



POLITIKBRIEF

Februar
2021

#LHLongestFlight

Am 1. Februar hat Lufthansa Polarforscher von Hamburg zu den Falklandinseln geflogen – der längste Nonstop-Passagierflug in der Lufthansa Geschichte.



Kündigung der Condor-Kooperation: Eigene Arbeitsplätze sichern	1
Lufthansa Vorstand Dr. Michael Niggemann: Im Gespräch zu Condor	2
Restart vorbereiten: Strategien für den Weg aus der Talsohle	3
Luftfracht ist Teil der Pandemiebekämpfung: Einheitliche, verlässliche Regeln nötig	4
Staatliche Stabilisierung: Lufthansa zahlt KfW-Darlehen zurück	5
Lufthansa Rekordflug für die Klimaforschung: Antarktisexpedition trotz Corona	5
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	6

Kündigung der Condor-Kooperation

EIGENE ARBEITSPLÄTZE SICHERN

Die Strategie stand bereits vor der Pandemie fest: Weil das Wachstumspotenzial bei touristischen Zielen hoch ist, wird sich die Lufthansa Group in diesem Segment stärker positionieren. Das Streckennetz der Konzern-Airlines bietet hierfür gute Voraussetzungen. Bereits vor der Corona-Krise war der Anteil der Privatreisenden an Bord von Lufthansa Flügen überdurchschnittlich. Und es ist absehbar, dass Urlaubsreisen nach der Krise schneller anziehen werden als Geschäftsreisen.

Die Pandemie führt aber nicht nur zu einer Verschiebung der Nachfrage, sondern vor allem zu einem Rückgang. Lufthansa unternimmt große Anstrengungen, diese beispiellose Krise zu meistern. Neben vielen Maßnahmen zu Kosteneinsparungen ist dabei vor allem entscheidend: Den Flugbetrieb wieder in die Profitabilität zu führen. Um die Auslastung der eigenen Flüge zu verbessern, hat das Unternehmen schon im Frühjahr 2020 weitreichende Schritte eingeleitet. So kündigte Lufthansa Wetleaseverträge mit verschiedenen Partner-Airlines, um eigene Kapazitäten besser auszulasten. Verträge, die Passagierströme von Lufthansa auf andere Airlines verlagern, werden nicht fortgeführt. Aus diesem Grund wurde auch die bisherige Kooperation mit Condor für besondere Buchungsoptionen von Zubringerflügen aus dem Lufthansa Netz sowie für Miles & More zum 1. Juni 2021 beendet. Condor hat weiterhin die Möglichkeit, Zubringerflüge bei Lufthansa über marktübliche Zugänge zu buchen sowie selbst Zubringerflüge anzubieten.

Dass Vereinbarungen zwischen Geschäftspartnern – oder erst recht Konkurrenten – nicht ewig währen und die Zusammenarbeit vertragsgemäß verändert oder beendet werden kann, ist eine Selbstverständlichkeit. Kein Grund für Aufregung – eigentlich. Die scharfe Kommentierung von Condor sowie die Beschwerde beim Bundeskartellamt und die bei der EU eingereichte Klage zeugen von Nervosität. Für die Politik ergibt sich ein gewisses Dilemma, weil beide Airlines staatlich gestützt werden. So manch ein politischer Akteur sieht sich zwischen Baum und Borke. Die in 2019 gewährte Rettungsbeihilfe sowie ein im April 2020 von der Bundesregierung und dem Land Hessen verbürgter Langfristkredit der KfW von 550 Millionen Euro unter anderem zur Rückführung der Rettungsbeihilfe ermöglichten Condor, zunächst zu überleben und anschließend das Schutzschirmverfahren zu verlassen. Der KfW-Kredit soll das Unternehmen bis zu einem avisierten Verkauf stützen. Auch die Lufthansa Group hat umfangreiche staatliche Stabilisierung erfahren – nach den drei erfolgreichsten Jahren der Unternehmensgeschichte.

Missbraucht Lufthansa nun wie behauptet ihre Marktmacht, wenn sie eine Kooperation mit einem Wettbewerber ordentlich kündigt und sich auf ihre eigene Erholung und damit auf den Schutz ihrer Mitarbeiter fokussiert? Ist es unlauterer Wettbewerb, wenn ein staatlich gestütztes Unternehmen einem anderen staatlich gestützten Unternehmen keine Sonderkonditionen mehr einräumt, sondern die eigene Gesundheit priorisiert? Wohl kaum. Selbst ohne Pandemie hätte Lufthansa aufgrund der angestrebten Stärkung des Tourismussegments diese außergewöhnliche Rahmenvereinbarung mit Condor gekündigt. Vor wenigen Monaten wollte Condor mit staatlicher Unterstützung Unterschlupf bei der polnischen Staatsairline LOT finden. Soll die Lufthansa einen unmittelbaren Konkurrenten subventionieren?

Staatliche Stabilisierung kann ganz sicher kurzfristig finanzielle Engpässe überbrücken. Die Tragfähigkeit eines Geschäftsmodells und die Bereitschaft, selbst unternehmerisches Risiko zu tragen, kann sie aber nicht ersetzen. Lufthansa hat schnell auf die Krise reagiert und seine Geschäftstätigkeit an die neuen Bedingungen angepasst. So wurde eine Verkleinerung der Lufthansa Group auf den Weg gebracht. 150 Flugzeuge der knapp 800 des Konzerns werden ausgeflottet. Condor hält bisher an ihren rund 50 Flugzeugen fest, und das obwohl die Flotte Modernisierungsbedarf hat, und das Unternehmen für einen Käufer attraktiv werden muss. Denn die Rückzahlung des Kredites soll erklärtermaßen durch die Veräußerung des Unternehmens möglich werden. So schwierig ein solches Vorhaben in der aktuellen Lage ist, so wenig kann ein anderer Marktteilnehmer für sein Gelingen in die Pflicht genommen werden.

Lufthansa Vorstand Dr. Michael Niggemann

IM GESPRÄCH ZU CONDOR

Bedeutet die Kündigung der Kooperation, dass Condor bei Lufthansa keine Zubringerflüge mehr buchen kann?

Nein. Condor hat weiterhin die Möglichkeit, Zubringerflüge bei Lufthansa zu buchen, allerdings nicht mehr zu Vorzugskonditionen. Ab Sommer dieses Jahres gelten die gleichen Kooperationsbedingungen für die Buchung von Zubringerflügen, wie für viele andere Wettbewerber auch. Soweit für Kunden der Condor ein Zubringerflug bei Lufthansa gebucht wurde, kann das Gepäck weiterhin durchgecheckt werden.

Condor hat Beschwerde beim Bundeskartellamt eingelegt. Lufthansa missbrauche ihre marktbeherrschende Stellung. Was entgegenen Sie?

Aus unserer Sicht hat diese Beschwerde keine Berechtigung. Man kann der Lufthansa Gruppe nicht den Vorwurf machen, dass sie in Konkurrenz zu „Condor-Strecken“ trete. Denn es gibt im Wettbewerb keine Streckenmonopole, und wir können der Condor auch nicht das unternehmerische Risiko abnehmen. Zudem hat Condor keinen Anspruch auf Sonderkonditionen zur Buchung von Zubringerflügen. Es gilt Vertragsfreiheit – grundsätzlich schon bezüglich des „Ob“ und umso mehr beim „Wie“. Condor kann alternativ eigene Zubringerflüge organisieren oder zu dem für sie zentralen Flughafen Frankfurt die Bahn als Zubringer nutzen. So machen auch wir es für viele Verbindungen.

Ist Condor ein Sonderfall?

Wir befinden uns in der schlimmsten Krise, die wir je erlebt haben. Um das Unternehmen und seine Beschäftigten in eine erfolgreiche Zukunft zu führen, kämpfen wir um jeden Arbeitsplatz. Deshalb stehen alle Kooperationsformen auf dem Prüfstand. Bei anderen Airlines mussten wir die Zusammenarbeit ganz beenden. Bei Condor kündigen wir nur die bisher geltenden Sonderkonditionen, nicht aber die allgemeine Möglichkeit zur Buchung von Zubringerflügen.

Ist es aus Ihrer Sicht legitim, dass ein staatlich stabilisiertes Unternehmen solche Schritte gegen einen ebenfalls von der öffentlichen Hand gestützten Mitbewerber unternimmt?

Condor hat ebenfalls staatliche Unterstützung in Anspruch genommen; nach unserem Verständnis gemessen an der Größe des Unternehmens sogar mehr als die Lufthansa Gruppe – und das ohne mit uns vergleichbaren beihilferechtlichen Auflagen. Darüber hinaus konnte sich Condor im Schutzschirmverfahren von diversen Schulden befreien. Condor selbst weist immer wieder auf die erfolgreiche Restrukturierung hin. Man sei ein „gesundes Unternehmen“.

Die Rechtmäßigkeit der Unterstützung von Condor können wir mangels Detailinformationen nicht bewerten. Wir sind jedenfalls unsererseits überzeugt, dass die Genehmigung der Staatshilfen für die Lufthansa Gruppe und deren Bedingungen im Einklang mit dem EU-Recht stehen.

Die Frage der staatlichen Unterstützung darf auf kommerzielle Entscheidungen der Unternehmen keinen Einfluss haben. Das gilt für uns und für Condor gleichermaßen. Auch Condor sollte sich schlicht dem Wettbewerb stellen und damit den Beweis für die eigene Zukunftsfähigkeit antreten.

**DR. MICHAEL NIGGEMANN**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

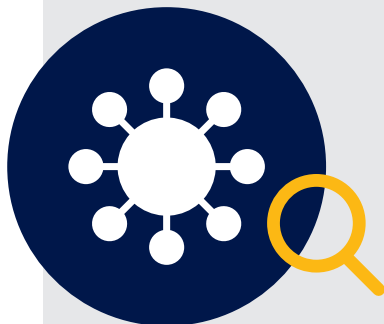
Restart vorbereiten

STRATEGIEN FÜR DEN WEG AUS DER TALSOHLE

So massiv wie nie zuvor ist der weltweite Flugverkehr seit dem vergangenen Jahr eingebrochen. Noch besteht keine Aussicht auf schnelle Besserung. Virusmutationen dämpfen weltweit die Bereitschaft für Öffnungsschritte. Immer kurzfristiger werden neue und komplexe Reiserestriktionen wirksam. Die Lage hat sich zu Beginn des Jahres 2021 noch einmal verschärft.

Politische Handlungsfelder für sicheres Fliegen in der Pandemie

Verlässliche Teststrategie entwickeln



„Safe Travel“-Korridore definieren



Test- und Impfnachweise digitalisieren



Lufthansa ermöglicht Mindestkonnektivität

Unter strikter Einhaltung der Reise- und Hygieneregeln stellt Lufthansa derzeit eine geringe Mindestkonnektivität sicher. Die meisten unserer Passagiere fliegen aus wichtigen dienstlichen oder persönlichen Gründen – etwa für zwingende Geschäftstermine wie die Wartung von Maschinen oder um nach Hause zu kommen. Auch Diplomaten nutzen die Verbindungen. Zudem werden die Frachtkapazitäten in Passagierflugzeugen für Transporte und die Aufrechterhaltung der Wertschöpfungsketten genutzt.

Für das erste Quartal 2021 rechnet Lufthansa mit einer Kapazität von weniger als 20 Prozent des Vorkrisenwerts. Dass dies kein Dauerzustand sein kann, ist selbsterklärend. Entsprechend wollen wir frühzeitig und vorausschauend die nötigen Vorbereitungen für den Wiederhochlauf des Flugverkehrs treffen. Reisen sollte sukzessive wieder möglich werden – auch wenn die Pandemie noch nicht vollständig überwunden ist.

Teststrategien statt Quarantäneregeln

Neben der Impfung ist vor allem eine umfassende und verlässliche Teststrategie von zentraler Bedeutung, um Fliegen wieder zu ermöglichen. Sie ist zur Risikokontrolle deutlich besser geeignet als eine pauschale Quarantänepflicht, die oft

unverhältnismäßig, kaum kontrollierbar und entsprechend gesundheitspolitisch fragwürdig ist. Tests hingegen lassen sich gezielt einsetzen, um das Einschlepprisiko zu minimieren.

Auf interkontinentalen Strecken sollten „Safe Travel“-Korridore definiert werden, zum Beispiel in Richtung USA. So lassen sich verlässliche Konzepte schrittweise ausrollen, ohne – wie bisweilen suggeriert – gleich unkontrolliert alle Schleusen öffnen zu müssen.

Um die Abläufe am Flughafen effizient zu gestalten, bedarf es ferner einer Digitalisierung notwendiger Nachweise für Tests und Impfungen. Die Digitale Einreiseanmeldung (DEA) könnte eine Möglichkeit bieten, relevante Dokumente hochzuladen. Auch der internationale Dachverband der Airlines IATA arbeitet mit Hochdruck an einer standardisierten digitalen Lösung.

Natürlich geben fortschreitende Impfungen und insgesamt sinkende Inzidenzen Anlass zu vorsichtiger Hoffnung. Damit ab Sommer eine nachhaltige Erholung möglich ist, bedarf es zugleich einer frühzeitigen Vorbereitung. Lufthansa setzt alles daran, schnellstmöglich einen sicheren Luftverkehr zu ermöglichen.

Luftfracht ist Teil der Pandemiebekämpfung

EINHEITLICHE, VERLÄSSLICHE REGELN NÖTIG

Gerade in Krisenzeiten kommt Luftfracht eine große Bedeutung zu, um weltweite Versorgungsketten zu sichern. Lufthansa Cargo verbindet auch während der Pandemie Deutschland und Europa verlässlich mit den globalen Märkten – und das unter schwierigen regulatorischen Bedingungen. Um einen bestmöglichen Beitrag zur Pandemiebekämpfung und der Erholung der Wirtschaft leisten zu können, benötigt die Logistik verlässliche Rahmenbedingungen.



Einreise- und Quarantäneregeln – Herausforderung auch für den Impfstofftransport

Mit enormen Anstrengungen ist es Lufthansa Cargo gelungen, ihr internationales Netz an Fracherverbindungen während der Pandemie aufrecht zu halten, trotz sich beinahe täglich ändernder Einreisebestimmungen. Dazu beigetragen haben höchste Flexibilität bei Steuerung von Netzwerk und Crews sowie rund 2.000 „Prachter“-Flüge, also nur mit Fracht beladenen Passagiermaschinen. Diese sind aus ökonomischer und ökologischer Sicht eine Notlösung, da Lufthansa Cargo aufgrund der weggebrochenen Beilademöglichkeit in Passagierflugzeugen rund die Hälfte ihrer normalen Kapazität fehlt.

Für mehr Versorgungssicherheit hat die Politik gerade zu Beginn der Pandemie für wichtige Erleichterungen gesorgt, z. B. durch „Green Lanes“ an den EU-Binnengrenzen, Verlängerung logistikrelevanter Lizenzen oder dem Aussetzen der Sonn- und Feiertagsfahrverbote für LKW-Verkehre. Allerdings: Nach wie vor stellen die national und zum Teil regional unterschiedlichen und sich ständig ändernden Regelungen insbesondere für Einreise und Quarantäne der Crews und Logistikmitarbeiter große Herausforderungen dar. Das kostet mitunter wertvolle Transportkapazität.

Grenzüberschreitend einheitliche und verlässliche Einreisebedingungen für Crews, Techniker und Frachtbegleiter sind auch für den so wichtigen Transport von Impfstoffen oder Testkits essenziell. Zudem bedarf es international harmonisierter Sicherheitsbestimmungen für die Impfstoffbeförderung.

Und da Luftfracht-Transporte sowohl per Flugzeug als auch per LKW erfolgen, sollten letztere in der Pandemie auch an Sonn- und Feiertagen fahren dürfen. Mit zunehmender Impfstoffverfügbarkeit sollte auch über eine höhere Priorisierung von international tätigen Logistikmitarbeitern nachgedacht werden.

Lufthansa Cargo – verlässlicher Partner

Lufthansa Cargo unterstützt die Pandemiebekämpfung seit Anfang an. So haben wir rund zwei Milliarden Schutzmasken, unzählige Corona-Testkits, Roh- und Zwischenprodukte sowie Impfstoffe und Medikamente transportiert. Die Airline verfügt über ein breites globales Netzwerk mit rund 30 Pharma-zertifizierten Stationen nach CEIV Standard und 300 Stationen für temperaturgeführte Fracht. Insbesondere an ihren deutschen Hubs Frankfurt und München ist Lufthansa Cargo bestens aufgestellt für den Transport von Medikamenten – einschließlich ultra-tiefgekühlter COVID-19-Impfstoffe. Als eine der Fluggesellschaften, die Impfstoffe rund um den Globus transportiert, unterstützt Lufthansa Cargo die UNICEF-Initiative für humanitäre Luftfracht. Die Initiative führt Fluggesellschaften zusammen, die Routen in über 100 Länder abdecken, um die COVAX Facility zu unterstützen – die globalen Bemühungen um einen gerechten Zugang zu COVID-19-Impfstoffen.

Staatliche Stabilisierung

LUFTHANSA ZAHLT KfW-DARLEHEN ZURÜCK

Lufthansa wird den im Rahmen der staatlichen Stabilisierung gewährten KfW-Kredit in Höhe von einer Milliarde Euro vertragsgemäß vorzeitig tilgen. Mit einer im Februar platzierten Anleihe konnten alle im Jahr 2021 fälligen Verbindlichkeiten refinanziert und das KfW-Darlehen vollständig zurückgezahlt werden.

Wenngleich das an der immensen Schuldenlast zunächst nichts ändert, ergibt sich ein Vorteil: Die Transaktion reduziert die Zinslast und führt dazu, dass das Unternehmen über die als Sicherheit verpfändeten mehr als 300 Flugzeuge wieder frei verfügen kann. Gleichwohl ist es wahrscheinlich, dass Lufthansa weitere Elemente der Stabilisierungspakete in Anspruch nehmen wird, die derzeit noch ungenutzt sind. In welchem Umfang dies nötig sein wird, hängt vom weiteren Verlauf der Pandemie ab.

Lufthansa hatte zuvor knapp 3 Milliarden Euro der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen in Höhe von insgesamt bis zu 9 Milliarden Euro gezogen. Unter den bislang nicht genutzten Mitteln befindet sich unter anderem die Stille Beteiligung I des WSF in Höhe von 4,5 Milliarden Euro, die gemäß IFRS das Eigenkapital von Lufthansa stärken würde.

Lufthansa Rekordflug für die Klimaforschung

ANTARKTISEXPEDITION TROTZT CORONA

13.700 Kilometer in rund 15,5 Stunden: Mit dem längsten Nonstop-Passagierflug in der Geschichte der Lufthansa hat die Airline Anfang Februar Klimaforscher von Hamburg zu den Falklandinseln gebracht.

An Bord waren Wissenschaftler des Bremerhavener Alfred-Wegener-Instituts (AWI) sowie die neue Schiffsbesatzung des Forschungsschiffs „Polarstern“, mit dem die insgesamt 92 Personen nach der Landung in die Antarktis weiterfahren. Dort sammelt das internationale Forscherteam zwei Monate lang wichtige Langzeitdaten für Klimavorhersagen.

Die Expedition im Südpolarmeer wurde lange und aufwendig geplant. Allerdings war die übliche Anreise über Südafrika wegen der dortigen Infektionslage nicht durchführbar. Mit dem Charterflug von Lufthansa konnte die Polarforschungsexpedition trotz Pandemie fortgesetzt werden. Mehr als ein halbes Jahr dauerten die Vorbereitungen, inklusive zusätzlicher Trainings für die Piloten, spezieller elektronischer Flug- und Landekarten und umfangreicher Sicherheits- und Hygienevorschriften.



Lufthansa engagiert sich seit vielen Jahren für die Klimaforschung. Ausgewählte Flugzeuge sind mit Messinstrumenten ausgestattet. Mit diesen im Reiseflug gesammelten Daten können Wissenschaftler aus der ganzen Welt Klimamodelle präzisieren und so Wettervorhersagen verbessern.

Lufthansa Group

IHRE ANSPRECHPARTNER



ANDREAS BARTELS

Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

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



DR. KAY LINDEMANN

Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3030
✉ kay.lindemann@dlh.de



MARTIN LEUTKE

Leiter digitale Kommunikation und
Media Relations Lufthansa Group

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



TOBIAS HEINRICH

Leiter Repräsentanz Berlin
Lufthansa Group

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



SANDRA COURANT

Pressesprecherin
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3300
✉ sandra.courant@dlh.de



JÖRG MEINKE

Leiter Repräsentanz Brüssel
Lufthansa Group

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

Das Onlineangebot des Politikbriefs

politikbrief.lufthansagroup.com

Kontakt

lufthansa-politikbrief@dlh.de

IMPRESSUM

HERAUSGEBER/VERANTWORTLICHE:

Andreas Bartels
Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

Dr. Kay Lindemann
Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group

Martin Leutke
Leiter digitale Kommunikation und
Media Relations
Lufthansa Group

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

REDAKTIONSLEITUNG:

Sandra Courant

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Annette Braun, Dr. Christoph Muhle,
Andreas Pauker, Christian Räßle,
Katharina Stegmann

REDAKTIONSSCHLUSS:

24. Februar 2021

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer