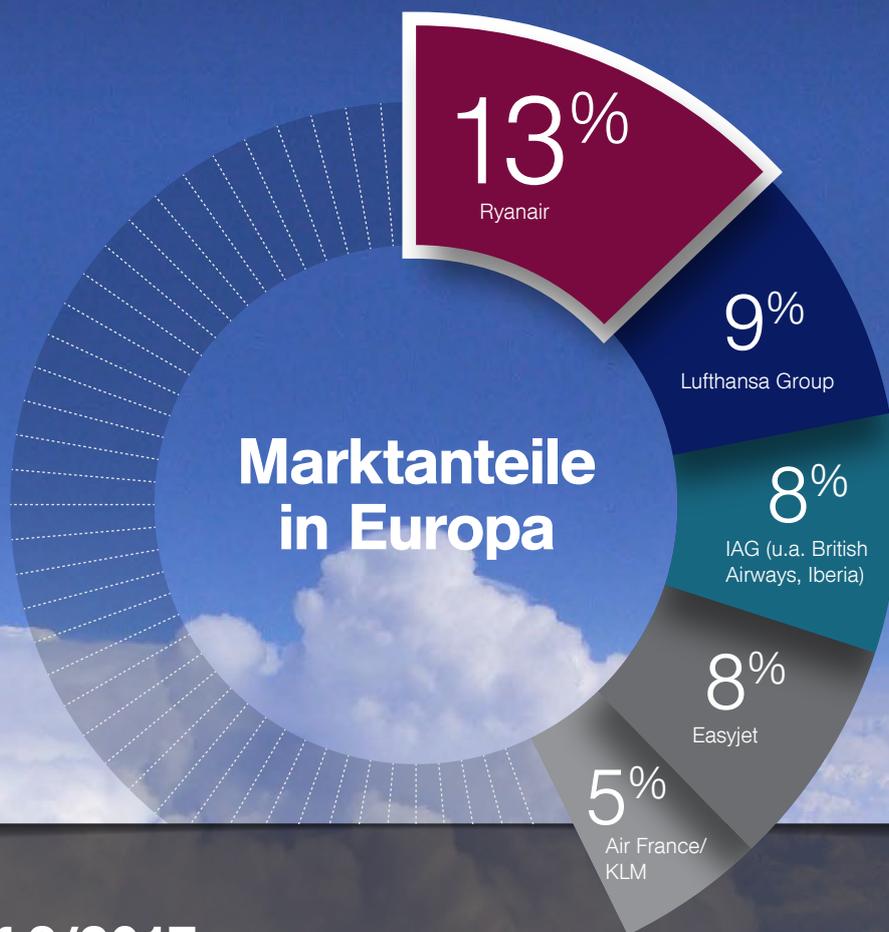




Andere  
Fluggesellschaften:  
57 %



## Marktanteile in Europa

### Politikbrief 3/2017

Für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

Vorwort:	<b>Carsten Spohr</b> , Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG	1
Standort:	<b>Air Berlin-Insolvenz:</b> Deutscher Markt bleibt heiß umkämpft	2
	<b>Luftverkehrsrechte:</b> Fairness im Luftverkehr wahren	3
	<b>Europas Luftverkehr:</b> Airline-Branche im Umbruch	4
	<b>2018:</b> Österreich halbiert die Luftverkehrsteuer – und Deutschland?	6
Wettbewerb:	<b>Ryanair:</b> Die „at others' cost“ Airline	8
	<b>Rahmenbedingungen:</b> Deutschland und Golf-Staaten im Vergleich	9
Telegramm:	<b>Wien:</b> Verfassungsgericht hebt Bauverbot der dritten Piste auf	10
	<b>Nachtflugverbot:</b> Klage der Stadt Mainz abgewiesen	10
	<b>Doha:</b> Lufthansa muss Verbindung streichen	10
	<b>Essen und Bonn:</b> Klare Bekenntnisse zu NRW	10
Kontakt:	<b>Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group</b>	11



## Sehr geehrte Leserinnen, sehr geehrte Leser,

im Namen der Lufthansa Group gratuliere ich den neuen und den wiedergewählten Abgeordneten des 19. Deutschen Bundestages und wünsche viel Erfolg bei der Bewältigung der anstehenden Herausforderungen für unser Land. Ob in der Außen- und Sicherheitspolitik, der Wirtschafts- und Sozialpolitik oder in der Verkehrs- und Umweltpolitik, überall stehen richtungsweisende Entscheidungen an.

Das beherrschende Thema im deutschen Luftverkehr ist nach wie vor die Insolvenz von Air Berlin, die auch gezeigt hat, wie intensiv der Wettbewerb für Deutschlands Fluggesellschaften ist. 160 Airlines werben hierzulande um Kunden für innerdeutsche Strecken, ins europäische Ausland und in alle Welt. Kaum ein anderes Land ist einem so harten Konkurrenzkampf ausgesetzt. Dabei gewinnt das Low-Cost-Segment deutliche Marktanteile, was insgesamt zu sinkenden Erlösen pro Ticket führt. Gleichzeitig setzen die Staats-Airlines aus Asien und insbesondere aus den Golf-Staaten, aber auch zunehmend aus der Türkei, ihren Verdrängungswettbewerb fort. Die Folgen bekam nicht nur Air Berlin zu spüren. Im Mai musste die italienische Traditionsairline Alitalia Insolvenz anmelden. Anfang Oktober traf es die britische Monarch Airlines – europaweit strandeten Zehntausende Passagiere. Weitere Fluggesellschaften müssen harte Einschnitte vornehmen. So entlässt die spanische Iberia rund 1 000 Mitarbeiter.

Die Wettbewerbsintensität wird auch auf absehbare Zeit in Europa und in Deutschland weiter zunehmen. Dabei sehe ich Lufthansa gut gerüstet. Erstens nutzen wir die Möglichkeiten der Digitalisierung wie keine zweite Airline weltweit und kreieren innovative Angebote. Zweitens erhalten wir im laufenden Jahr fast wöchentlich ein fabrikneues, kerosinsparendes Flugzeug. Dadurch senken wir unseren Treibstoffverbrauch und unsere Kosten und leisten wichtige Beiträge zum Klimaschutz. Und drittens haben wir die besten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die man sich als Airline weltweit wünschen kann. Die fast 130 000 Kolleginnen und Kollegen – davon fast 70 000 in Deutschland – machen den Erfolg der Lufthansa Group aus. Ihnen wollen wir auch weiterhin zukunftsichere Arbeitsplätze

und faire Arbeitsbedingungen bieten. Auf unserem künftigen Wachstumskurs können wir allein 2018 zusätzlich 6 000 Menschen eine berufliche Zukunft bieten und investieren hierfür mehr als 3 Milliarden Euro.

Die Lufthansa Group ist und bleibt den Werten der sozialen Marktwirtschaft verpflichtet. Im internationalen Luftverkehr ist das nicht überall eine Selbstverständlichkeit. Nachdem die vergangene Legislaturperiode aus luffahrtpolitischer Sicht mit einem Paukenschlag endete, wünschen wir uns, dass die von der Politik bewiesene Tatkraft weiter anhält, um nationale Alleingänge im Steuerbereich zu beenden bzw. strukturelle Belastungen des heimischen Luftverkehrs abzubauen. Denn der Luftverkehr verbindet Menschen und Kulturen und trägt damit zu Völkerverständigung, Wohlstand und Freiheit bei. In diesem Sinne freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Deutschen Bundestages und wünsche viel Erfolg bei den anstehenden Aufgaben.



**Carsten Spohr**

Vorsitzender des Vorstandes  
der Deutschen Lufthansa AG



## Air Berlin-Insolvenz:

### Deutscher Markt bleibt heiß umkämpft

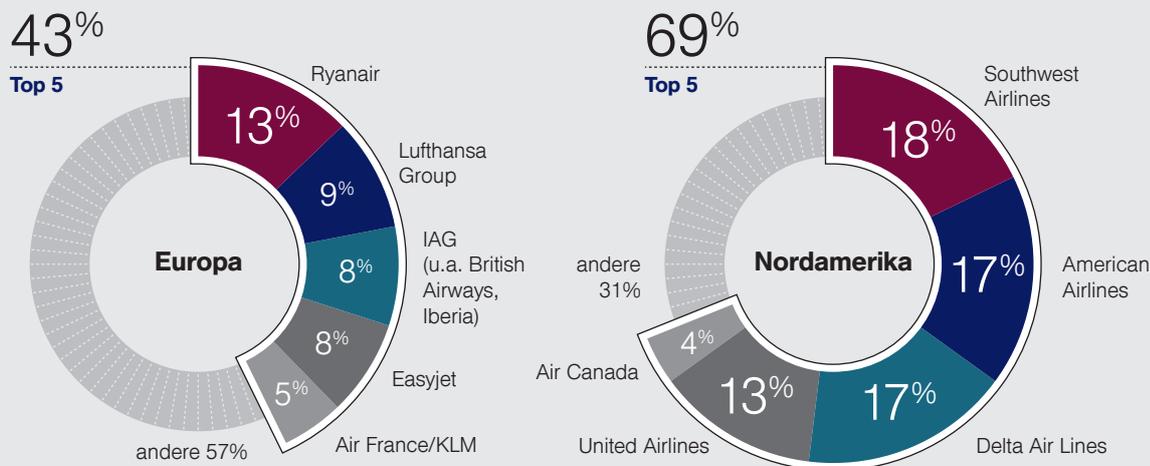
Die Lufthansa Group kauft – vorbehaltlich der Freigabe durch die Wettbewerbsbehörden – Teile der Air Berlin Gruppe. Insgesamt investiert der Konzern dafür 1,5 Milliarden Euro und stellt 3 000 neue Mitarbeiter ein. Das ist gut für Deutschland als Luftfahrtstandort, zumal die Wettbewerbsintensität in Deutschland und Europa weiter äußerst intensiv sein wird.

#### Größe in der Luftfahrt wichtiger Faktor

Fluggesellschaften müssen viele Milliarden Euro in kerosinsparende und leise Flugzeuge investieren. Das fällt umso leichter, je effizienter sie arbeiten. Flottengröße und Passagierzahlen sind dabei wichtige Parameter. Der Vergleich zu den USA zeigt allerdings, dass Deutschlands und Europas Luftverkehrsmärkte äußerst kleinteilig sind – eine weitergehende Konsolidierung ist deshalb unausweichlich.

#### Marktanteile Airlines in Europa / Marktanteile Airlines in den USA

Anteil der geflogenen Passagiere von, nach und in Europa/Nordamerika, inkl. Langstreckenflüge



Quelle: Lufthansa, O&D Marktsize Mai 2016 bis Mai 2017

Vor allem ein großer irischer Wettbewerber warnt vor einer angeblich drohenden Marktdominanz der Lufthansa Group und steigenden Preisen. Dagegen spricht, dass im Luftverkehr in Europa und Deutschland seit Jahren ein intensiver Konkurrenzkampf herrscht – allein in Deutschland konkurrieren 160 Airlines um die Passagiere. Als Folge sind die Ticketpreise kontinuierlich zurückgegangen. Dieser Wettbewerb wird auch nach einem Ausscheiden von Air Berlin aus dem Markt weiter anhalten. Und: Deutsche und europäische Wettbewerbshüter werden etwaige Transaktionen streng prüfen.

#### Keine Marktdominanz absehbar

Die Airlines der Lufthansa Group kommen zusammen auf einen Marktanteil von 34 Prozent; Air Berlin kommt auf 14 Prozent. Die Lufthansa Group möchte nur Teile von Air Berlin erwerben. Damit ist klar, dass ihr Marktanteil dauerhaft und deutlich unter 48 Prozent liegen wird – dem Marktanteil von Ryanair in Irland.

#### Sonderrolle für Zubringerverkehr

Bei der Markteinschätzung ist auch wichtig, dass fast zwei Drittel der Lufthansa Passagiere auf ihrem innerdeutschen Flug als Teil eines internationalen Fluges unterwegs sind.

Wer beispielsweise von Shanghai über Frankfurt nach Hamburg fliegt, für den ist die innerdeutsche Strecke Teil einer Fernreise. Wer die angebliche Marktmacht der Lufthansa auf innerdeutschen Verbindungen beklagt, müsste diese 60 Prozent der Passagiere herausrechnen.

Dabei haben Interkont-Umsteiger genauso wie Europa-Umsteiger eine große Auswahl verschiedener Angebote: Von Berlin nach Bangkok kann ein Passagier zwischen zehn verschiedenen Fluggesellschaften auswählen und umsteigen in Amsterdam, Doha, Helsinki, Istanbul, Frankfurt, Köln, London, Moskau, Paris, Wien oder Zürich. Ab Düsseldorf nach Miami stehen Reisenden sogar 14 verschiedene Umsteigemöglichkeiten zur Verfügung.

#### Ryanair glänzt durch Polemik

Von der nach Passagieren größten europäischen Airline Ryanair kommt derweil nichts als Polemik. Von der Möglichkeit, ein eigenes Angebot abzugeben, um sich verantwortungsvoll im deutschen Markt zu engagieren, haben die Iren abgesehen. Es geht offensichtlich nur um mediale Aufmerksamkeit, die von schwerwiegenden eigenen Problemen ablenken soll.



## Luftverkehrsrechte: Fairness im Luftverkehr wahren

Immer wieder wird von interessierten Seiten vehement gefordert, hochsubventionierten Staats-Airlines aus aller Welt – deren Mitarbeiter häufig ohne jegliche soziale Mindeststandards auskommen müssen – den roten Teppich auszurollen und die Luftverkehrsrechte auszuweiten. Absurd: Diese Rechte sind für die EU und die Bundesregierung das einzige Faustpfand, um ihre Interessen im globalen Luftverkehr in Balance zu halten, da der Luftverkehr nicht den Regeln der Welthandelsorganisation WTO unterliegt.

### Staats-Airlines überfluten heute schon Deutschland

Staatlich hoch geförderte Airlines bedrängen Europa heute schon mit enormen Überkapazitäten. Beispiel Türkei: Turkish Airlines hat ihre Kapazitäten nach Deutschland zwischen 2006 und 2016 um 116 Prozent ausgebaut, um in Istanbul vor den Toren der EU das größte Drehkreuz der Welt zu errichten und mit Reisenden aus der EU zu betreiben. Hier gelten zum Beispiel auch keinerlei Nachtflugbeschränkungen. Ein klarer Auftrag der türkischen Regierung – überproportionales und auf Verdrängung ausgerichtetes Kapazitätswachstum als Staatsraison.

Weiteres Beispiel Dubai: Die staatlich hoch geförderte Emirates schöpft jährlich 2,4 Millionen Interkont-Passagiere von deutschen Airports ab. Dafür beschäftigt der Staats-Konzern hierzulande etwa 230 Mitarbeiter. Zur Einordnung: Die Lufthansa Group beschäftigt in Deutschland annähernd 70 000 Mitarbeiter.

### Gegenseitigen Vorteil durch Luftverkehr weiter wahren

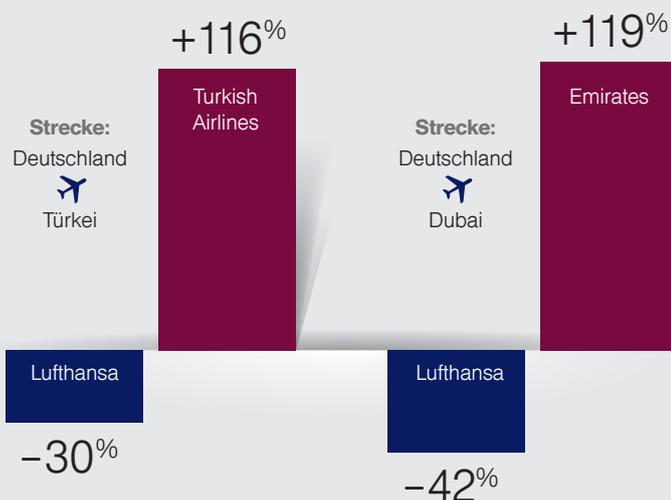
Asiatische Großmächte fordern mehr Start- und Landerechte in Deutschland, sind aber nicht bereit, die eigenen Märkte vergleichbar zu öffnen und beispielsweise Slots an den zentralen Flughäfen zu gewähren. Die Forderung nach zusätzlichen Start- und Landerechten ohne Zugang zur eigenen Infrastruktur widerspricht der elementaren Prämisse nach reziproken – also auf gegenseitigen Vorteil ausgerichteten – Luftverkehrsabkommen.

### Verkehrsrechte: Weltweit geltende Spielregeln

In multilateralen oder bilateralen Abkommen regeln die Staaten insbesondere, wie intensiv Fluggesellschaften zwischen den Ländern Personen und Güter befördern dürfen. Weil der Luftverkehr von der WTO ausgenommen ist, sind die Luftverkehrsabkommen – zusammen mit europäischen Vorschriften – die einzige Stellschraube, um wettbewerbskonformes Marktverhalten halbwegs zu gewährleisten.

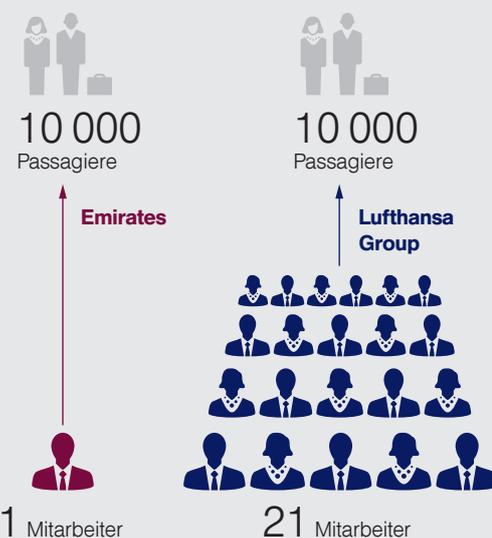
### Ausländische Airlines verdrängen mit Überkapazitäten

Entwicklung des Sitzplatzangebots von 2006 bis 2016



Quelle: OAG, eigene Berechnungen

### Mitarbeiterwirkung pro 10 000 Passagieren in Deutschland



Quelle: OAG, Emirates, eigene Berechnungen



## Europas Luftverkehr: Airline-Branche im Umbruch

Europas Luftverkehr ändert sich fundamental. Vier Entwicklungen prägen die Branche in besonderer Weise.

● Frankfurt

### Istanbul: Optimale Infrastruktur, minimale Belastungen

Die Türkei stärkt vor den Toren der Europäischen Union auf zwei Wegen ihren Luftverkehr: Erstens errichtet sie in Rekord-Bauzeit in Istanbul den weltgrößten Airport. Zweitens bewahrt sie wie die Golf-Staaten ihren Luftverkehrsmarkt von Sonderbelastungen. Im Ergebnis werden künftig noch mehr Umsteigepassagiere über die Türkei reisen, während Drehkreuze wie Frankfurt, München, Paris und Amsterdam das Nachsehen haben.

Vergleichskennzahlen:	Frankfurt	Istanbul
Fläche:	22 km <sup>2</sup>	77 km <sup>2</sup>
Zahl der Start- und Landebahnen 2018:	4	3
nach Erweiterung:	4	6
Passagierkapazitäten 2018:	68 Mio.	90 Mio.
nach Erweiterung:	89 Mio.	200 Mio.
Sonderbelastungen:	Frankfurt	Istanbul
Luftverkehrsteuer:	Ja	Nein
EU-Emissionshandel:	Ja	Nein
Luftsicherheitskosten:	Ja	Nein
Restriktive Nachtflugbeschränkungen:	Ja	Nein

Quellen: Fraport, IGA



### 1. Flottenwachstum in den Golf-Staaten

Es gibt auch Umbrüche bei den Golf-Airlines. Das sollte aber in keiner Weise darüber hinwegtäuschen, dass sie ihre Flugzeugflotten weiter ausbauen. So erwartet Emirates 45 neue Airbus A380. Aktuell betreibt die Staats-Airline 97 dieser Großraumflieger. Zum Vergleich: Alle europäischen Airlines kommen zusammen auf insgesamt 36 A380. Ähnlich verhält es sich bei Boeings Großraumflugzeug 777X, das ab 2020 ausgeliefert werden soll. Emirates hat davon 150 Maschinen bestellt, die Lufthansa Group nur 20. Keine Frage: Emirates setzt nach wie vor auf Verdrängung konkurrierender Airlines aus der EU und den USA.

### 2. Low-Cost-Airlines mit Marktzuwächsen

Laut aktueller Berechnung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) erreichten die Low-Cost-Airlines im vergangenen Winterflugplan hierzulande mit 518 angesteuerten Zielen einen neuen Rekordwert. Das deutlichste Wachstum verzeichnete die irische Ryanair mit 25 Prozent. Gleichzeitig geraten die Ticketpreise weiter unter Druck: Für einen einfachen innerdeutschen Flug sanken sie von einem Korridor von 64 bis 107 Euro auf 44 bis 105 Euro. Und die nächste Bewe-

gung in dem Segment ist vorgezeichnet. So rüsten sich immer mehr Low-Cost-Airlines für Angebote auf Interkontinentalstrecken.

### 3. Weltgrößter Airport in der Türkei

Istanbul eröffnet 2018 seinen neuen Airport. Zum Start liegen die Kapazitäten bei 90 Millionen Passagieren pro Jahr, in wenigen Jahren sollen sie 200 Millionen betragen. Damit avanciert Istanbul zum größten Airport weltweit und stellt London, Paris, Frankfurt und München völlig in den Schatten. Auch, weil Nachtflugverbote, strenge Umweltauflagen oder weitreichende Arbeitsschutzvorgaben – wie in den EU-Staaten üblich – am Bosphorus kaum Bedeutung haben.

### 4. Überkreuzbeteiligungen

Air France-KLM hat Anfang September eine intensive Kapitalverflechtung mit außereuropäischen Airlines beschlossen. Delta Airlines und China Eastern steigen mit jeweils zehn Prozent bei den Franzosen und Niederländern ein. Air France-KLM wiederum übernimmt 31 Prozent an der britischen Gesellschaft Virgin Atlantic. Damit entsteht das erste globale Netzwerk, das seine Kräfte insbesondere auf dem Nordatlantikmarkt bündeln wird.



## Lufthansa nimmt Herausforderung an

Die Lufthansa Group will auch weiterhin Europas Luftverkehrsmarkt aktiv mitgestalten. Die Insolvenz von Air Berlin ist neben der von Alitalia nur ein Beispiel für den hohen Druck im europäischen Luftverkehr. Zusammen mit der Tochter Eurowings wird der Lufthansa Konzern gute und sichere Arbeitsplätze für neue Kollegen anbieten. Entsprechend hart arbeitet das Unternehmen daran, Stückkosten weiter zu senken. Das schafft den notwendigen Spielraum für Milliardeninvestitionen in neueste Flugzeuge, attraktive Lounges und völlig neue digitale Produkte und Services. Zugleich festigt die Lufthansa Group ihre internationale Position durch Joint Ventures mit United, Air Canada, Singapore Airlines, die japanische ANA und Air China.

## Unverändert dringlich: Rahmenbedingungen verbessern

Europas Luftverkehr braucht dringend bessere Rahmenbedingungen, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Einseitige Nachteile müssen von der Politik abgebaut werden, um eine nachhaltige europäische Luftverkehrsindustrie zu ermöglichen:

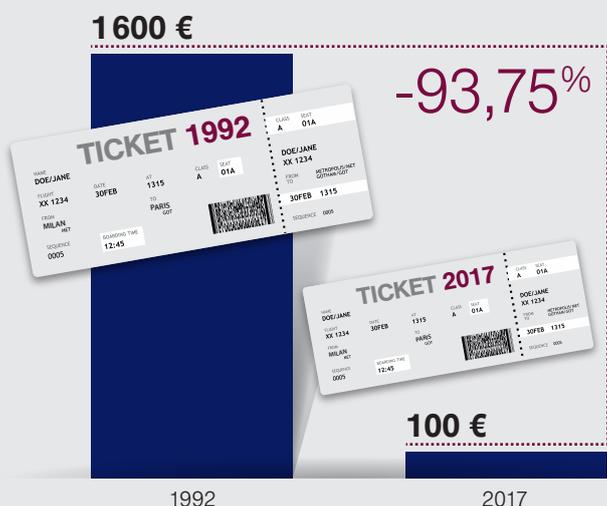
- **Luftverkehrsteuer abschaffen:** Die Sonderabgabe belastet deutsche Fluggesellschaften mit über 540 Millionen Euro pro Jahr. Kein anderes europäisches Land bittet seine eigenen Airlines mit einem solchen Alleingang zur Kasse.
- **Luftsicherheitskosten senken:** Die Luftsicherheitskosten sind in Deutschland seit 2011 um 270 Millionen Euro auf knapp 700 Millionen Euro pro Jahr gestiegen. Zu zahlen sind sie von den Airlines, obwohl es sich um eine hoheitliche Aufgabe handelt. Der Staat muss seiner Verantwortung gerecht werden und die Kosten angemessen schultern.

- **Betriebszeiten erhalten:** Deutsche Flughäfen unterliegen heute schon strengsten Nachtflugregelungen.
- **EU-Emissionshandel beenden:** Ab 2021 greift das von der UN-Luftfahrtorganisation ICAO beschlossene CO<sub>2</sub>-Kompensationssystem CORSIA. Der EU-Emissionshandel für den Luftverkehr wird damit obsolet. Entsprechend muss die EU diese Inzellösung beenden. Ein doppeltes Zur-Kasse-Bitten wäre fatal.
- **Fairen Wettbewerb sicherstellen:** Insbesondere staatlich massiv geförderte Airlines aus den Golf-Staaten, allen voran Qatar Airways und Emirates, verfolgen in Europa eine klare und harte Verdrängungsstrategie. Die EU ist dringend gefordert, im Rahmen der aktuell laufenden Verhandlungen mit den Golf-Staaten eine verlässliche Wettbewerbsaufsicht und Sanktionsmechanismen im Falle von unerlaubten Subventionierungen zu schaffen.

Deutschland und Europa werden vom Export getragen und brauchen aus Gründen der wirtschaftlichen Souveränität starke heimische und global agierende Fluggesellschaften. Denn ohne eigene Netzwerk-Airlines begibt sich der Kontinent in die Abhängigkeit staatlich gesteuerter Airlines aus politisch instabilen Regionen. Der neu gewählte Bundestag hat die Chance, die Rahmenbedingungen für die heimischen Fluggesellschaften deutlich zu stärken.

## Ticketpreise auf europäischen Strecken im Sinkflug

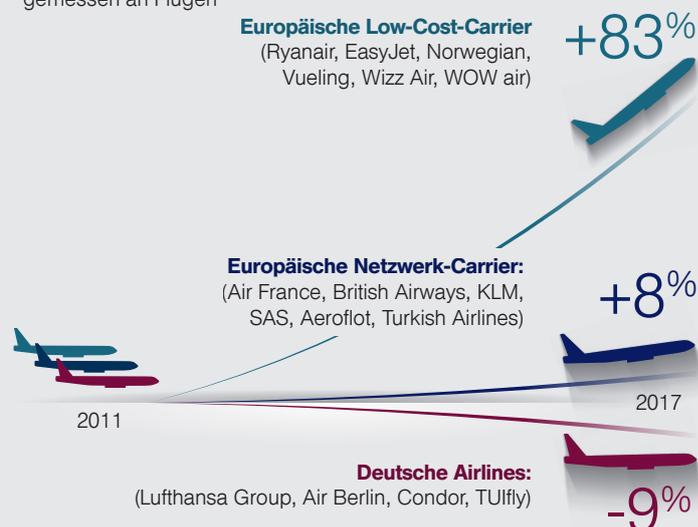
Minimum der Ticketpreise für eine vierköpfige Familie auf der Strecke Mailand – Paris



Quelle: Europäische Kommission

## Low-Cost im Steigflug – heimische Airlines im Sinkflug

Wachstum aus und innerhalb Deutschlands (2011 – 2017), gemessen an Flügen



Quelle: BDL



## 2018:

# Österreich halbiert die Luftverkehrsteuer – und Deutschland?

Deutsche Fluggesellschaften haben seit Einführung der Luftverkehrsteuer im Jahr 2011 insgesamt 3,2 Milliarden Euro an den Fiskus überwiesen. Im gleichen Zeitraum haben die Airlines an heimischen Airports sechs Prozent Marktanteile eingebüßt. Und Deutschlands einst zweitgrößte Fluggesellschaft Air Berlin meldete – auch wegen der Sonderbelastung – Insolvenz an. An dieser Stelle besteht dringender Handlungsbedarf.

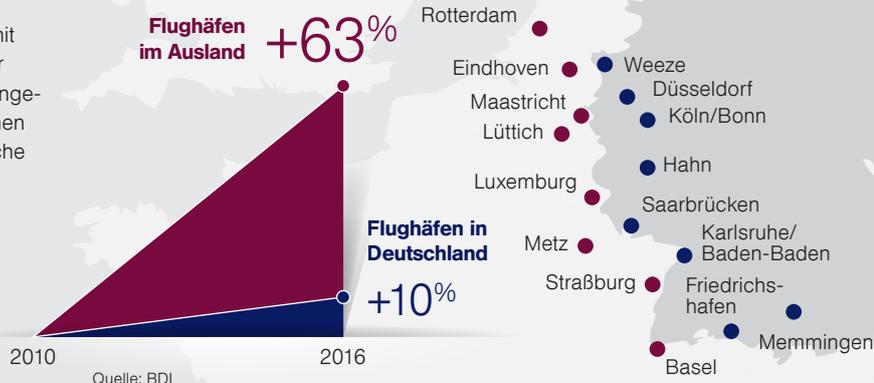
### Deutsche Fluggesellschaften überproportional betroffen



Der Bund hat 2016 mit der Luftverkehrsteuer 1,1 Milliarden Euro eingenommen. 544 Millionen Euro mussten deutsche Fluggesellschaften stemmen.

Quelle: BDL

### Wachstum von Flughäfen nahe der deutschen Grenze



Quelle: BDL

Im Gegensatz zu Deutschland haben unter anderem Irland und die Niederlande ihre Lehren aus den desaströsen Folgen für Airlines und Airports gezogen und die Luftverkehrsteuer abgeschafft. Der Erfolg gibt den Ländern recht: Irlands Luftverkehr verzeichnete in den vergangenen zwei Jahren, die der Abschaffung 2014 folgten, ein deutliches Passagierwachstum von 13 Prozent. Die Niederlande verzeichneten allein im ersten Halbjahr 2017 ein Passagierplus von zehn Prozent. Und Amsterdam Schiphol festigte seinen Platz als drittgrößter Airport Europas – bis 2016 belegte Frankfurt den dritten Rang, inzwischen ist der Airport abgerutscht.

### Österreich halbiert die Luftverkehrsteuer

Auch Österreich geht einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung und wird die Luftverkehrsteuer 2018 halbieren. Die Marktentwicklung ist deutlich: Vor Einführung der Abgabe im Jahr 2011 legten die Passagierzahlen überdurchschnittlich zu. Seither stagnieren die Zahlen. Den Tiefpunkt im EU-Vergleich erreichte das österreichische Passagierwachstum 2015: Unter den 28 EU-Staaten sowie der Schweiz belegte die Alpenrepublik Platz 29. Und 2016 erlangte Österreich mit einem Mini-Wachstum von 1,0 Prozent den bescheidenen 27. Platz. Der radikale Schnitt bei der Luftverkehrsteuer schafft wieder Wachstumsperspektiven.

### Deutschland sollte folgen

Der Handlungsdruck ist auch in Deutschland parteiübergreifend erkannt. So erklärte Volker Kauder, Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Ende März: „Die Luftverkehrsteuer hat die längste Gegenwart hinter sich.“ Und Bundeswirtschaftsministerin Brigitte Zypries, SPD, stellte Mitte August klar: „Die Luftverkehrsteuer benachteiligt einseitig deutsche Luftverkehrsunternehmen. Ihre Abschaffung würde die Wettbewerbsfähigkeit stärken.“ Auch auf Länderebene steigt der Druck. So wird die CDU/FDP-Regierungsfraktion in Nordrhein-Westfalen gemäß Koalitionsvertrag im Bundesrat die Initiative zur Abschaffung ergreifen.

Bund und Länder werden angesichts der weiterhin positiven Konjunkturaussichten von steigenden Steuereinnahmen profitieren. Dieser finanzielle Spielraum sollte genutzt werden, um Wachstum und Wohlstand auch langfristig zu sichern. Das Ende der Luftverkehrsteuer wäre dafür ein wichtiger und richtiger Schritt.

### Luftverkehrsteuer abschaffen – Milliarden-Wachstum freisetzen

Laut aktueller Studie von PwC würde das Ende der deutschen Luftverkehrsteuer allein bis zum Jahr 2020 ein jährliches BIP-Wachstum in Höhe von 4,1 Milliarden Euro entfesseln und bis 2020 über 12 000 neue Arbeitsplätze schaffen. Und: Die zusätzlichen Steuereinnahmen aus anderen Steuerquellen (z. B. Lohn- und Einkommenssteuer) würden den Wegfall der Luftverkehrsteuer mehr als wettmachen.



## Ryanair: Die „at others' cost" Airline

Ryanair will in Deutschland den eigenen Marktanteil von gegenwärtig 9 auf 20 Prozent mehr als verdoppeln. Dabei kämpfen die Iren mit harten Bandagen: Die Politik wird verhöhnt, Kommunen und Landespolitik werden gegeneinander ausgespielt und Mitarbeiter zu Dumpinglöhnen beschäftigt – und zwar zunehmend auf deutschem Boden.

„Ryanair ist gewiss kein Arbeitgeber, wie ich ihn mir wünsche.“

**Tarek Al-Wazir**, hessischer Wirtschaftsminister

„Ryanair ist ein Unternehmen, das auf Kosten der Kommunen, der Steuerzahler und der eigenen Arbeitnehmer riesige Gewinne macht.“

**Michael Müller**, Regierender Bürgermeister von Berlin

„Es ist unfair, wenn Crews mit irischen Verträgen, zu irischen Arbeits- und Entlohnungsbedingungen von Belgien aus fliegen.“

**Frank Bsirske**, ver.di-Vorsitzender

„Wir sind wütend, dass Ryanair sich nicht an das Gesetz hält und ihren Kunden nicht das gewährt, was ihnen zusteht.“

**Andrew Haines**, Chef der britischen Zivilluftfahrtbehörde CAA

„Die Ryanair-Piloten wollen einen stabilen Arbeitsvertrag mit direkter Anstellung.“

**Jon Horne**,  
Vice-Präsident der europäischen Pilotengewerkschaft ECA

„Wir sind regelmäßig erpresst worden und waren zum Spielball von Ryanair verkommen.“

**Michael Wolf**, Oberbürgermeister der Stadt Altenburg/Thüringen

„Ich halte fest, dass wir die Bedingungen, zu denen Ryanair seine Mitarbeiter beschäftigt, ganz und gar nicht gut finden.“

**Heiko Kassekert**, Mitglied des Hessischen Landtags

### Milliardengewinne und Sozialdumping – zwei Seiten einer Medaille

Ryanair rühmt sich als äußerst erfolgreiche Airline. Und tatsächlich: Der Konzern hat seit 2011 Gewinne in Höhe von rund fünf Milliarden Euro erzielt. Auf dem Rücken der Arbeitnehmer: Denn Ryanair entzieht sich seit jeher seiner Arbeitgeberverantwortung und operiert am Rande der Legalität. So kritisieren nicht nur Gewerkschaftler, dass manch Ryanair-Vollzeitbeschäftigter in Deutschland nicht einmal den gesetzlich geltenden Mindestlohn erhalte. Die Gründung von Betriebsräten werde systematisch unterbunden. Firmenchef Michael O'Leary: „Wir erkennen die Pilotengewerkschaft nicht an, deswegen machen sie uns Probleme, also sollen sie zur Hölle fahren.“

Ein besonders heikles Thema sind die Beschäftigungsverhältnisse der Piloten. Diese arbeiten bei Ryanair nach Presseberichten oftmals als Scheinselbstständige, was gegen geltendes Recht verstößt. Vorteile für Ryanair: Die Leiharbeiter haben keinen Anspruch auf bezahlten Urlaub, der Konzern muss den Piloten im Krankheitsfall kein Gehalt zahlen und er kann sie nach Belieben entlassen. Nicht nur Gewerkschaftler, auch Fliegerärzte problematisieren, dass Piloten damit massiv unter Druck gesetzt werden. Denn wo klassisch angestellte

### Ryanair und die Piloten – eine ARD-Reportage

Ende März hat die ARD eine vielbeachtete Reportage zur Beschäftigungssituation der Piloten bei Ryanair ausgestrahlt.



[Reportage ansehen](#)



Mitarbeiter sich krank melden können, stünde bei ohnehin unterdurchschnittlich vergüteten Ryanair-Piloten leicht die Existenz auf dem Spiel, wenn die zahlreichen Medienberichte stimmen. Diese Beschäftigungskonstruktionen gehen einseitig zulasten der Piloten.

### Kein verlässlicher Partner für Flughäfen

Ryanair belastet aber nicht nur seine Mitarbeiter, sondern liegt auch den Steuerzahlern auf der Tasche. So spielt die Fluggesellschaft Kommunen mit defizitären Kleinstflughäfen regelmäßig gegeneinander aus. Michael O’Leary formulierte zum Ryanair-Start in Cochstedt bei Magdeburg 2011: „Die Formel ist einfach. Wenn die Kosten steigen, verlässt Ryanair den Flughafen wieder.“

Anders formuliert: Wenn die Subventionen nicht mehr fließen, sucht Ryanair das Weite. So hat die Airline im thüringischen Altenburg zunächst Marketingzuschüsse von mehreren Hunderttausend Euro pro Verbindung eingestrichen. Für Ryanair wurde am Flughafen sogar in ein zweites Terminal investiert. Doch dieses wurde nur neun Monate nach Eröffnung obsolet. Denn als Land und Stadt die Werbezuschüsse nicht mehr übernehmen wollten, zog Ryanair ab. Anschließend schlug Ryanair ihre Zelte im nur 170 Kilometer entfernten Cochstedt auf – und verließ auch diesen Airport. Ähnliches erlebten Lübeck, Friedrichshafen oder das österreichische Klagenfurt.

### Ryanair macht Schlagzeilen

Die Zeichen mehren sich, dass das rücksichtslose Geschäftsgebahren von Ryanair an seine Grenzen stößt. Ende September hat Andrew Haines, Chef der britischen Zivilluftfahrtbehörde CAA (Civil Aviation Authority), im Zuge der Streichung zig Tausender Ryanair-Flüge der Airline eine „permanente Irreführung“ von Passagieren vorgeworfen. Ryanair habe den Passagieren nicht mitgeteilt, dass sie das Recht hätten, auf andere Airlines umgebucht zu werden. Kurz zuvor hat der Europäische Gerichtshof entschieden, dass Ryanair-Personal an den Gerichten arbeitsrechtliche Streitigkeiten vortragen darf, an denen sie ihre Heimatbasis haben. Mitarbeiter können künftig also deutlich leichter ihre Rechte einfordern. Dass es unter der Belegschaft rumort, ist ein offenes Geheimnis. So opponieren Medienberichten zufolge die Piloten: Sie organisieren sich und fordern bessere Arbeitsbedingungen für alle Ryanair-Mitarbeiter. Staatsanwälte in Deutschland und anderen EU-Ländern vermuten hinter der Beschäftigung scheinselfständiger Piloten seit Jahren Steuer- und Sozialbetrug. Zahlreiche Ryanair-Basen wurden bereits durchsucht.

Ryanair pflegt den Ruf der Low-Cost-Airline. Angesichts des Geschäftsgebahrens wäre „at others’ cost“ Airline treffender.

### Staatlich geförderter Expansionsdrang

Irlands Schuldenberg beträgt über 200 Milliarden Euro. Die Pro-Kopf-Verschuldung übersteigt sogar die Griechenlands deutlich. Gleichwohl gewährt der Staat Ryanair niedrigste Steuern und erließ trotz Finanzkrise 2014 die zuvor geltende Luftverkehrsteuer komplett. Die Airline gewinnt damit noch mehr Spielraum, um Gewinne zu steigern, Kapazitäten auszubauen und in Europa weitere Wettbewerber zu verdrängen.

### Ryanair: 50 Prozent auf alles – und noch mehr!

**50%** Rabatt auf **Flughafengebühren** der Fraport in Frankfurt

**50%** niedrigere **Unternehmensbesteuerung** in Irland

**0%** **Luftverkehrsteuer** in Irland

**0%** Beiträge in deutsche **Rentenkassen** für scheinselfständige Piloten

**0%** Beiträge in deutsche **Krankenkassen** für scheinselfständige Piloten

**0%** Lohnfortzahlung im **Krankheitsfall** für scheinselfständige Piloten

**0%** **Urlaubsanspruch** für scheinselfständige Piloten

**0%** **Kündigungsschutz** für scheinselfständige Piloten

**0%** **Tariffindung** der Ryanair-Mitarbeiter weltweit

**0%** **gewerkschaftliche Bindung** der Ryanair-Mitarbeiter weltweit

50%

0%

SUPER BILLIG



## Rahmenbedingungen: Deutschland und Golf-Staaten im Vergleich

Staatliche Airlines vom Golf – insbesondere Emirates und Qatar – schöpfen jedes Jahr viele Millionen Reisende von deutschen und europäischen Flughäfen ab und lenken die globalen Passagierströme zunehmend über ihre Mega-Drehkreuze. Die Regierungen in den Vereinigten Arabischen Emiraten und Katar fördern den Verdrängungswettbewerb massiv. Der Vergleich zeigt, dass sich deutsche Fluggesellschaften unter ungleich schwierigeren Bedingungen behaupten müssen.



		Deutschland	VAE/Katar
<b>Fluggesellschaften</b>	Milliarden-Subventionen	Nein	Ja*
	Marktverhalten entsprechend Luftverkehrsabkommen	Ja	Nein
	Privatwirtschaftlich	Ja	Nein
<b>Steuern</b>	Luftverkehrsteuer	Ja	Nein
	Ertragsteuer	Ja	Nein
	Einkommensteuer Mitarbeiter	Ja	Nein
<b>Gebühren</b>	Flughafengebühren	Hoch	Niedrig
	Flugsicherungsgebühren	Hoch	Niedrig
	Luftsicherheitsgebühren	Hoch	Niedrig
<b>Umwelt</b>	Emissionshandel	Ja	Nein
	Lärmschutz	Ja	Nein
	Lärmabhängige Entgelte	Ja	Nein
	Nachtflugverbote	Ja	Nein
<b>Arbeitsmarkt</b>	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

**Wien:** Verfassungsgericht hebt Bauverbot der dritten Piste auf

Seit vielen Jahren kämpft die österreichische Wirtschaft um den Ausbau des in Kernzeiten bereits ausgelasteten Drehkreuzes Wien. Ende Juni hat der österreichische Verfassungsgerichtshof verlautbart, dass in dem Fall neuerlich vom Bundesverwaltungsgericht zu entscheiden ist. Mit deutlichen Worten hob er das vorangegangene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts als verfassungswidrig auf:

„Das Bundesverwaltungsgericht hat vor allem den Klimaschutz und den Bodenverbrauch in einer verfassungswidrigen Weise in seine Interessensabwägung einbezogen (...) Das Verwaltungsgericht hat zudem die mit dem Projekt verbundenen Kohlendioxid-Emissionen fehlerhaft berechnet. Vereinfacht formuliert: Laut Feststellung eines gerichtlichen beeideten Sachverständigen wären nur die Emissionen einzurechnen, die während Start und Landung erfolgen („LTO-Emissionen“ – Landing and Take Off). Der Senat des BVwG hingegen hat in seiner Prognose für das Jahr 2025 Emissionen berücksichtigt, die während des gesamten Fluges anfallen („Cruise-Emissionen“).“

**Nachtflugverbot:** Klage der Stadt Mainz abgewiesen

Das Fluglärmschutzgesetz hält, was es verspricht. So bestätigte der hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) Mitte Juli, dass die gesetzlich verankerten Grenzwerte die gesundheitlichen Folgen von Fluglärm hinreichend widerspiegeln. Mit dieser Begründung wies der VGH eine Klage der Stadt Mainz für eine weitere Einschränkung des Nachtflugverkehrs vollständig ab.

Das Gericht hat sich intensiv mit den jüngsten Fluglärmforschungsstudien auseinandergesetzt, allen voran die Frankfurter NORAH-Studie. Diese gilt als umfangreichste Untersuchung zu dem Thema weltweit. Die Richter argumentierten, dass sich auch aus der NORAH-Studie keine neuen Anhaltspunkte für drohende Gesundheitsgefahren weit vor Erreichen der Lärmwerte im Fluglärmschutzgesetz ergäben. Anfang 2017 haben auch Wissenschaftler der Berliner Charité festgestellt, dass „mit dem Fluglärmschutzgesetz von 2007 ein Regelwerk vorliegt, welches die Lärmschutzbelange der Bevölkerung auch angesichts der seit 2007 gewonnenen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung umfassend und angemessen berücksichtigt.“

**Doha:** Lufthansa muss Verbindung streichen

Lufthansa wird Ende Oktober ihren täglichen Flug zwischen Frankfurt und Doha einstellen. Grund ist, dass Qatar Airways auch in Deutschland mit Dumping-Angeboten systematisch einen nachhaltigen Luftverkehr zwischen den beiden Städten untergräbt. Um europäische Passagiere nach Asien und Afrika über das Doha-Drehkreuz zu transportieren, hat die Staats-Airline ihre Kapazitäten zwischen Frankfurt und Doha in den vergangenen zehn Jahren um sagenhafte 117 Prozent ausgebaut.

In diesem auf Verdrängung ausgerichteten Wettbewerb muss Lufthansa als privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen nun die Strecke streichen. Es ist die vierte Verbindung, die die deutsche Fluggesellschaft in den vergangenen drei Jahren aus diesem Grund Richtung Golf einstellen musste.

**Essen und Bonn:**

Klare Bekenntnisse zu NRW

Seit Mitte September ist ein Lufthansa Airbus A350 auf den Namen der größten Ruhrgebietsstadt Essen getauft. Der „fliegende Botschafter“ steuert aktuell Mumbai, Boston, Delhi und Hongkong an. Eine weitere A350 wurde jüngst am 20. Oktober auf den Namen Bonn getauft. Die Beispiele unterstreichen, dass Nordrhein-Westfalen eine wesentliche Rolle in der Wachstumsstrategie der Lufthansa Group spielt. Entsprechend soll die Mitarbeiterzahl von 5 000 auf 6 500 steigen.



Thomas Kufen, Oberbürgermeister der Stadt Essen, tauft die Airbus A350-900 D-AIXE auf den Namen „Essen“.



## 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. Horst Bittlinger, Grit Engelbart,  
Florian Gränzdröffer, Dr. Karlheinz Haag,  
Alexander Holzrichter, Jan-Ole Jacobs,  
Jan Körner, Martin Lenz, Dr. Harald Luther,  
Barbara Pagenkämper, Dr. Gerd Saueressig,  
Peter Schnölzer, Abdullah Sert,  
Helmut Tolksdorf, Veronika Wüster,  
Sebastian Zurfähr

#### Redaktionsschluss:

16. Oktober 2017

#### Agenturpartner:

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

#### Disclaimer

[www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer](http://www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer)

#### Andreas Bartels

Leiter Konzernkommunikation  
Lufthansa Group

☎ 069 696-3659  
✉ [andreas.bartels@dlh.de](mailto:andreas.bartels@dlh.de)

#### Thomas Kropp

Leiter Konzernpolitik  
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3030  
✉ [thomas.kropp@dlh.de](mailto:thomas.kropp@dlh.de)

#### Martin Leutke

Leiter Media Relations  
Lufthansa Group

☎ 069 696-36867  
✉ [martin.leutke@dlh.de](mailto:martin.leutke@dlh.de)

#### Tobias Heinrich

Leiter Repräsentanz Berlin  
Konzernpolitik Lufthansa Group

☎ 030 8875-3050  
✉ [tobias.heinrich@dlh.de](mailto:tobias.heinrich@dlh.de)

#### Wolfgang Weber

Pressesprecher  
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3300  
✉ [wolfgang.weber@dlh.de](mailto:wolfgang.weber@dlh.de)

#### Jörg Meinke

Leiter Repräsentanz Brüssel  
Konzernpolitik Lufthansa Group

☎ 0032 2 290-4305  
✉ [joerg.meinke@dlh.de](mailto:joerg.meinke@dlh.de)

#### Das neue Onlineangebot des Politikbriefs

➔ [politikbrief.lufthansagroup.com](http://politikbrief.lufthansagroup.com)

#### Kontakt

➔ [lufthansa-politikbrief@dlh.de](mailto:lufthansa-politikbrief@dlh.de)