



POLITIKBRIEF

Luftverkehrspolitik für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

2/18



Luftsicherheitskontrollen: Koalitionsvertrag gibt Richtung vor	1
Rahmenbedingungen im Luftverkehr: Angemessenes Wachstum freisetzen	2
EU-Kommission: Einsatz für fairen Wettbewerb	3
Flughäfen: Regulierung notwendig	4
Lounge: Wo ist bitteschön das Spiegelei?	5
Telegramm: Bahn- und Luftverkehr verknüpfen Verbindungen gen Afrika Kranichschutz Arbeitgeber-Ranking	6
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Gruppe	7

Luftsicherheitskontrollen

KOALITIONSVERTRAG GIBT RICHTUNG VOR

Sicherheit genießt in der Luftfahrt oberste Priorität. Die damit verbundenen Maßnahmen wirken. So war 2017 das sicherste Jahr in der Geschichte der kommerziellen Luftfahrt. Einen wichtigen Anteil daran haben auch die Sicherheitskontrollen von Passagieren und Gepäck. Nun geht es darum, die Prozesse – unter Wahrung des hohen Sicherheitsniveaus – zu optimieren.

Neue Bundesregierung gibt den Weg vor

CDU/CSU und SPD fordern laut Koalitionsvertrag mehr Effizienz und kundenfreundliche Kontrollprozesse. Aus Sicht der Lufthansa Gruppe ist dieses Thema wesentlich, um Deutschland als Luftfahrtstandort zu stärken. Aktuell verantwortet hierzulande die Bundespolizei ein breites Aufgabenspektrum. Welche Technik verwendet wird, wie die Prozesse ablaufen, wie viel Personal an den jeweiligen Kontrollstellen zum Einsatz kommt und die Qualität gesichert wird – all das obliegt der Behörde. Eine strukturierte Zusammenarbeit mit der Luftverkehrsindustrie wurde im vergangenen Jahr intensiviert. Aus gutem Grund: Jeden Tag vertrauen sich allein den Airlines der Lufthansa Gruppe mehr als 400.000 Passagiere an.

Erfolgreiches Miteinander ausbauen

Als wegweisend dafür gilt zum Beispiel ein inzwischen beendeter zwölfmonatiger Testlauf am Flughafen Köln/Bonn: Bundespolizei, Sicherheitsdienstleister, Experten des Flughafens und der Lufthansa Gruppe haben für den Airport eine völlig neuartige Kontrollstelle entwickelt und gemeinsam organisiert. Nie zuvor hat es in Deutschland eine so enge Zusammenarbeit zwischen Luftverkehrswirtschaft und Bundespolizei gegeben. Mit Erfolg: Bei konstant hohem Sicherheitsniveau wurde die Effizienz von Sicherheitstechnik und Kontrollprozessen deutlich gesteigert. Und bei Passagieren und Mitarbeitern stieß der übersichtlich und freundlich gestaltete Kontrollbereich auf Zustimmung.

” Mit dem Ziel eines Höchstmaßes an Sicherheit und zur Gewährleistung von Kundenfreundlichkeit und wirtschaftlicher Effizienz wollen wir das System und die Prozesse der Luftsicherheitskontrollen weiterentwickeln und (...) Vorschläge erarbeiten, die noch in der laufenden Legislatur umgesetzt werden können.“

Aus dem Koalitionsvertrag

Köln/Bonn zeigt: Auch in Deutschland ist eine intensive Systempartnerschaft im Bereich der Luftsicherheitskontrollen – wie sie auch in anderen EU-Staaten seit vielen Jahren praktiziert wird – möglich. Diese Zusammenarbeit wird umso wichtiger, weil die weiter steigenden Passagierzahlen zusätzliche Herausforderungen an den Kontrollstellen mit sich bringen. Schon heute empfinden viele Reisende die Kontrollen als ebenso notwendig wie zeitraubend.

Bund muss vorangehen

Lufthansa unterstützt die Bundesregierung dabei, diese positiven Ergebnisse von Köln/Bonn nun an vielen Flughäfen in der laufenden Legislatur einfließen zu lassen. Dies gilt auch für Evaluierung und Etablierung neuer Modelle bei der Beschaffungs- und Steuerungsverantwortung von Luftsicherheitskontrollen.



EASY SECURITY

Die Kontrollstelle „Easy Security“ am Flughafen Köln/Bonn ist aus einem Projekt entstanden, bei dem das Bundesinnenministerium (BMI) und der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) eng mit der Luftverkehrswirtschaft kooperiert haben. In mehreren Pilotverfahren wurden Optimierungsmöglichkeiten, unter anderem bei Planung, Passagiersteuerung und -information sowie bei der Kontrollstellengestaltung, bereits im Vorfeld der konkreten Testphase durchgespielt. Der einjährige Testlauf ist inzwischen abgeschlossen und ermuntert zu weiteren Kooperationsschritten zwischen Luftverkehrswirtschaft und Bundespolizei.

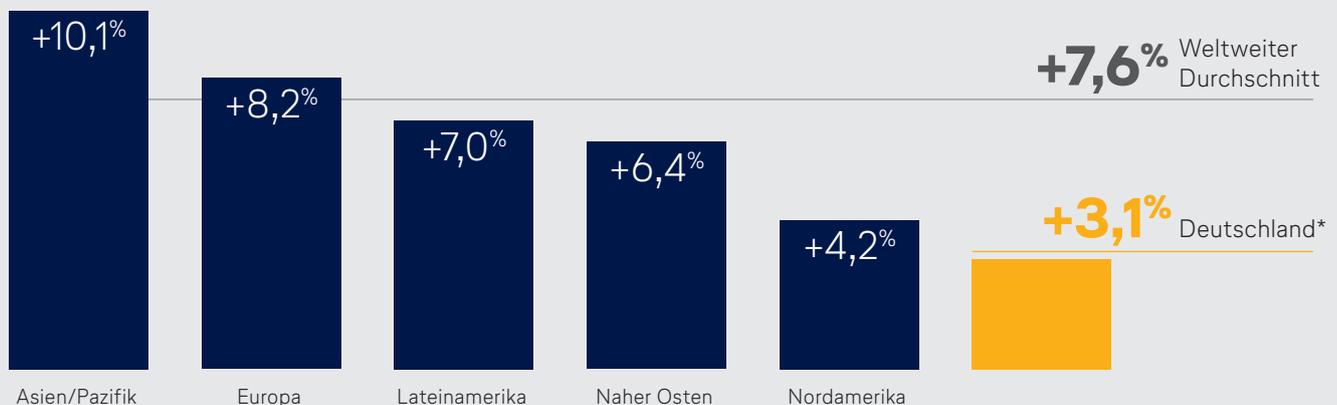
Rahmenbedingungen im Luftverkehr

ANGEMESSENES WACHSTUM FREISETZEN

2017 sind die Fluggesellschaften weltweit um 7,6 Prozent gewachsen. Europa verzeichnete sogar ein Plus von 8,2 Prozent. In starkem Unterschied dazu stehen die deutschen Airlines, die um lediglich 3,1 Prozent zulegen konnten. Die Politik kann maßgeblich dazu beitragen, dass der heimische Luftverkehr künftig wieder aufschließen kann.

DEUTSCHE AIRLINES WACHSEN UNTERDURCHSCHNITTLICH

Wachstum von Fluggesellschaften nach Region im Jahr 2017; in verkauften Passagierkilometern



* Enthält hochgerechnete Verkehrszahlen für Air Berlin ab August 2017; Quellen: DESTATIS, IWF, SVR, IATA, BDL

Drei Themen priorisieren

Die ausgelassenen Wachstumschancen sind eng verbunden mit nationalen Belastungen, die anderen Luftverkehrsstandorten erspart bleiben.

- Luftverkehrsteuer:** 590 Millionen Euro Luftverkehrsteuer mussten deutsche Fluggesellschaften allein 2017 an den Fiskus überweisen. Kaum ein anderes Land stellt solche Forderungen an seine Airline-Industrie, ganz im Gegenteil. Österreich hat seine Luftverkehrsteuer jüngst halbiert, Irland und die Niederlande haben sie ganz abgeschafft. Drei Länder, ein Ziel: Sonderbelastungen zurücknehmen, um Wachstum weit über die Airline-Branche hinaus zu stimulieren. Auch für Deutschland liegen überzeugende Zahlen vor. Nach Berechnungen von PricewaterhouseCoopers würde eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer bis 2020 ein jährliches BIP-Wachstum in Höhe von 4,1 Milliarden Euro initiieren, über 12.000 neue Arbeitsplätze schaffen – und dem Fiskus dadurch höhere Einnahmen beschern.
- Luftsicherheitskosten:** In Deutschland werden die Kosten zur Kontrolle von Passagieren und Gepäck den Airlines über Luftsicherheitsgebühren in Rechnung gestellt. Von 2011 bis

2017 sind diese Kosten um 64 Prozent auf 693 Millionen Euro pro Jahr gestiegen. Dieser Betrag wird in Deutschland komplett an die Fluggesellschaften weitergegeben. Anders beispielsweise in Italien, Spanien oder in den USA, wo der Staat bis zu zwei Drittel der Kosten übernimmt. Und das aus gutem Grund, da der Schutz der Bürger vor terroristischen Anschlägen – diesem Ziel dienen die Kontrollen – zu den staatlichen Kernaufgaben zählt. Das sieht auch die neue Bundesregierung so und spricht sich laut Koalitionsvertrag für eine höhere Beteiligung des Staates an den Luftsicherheitskosten aus.

- Betriebszeiten:** Schon heute gelten an deutschen Flughäfen im internationalen Vergleich strikte Nachtflugbeschränkungen. So ist das Drehkreuz Frankfurt von 23.00 bis 5.00 Uhr komplett geschlossen – im Gegensatz zu allen vergleichbaren Wettbewerbern in Europa und im Mittleren Osten. Da sich die viele Milliarden Euro teure Infrastruktur somit in kürzerer Betriebszeit amortisieren muss, wird Luftverkehr made in Germany strukturell verteuert. Aber auch immer weiter steigende Zuschläge auf die Lärmgebühren belasten die Airlines und führen de facto zu wirtschaftlichen Nachtflugverboten.

EU-Kommission

EINSATZ FÜR FAIREN WETTBEWERB

Europas Wohlstand ist eng verknüpft mit der Vielfalt an Flugverbindungen. Heimische Airlines spielen dabei eine ganz besondere Rolle: Sie verbinden über ihre Drehkreuze den Kontinent nicht nur mit der Welt, sondern auch die Städte und Regionen Europas untereinander. Die EU-Kommission will mit einer neuen Richtlinie für fairen Wettbewerb diese ganz besondere Qualität auch für die Zukunft erhalten.

Langstrecken:

Unerlässlich für innereuropäische Mobilität

Die großen Drehkreuze wie Frankfurt, London oder Paris sind bekannt für ihre Verbindungen in alle Welt. Was weniger bekannt ist: Diese Flughäfen spielen eine entscheidende Rolle für die Verbindungsvielfalt – im Brüsseler Jargon Konnektivität genannt – innerhalb Europas. Denn die Langstreckenverbindungen sind mit Dutzenden Zubringerflügen quer über Europa verknüpft. Flüge, die nicht nur von Fernreisenden gebucht werden, sondern auch von Passagieren, die ein Ziel innerhalb Europas ansteuern. Schmilzt die Kundengruppe der Fernreisenden, rechnen sich viele Strecken zu den Drehkreuzen nicht mehr – und zwischen den Regionen sinkt die Verbindungsvielfalt.

Um so wichtiger ist es, dass Netzwerk-Carrier wie Air-France/KLM und die Lufthansa Gruppe ihre Fernstrecken auch künftig anbieten. Grundlage dafür ist ein fairer Wettbewerb gegenüber außereuropäischen Airlines. Genau das will die EU-Kommission mit einer neuen Verordnung sicherstellen. Demnach gilt: Werden EU-Airlines durch eine unlautere Praxis

eines Drittlandes nachweislich geschädigt, soll die EU künftig Maßnahmen ergreifen können. Andere Länder, wie etwa die USA, haben solche Gesetze bereits. Aus Lufthansa Sicht ist dabei wichtig:

- Die möglichen Maßnahmen sollten präventiv wirken und Airlines aus Drittstaaten von vornherein von Verstößen gegen die Regeln des fairen Wettbewerbs abhalten.
- EU-Airlines müssen sich gegen unfairen Wettbewerb ernsthaft zur Wehr setzen können. Das entsprechende Beschwerderecht muss daher wirksam und realistisch anwendbar sein.
- Eingeleitete Untersuchungen müssen von der Europäischen Kommission konsequent und zügig abgeschlossen werden können.

Lufthansa steht seit jeher für offene Marktzugänge. Davon profitieren Airlines und Kunden gleichermaßen. Allerdings: Je offener ein Markt ist, desto wichtiger ist es, dass alle nach denselben Regeln handeln.

HEIMISCHE AIRLINES SICHERN EUROPAS KONNEKTIVITÄT

Umsteigeverbindungen in Europa rechnen sich vielfach, weil sie Passagiere zur Langstrecke befördern – brechen aufgrund unfairen Wettbewerbs Langstreckenflüge weg, hat das mittel- bis langfristig Auswirkungen auch auf die innereuropäische Konnektivität.

Beispiel Estland

Ziele ab Tallin

39

direkt

187

indirekt*

Beispiel Lettland

Ziele ab Riga

72

direkt

177

indirekt*

Beispiel Slowenien

Ziele ab Ljubljana

22

direkt

132

indirekt*

Beispiel Slowakei

Ziele ab Bratislava

43

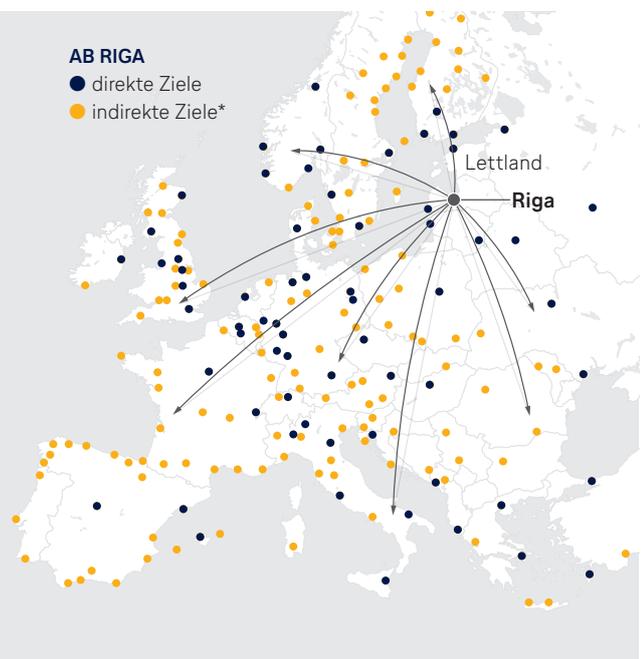
direkt

68

indirekt*

AB RIGA

- direkte Ziele
- indirekte Ziele*



* einmal umsteigen, maximale Umsteigezeit unter 2 Stunden; Quelle: OAG 2017

Flughäfen

REGULIERUNG NOTWENDIG

Gastartikel von Paul A. Steele, Corporate Secretary, International Air Transport Association (IATA)

Fluggesellschaften unterliegen einem enormen Wettbewerbsdruck. Da haben es viele der großen Flughäfen etwas leichter. Ende 2017 haben wir als weltgrößter Airline-Verband umfangreiches Datenmaterial ausgewertet. Quintessenz: Zahlreiche Großflughäfen können eine besondere Marktmacht ausüben. Die Politik ist aufgefordert, diese durch eine faire Regulierung einzuhegen.

Die Fluggesellschaften sind in der Auswahl ihrer Zielflughäfen alles andere als frei. Erstens müssen sie für einen wirtschaftlichen Betrieb die Präferenzen der Passagiere erfüllen. Andernfalls verlieren sie Kunden und die Flugzeuge wären halbvoll. Zweitens ist es äußerst kostspielig, die mit zahlreichen Zubringerflügen verknüpften Langstreckenflugzeuge in großem Umfang oder gar vollständig zu verlegen. Drittens sind die Kapazitäten an etwaigen, alternativen Standorten begrenzt. In Summe erwächst den großen Airports daraus eine deutliche Marktmacht.

Dies dokumentiert sich auch an überproportional steigenden Airportgebühren. Unsere Auswertungen zeigen: Der Anteil von Flughafenabgaben am Ticketpreis hat sich zwischen 2006 und 2016 mehr als verdoppelt. Wäre dieser im selben Zeitraum konstant geblieben, dann hätte der Verbraucher pro Flug durchschnittlich bis zu 17 Euro sparen können. Letztendlich verliert der Konsument.

Wo ausgleichende Marktmechanismen nicht wirken, sollte die Politik im Standortinteresse handeln. Ausdrücklich plädieren wir für eine 3-Stufen-Regulierung, die sich an der Marktmacht

IATA

Die International Air Transport Association (IATA) repräsentiert 280 Fluggesellschaften aus 120 Ländern. Die Mitglieder decken rund 83 Prozent des weltweiten Luftverkehrs ab. 2016 haben sie:



- 2,6 Milliarden Menschen befördert
- 50 Millionen Tonnen Luftfracht transportiert
- 5,6 Billionen Passagierkilometer zurückgelegt

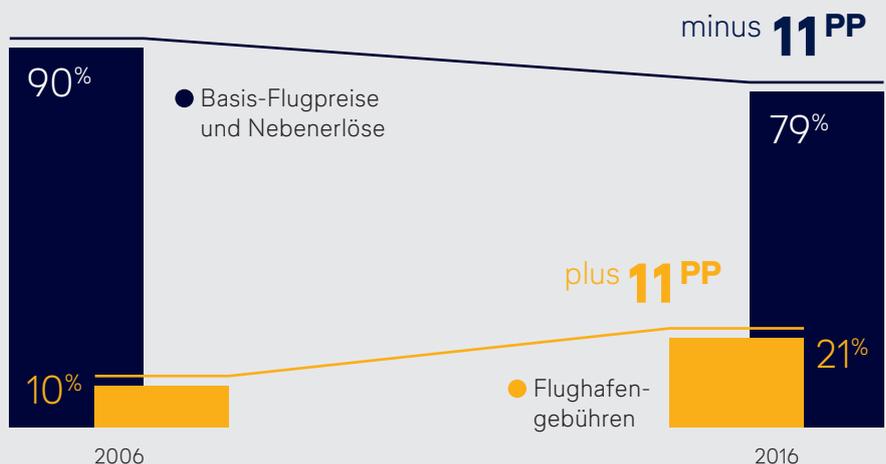
der Airports orientiert. Demzufolge sollen marktmächtige Airports umfassend von unabhängiger Seite reguliert werden. Für Deutschland käme dafür beispielsweise die Bundesnetzagentur in Betracht, die seit vielen Jahren unter anderem im Eisenbahn-, Post- und Telekommunikationssektor faire Marktbedingungen für alle Beteiligten sichert. Bei Airports mit mittlerer Marktmacht ist das weniger notwendig. Hier reicht es aus, wenn eine strengere EU-Richtlinie als die bisher geltende verabschiedet wird. Bei den übrigen, meist kleinen Flughäfen sind die bestehenden EU- und internationale Vorgaben ausreichend.

Die Airlines bringen den Flughäfen mit den Passagieren auch Millionen Euro an kommerziellen Umsätzen. Das muss bei den Flughafenentgelten, die letztlich die Passagiere im Rahmen der Ticketpreise mitzahlen, berücksichtigt werden.“

PAUL STEELE
Corporate Secretary, IATA



FLUGHAFENGEBÜHREN WACHSEN DEUTLICH ÜBERPROPORTIONAL



Quelle: IATA 2017

Lounge

WO IST BITTESCHÖN DAS SPIEGELEI?

Nach 30 Jahren gibt sich Lufthansa wieder ein neues Erscheinungsbild. Markanteste Änderung: Der oftmals als Spiegelei bezeichnete gelbe Kreis auf dem Seitenleitwerk verschwindet – und der Kranich prangt nun auf einem dunkleren Blau.



52 Versionen

des Buchstabens „a“ wurden gezeichnet, bis die finale Ausführung gefunden war.



1.100 Liter

Lackfarbe werden benötigt, um eine Boeing 747-8 zu lackieren.

7 Jahre

wird es dauern, bis alle Flugzeuge der Lufthansa Flotte im neuen Design fliegen.



Farbenlehre

Die blaugelbe Farbkombination bleibt bestehen. Allerdings wird der Einsatz der Primärfarben neu definiert: Das Blau ist etwas dunkler, edler und wird zur führenden Markenfarbe. Das Gelb wird quantitativ zurückgenommen, qualitativ hingegen aufgewertet und kann damit stärker als zuvor zur Orientierung dienen – ob am Flughafen oder im Flugzeug.

100 Jahre Kranich

1918 entwarf der Grafiker und Architekt Otto Firle für die Deutsche Luft-Reederei, eine Vorgängergesellschaft der Luft Hansa, einen stilisierten Vogel. In den vergangenen 100 Jahren wurde der Kranich zu einem unverwechselbaren Symbol der Marke Lufthansa – und Deutschlands Botschafter in aller Welt.

Telegramm

Bahn- und Luftverkehr verknüpfen

LUFTHANSA BAUT ANGEBOT AUS

Nachhaltige Mobilitätskonzepte zielen darauf ab, die verschiedenen Verkehrsträger optimal miteinander zu verknüpfen. Das gilt insbesondere für Frankfurt als Luftfahrt-Drehkreuz, das in Spitzenzeiten pro Tag über 200.000 Reisende anzieht.

Darauf zahlt das Express-Rail-Angebot ein, das Lufthansa und Deutsche Bahn deutlich ausweiten: Seit Mitte Februar sind neben Städten wie Köln, Stuttgart und Dortmund auch die Hauptbahnhöfe Nürnberg und Würzburg neu in das Programm aufgenommen. Weitere Städte werden im laufenden Jahr folgen. Vorteile für die Lufthansa Express-Rail-Gäste: Schon auf der Bahnfahrt gilt das gebuchte Flugticket, Sitzplätze sind reserviert, Miles&More-Meilen werden gutgeschrieben und bei unerwarteten Verspätungen von Zug oder Flug bucht Lufthansa ihre Gäste auf eine Anschlussverbindung um.

Kranichschutz

JAHREHNTLANGES ENGAGEMENT WIRD FORTGESETZT

Seit den 1980er Jahren engagiert sich Lufthansa für den Schutz von Kranichen. Und die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem NABU (Naturschutzbund Deutschland e.V.), Gesellschafter der Kranichschutz Deutschland gGmbH, wird fortgesetzt: Mitte Februar verlängerte die Lufthansa Gruppe die Partnerschaft. Dabei setzen die Partner auf gemeinsame Erfolge der letzten Jahre auf, wie zum Beispiel den Aufbau der barrierefreien Kranichbeobachtungsstation KRANORAMA am Günzer See oder das NABU-Kranichzentrum in Groß Mohrdorf. Das Zentrum liegt im bedeutendsten europäischen Rastgebiet der Graukraniche und zählt jährlich mehr als 15.000 Besucher. www.kraniche.de

Verbindungen gen Afrika

KEINE ANDERE WELTREGION WÄCHST SCHNELLER

Die Lufthansa Gruppe steuert über 40 Ziele in Afrika an. Durchschnittlich startet auf dem Kontinent alle 49 Minuten eine Maschine von Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings, Lufthansa oder Swiss. In keiner anderen Weltregion wächst die Lufthansa Gruppe stärker. Zudem lebt das Unternehmen starke Partnerschaften mit Fluggesellschaften wie Ethiopian Airlines und South African Airways.

MOBILITÄT FÜR AFRIKA

- Ziele der Lufthansa Gruppe
- Code-Share Ziele – direkt buchbar über Airlines der Lufthansa Gruppe



Das Engagement der Lufthansa Gruppe hat auch eine politische Dimension. Der Luftverkehr verbindet den Kontinent wie kein zweiter Verkehrsträger mit den weltweiten Touristen- und Warenströmen und ist für Wachstum und Wohlstand der einzelnen Volkswirtschaften unerlässlich. Die Politik kann diese Entwicklung unterstützen: durch eine weitere Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte, von der sowohl Europa als auch Afrika dauerhaft profitieren.

Arbeitgeber-Ranking

LUFTHANSA BELEGT SPITZENPLÄTZE

Lufthansa steht bei Studierenden als möglicher Arbeitgeber hoch im Kurs, so die jüngste Auswertung der Universum Student Survey, an der rund 40.000 Studierende teilgenommen haben. So belegt Lufthansa Technik unter den Ingenieurwissenschaftlern Platz 8. Die Lufthansa Gruppe wiederum kommt unter den Wirtschaftswissenschaftlern auf Platz 6 und bei den Geisteswissenschaftlern sogar auf den vierten Platz. Die gute Nachricht für etwaige Kandidaten: Die Lufthansa Gruppe stellt im laufenden Jahr über 8.000 neue Mitarbeiter ein – so viele wie nie zuvor.

Lufthansa Gruppe

IHRE ANSPRECHPARTNER



ANDREAS BARTELS

Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Gruppe

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



DR. KAY LINDEMANN

Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Gruppe

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



MARTIN LEUTKE

Leiter Media Relations
Lufthansa Gruppe

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



TOBIAS HEINRICH

Leiter Repräsentanz Berlin
Lufthansa Gruppe

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



WOLFGANG WEBER

Pressesprecher
Lufthansa Gruppe

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



JÖRG MEINKE

Leiter Repräsentanz Brüssel
Lufthansa Gruppe

☎ 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 Gruppe

Martin Leutke
Leiter Media Relations
Lufthansa Gruppe

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

REDAKTIONSLEITUNG:

Tobias Heinrich, Wolfgang Weber

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Dr. Horst Bittlinger, Jürgen Faust,
Florian Gränzdörffer, Dr. Karlheinz Haag,
Alexander Holzrichter, Jan-Ole Jacobs,
Jörg Meinke, Dr. Gerd Saueressig,
Dr. Christoph Schäfer, Thomas Schomburg,
Helmut Tolksdorf, Dr. Jörg Waber,
Claudia Walther, Sebastian Zurfähr

REDAKTIONSSCHLUSS:

4. April 2018

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer