



POLITIKBRIEF

Luftverkehrspolitik für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

3/18



Berlin: Lufthansa Group baut Flugangebot aus	1
Innerdeutscher Luftverkehr: Tiefpreise dominieren	2
Deutsche Industrie: Luftfracht für weltweiten Erfolg stärken	3
Transatlantischer Luftverkehr: Blaupause für liberale Marktzugänge	4
Lounge: Mit Kindern fliegen	5
Telegramm: Wachstum in München Luftsicherheitskontrollen Innovations-Lehrstuhl	6
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	7

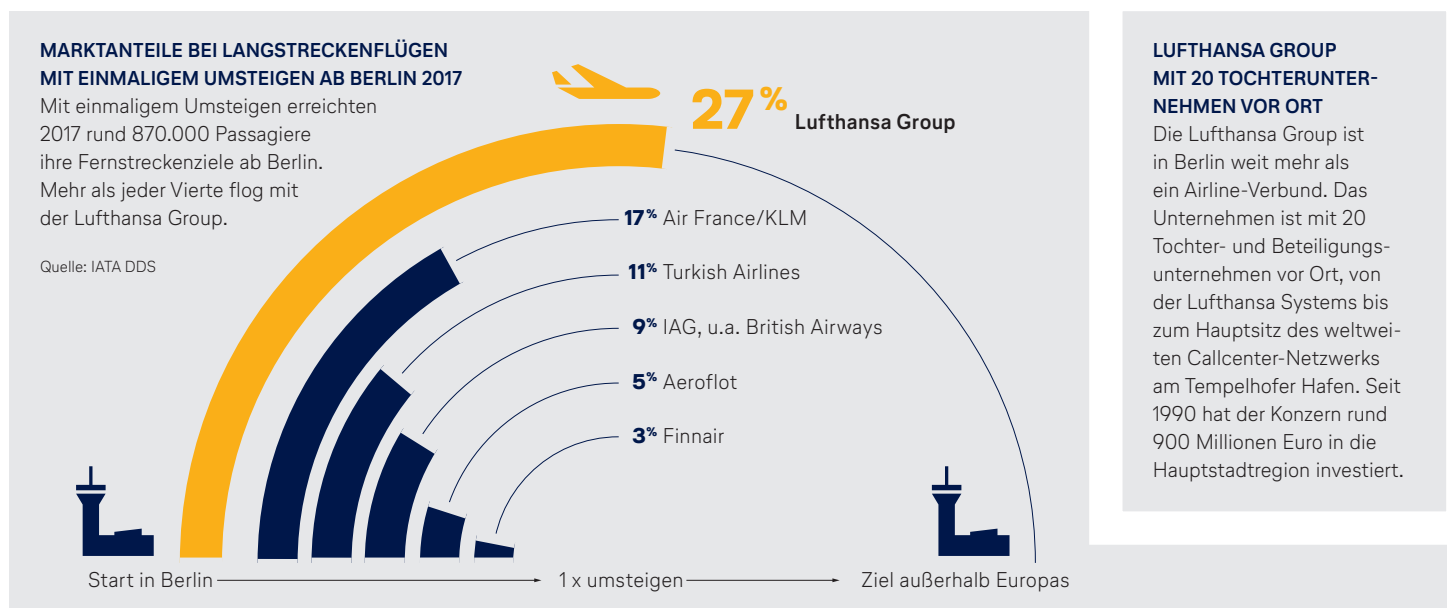
AUCH DER HIMMEL STÖSST MAL AN SEINE GRENZEN

Aktuelles Qualitätsversprechen deutscher Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugsicherung.
Mehr unter: www.bdl.aero/de/presse/anzeige

Berlin

LUFTHANSA GROUP BAUT FLUGANGEBOT AUS

Eurowings hat ihre Frequenzen zum Sommerflugplan um rund 50 Prozent erweitert. Lufthansa, Swiss und Austrian Airlines haben 36 Prozent zugelegt – und damit die Langstreckenoptionen erhöht.



LUFTHANSA GROUP MIT 20 TOCHTERUNTERNEHMEN VOR ORT

Die Lufthansa Group ist in Berlin weit mehr als ein Airline-Verbund. Das Unternehmen ist mit 20 Tochter- und Beteiligungsunternehmen vor Ort, von der Lufthansa Systems bis zum Hauptsitz des weltweiten Callcenter-Netzwerks am Tempelhofer Hafen. Seit 1990 hat der Konzern rund 900 Millionen Euro in die Hauptstadtregion investiert.

Jeden Tag starten 60 Flugzeuge der Lufthansa Group nach Frankfurt, München, Wien, Zürich und Brüssel. Mit nur einmal umsteigen sind ab Berlin 120 Ziele weltweit zu erreichen. 240.000 Reisende haben das Angebot 2017 angenommen. Keine andere Airline hat auch nur annähernd so viele Passagiere von Berlin zu Zielen jenseits Europas befördert.

Kein Markt für direkte Langstreckenflüge

Die Lufthansa Group hat wiederholt versucht, ab Berlin Langstreckenflüge direkt anzubieten. Doch es rechnet sich derzeit nicht. Die Gründe sind vielschichtig:

- **Zu wenig Geschäftsreisende:** Geschäftsreisende wählen häufig teurere Buchungsklassen und sind deshalb für einen wirtschaftlichen Betrieb von Langstreckenflügen unerlässlich. Keine Dax-30-Zentrale, wenig Industriekonzerne – in Berlin ist dieses Kundensegment zu klein.
- **Keine Drehkreuzfunktion:** Langstreckenflüge müssen optimal ausgelastet werden. Dafür befördern Airlines Reisende an ihre Drehkreuze, ab denen die Langstreckenflugzeuge starten. In Deutschland nehmen Frankfurt und München diese Rolle ein. Dass Berlin nicht dazu zählt, ist auch der Teilung geschuldet: Lufthansa durfte die Stadt bis 1990 nicht anfliegen.

- **Rentabilität unerlässlich:** Die Lufthansa Group unterhält keine Strecke aus Prestige Gründen. Das ist sie ihren Mitarbeitern und Aktionären schuldig. Eine Quersubventionierung von unrentablen Langstreckenverbindungen ist keine Option.

Golf-Airlines: Berlin nicht unter den deutschen Top-4-Zielen

Auch die Flugpläne außereuropäischer Airlines belegen, dass Berlin für Langstreckenflüge schwierig ist. So können Emirates und Etihad vier Ziele in Deutschland frei ansteuern – die Hauptstadt zählt nicht dazu. Auch aus großen Luftfahrtmärkten wie Japan, Indien, Südafrika oder Brasilien wird Berlin nicht direkt angefliegen, obwohl hierfür Verkehrsrechte vorliegen.

Berlin gefordert

Die Lufthansa Group ist stolz darauf, in ihrer Heimatstadt Berlin weiter auf Wachstumskurs zu sein. Dabei hat das Unternehmen, wie andere Airlines auch, in Tegel mit deutlichen Kapazitätsengpässen zu kämpfen. Seit Jahren leisten Mitarbeiter des Flughafens und der Fluggesellschaften außerordentliches, um die Überlastungen an Check-in-Schalter, Gates und Gepäckförderanlagen zu kompensieren. Nun kommt es darauf an, zugesagte Umbauarbeiten zügig umzusetzen und den neuen Flughafen BER bis Oktober 2020 fertigzustellen.

Innerdeutscher Luftverkehr

TIEFPREISE DOMINIEREN

Im Luftverkehr herrscht eine hohe Wettbewerbsintensität. Das ist politisch gewollt und aus Sicht der Lufthansa Group auch richtig, solange der Wettbewerb fair ist. Auf Dauer ist eine weitergehende Konsolidierung zwingend notwendig – und aus verbraucherpolitischer Sicht akzeptabel.

Kapazitätsrekord und sinkende Preise

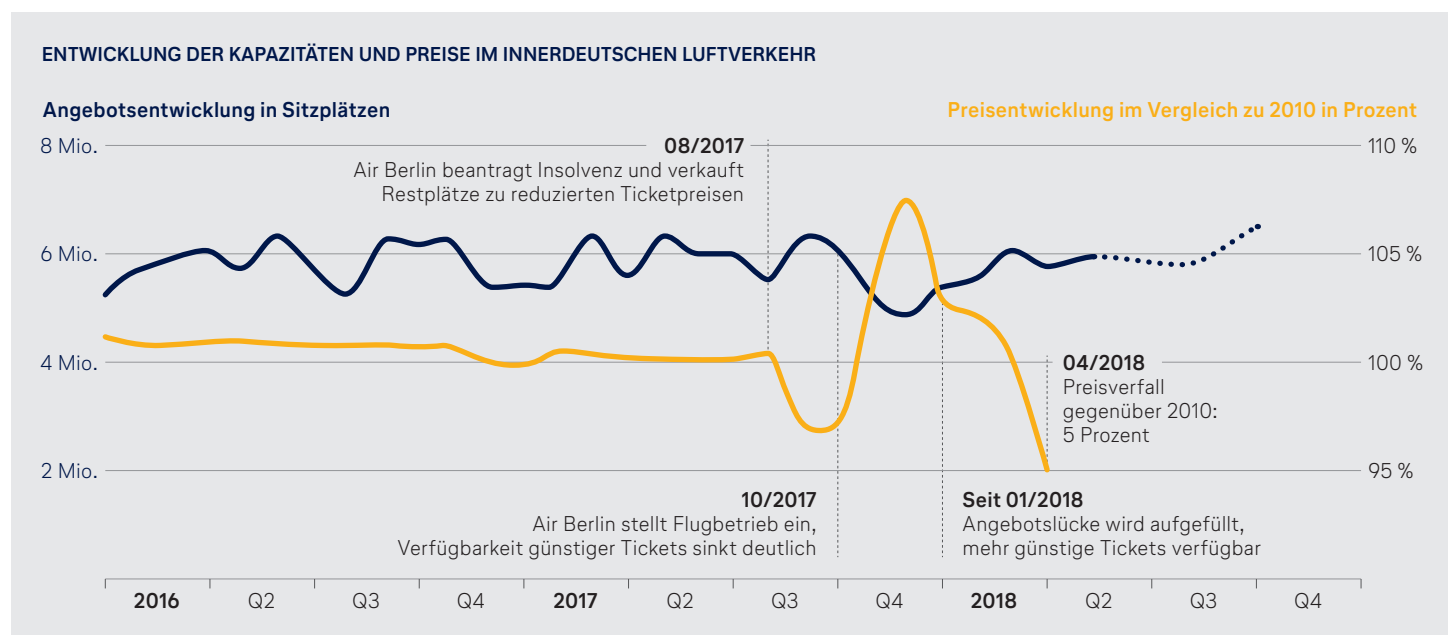
Was viele bezweifelt haben: Wenige Monate nach der Insolvenz von Air Berlin ist die Kapazitätslücke im innerdeutschen Luftverkehr mehr als geschlossen. Im Oktober 2018 wird es gegenüber dem Vorjahr – und damit dem letzten Betriebsmonat der Air Berlin – mehr Sitzplatzkapazitäten geben. Eurowings hat daran maßgeblichen Anteil, ebenfalls ausländische Airlines wie Easyjet.

Gleichzeitig sinken die Ticketpreise. Das Statistische Bundesamt weist seit 2010 aus, wie teuer innerdeutsche Verbindungen sind. In dem gesamten Zeitraum war es fast noch nie so günstig wie im April 2018: Innerdeutsche Flugtickets waren 5 Prozent billiger als 2010. Im gleichen Zeitraum ist der Verbraucherpreisindex um 10,7 Prozent gestiegen.

Luftverkehr weiter stärken

Die Kapazitäts- und Preisentwicklungen in Deutschland unterstreichen: Der Wettbewerb im Luftverkehr lebt. Allerdings wird ein wirtschaftliches Arbeiten trotz steigender Passagierzahlen immer schwieriger. Wesentliche Stellschrauben aus politischer Sicht:

- **Konsolidierung ermöglichen:** In Europa konkurrieren rund 240 Airlines um Passagiere. Auf Dauer ist das keine tragfähige Marktstruktur, eine weitere Konsolidierung ist zwingend geboten. Die Politik darf diese Marktmechanismen nicht behindern und sollte weitere Übernahmen ermöglichen.
- **Flughäfen effizient aufstellen:** Die Politik hat den Airline-Markt weitgehend liberalisiert und dadurch auf Effizienz getrimmt. Zwischen den relevanten Flughäfen gibt es nur sehr eingeschränkten Wettbewerb. Entsprechend sollte die Politik in ihrer Funktion als Wächter marktwirtschaftlicher und fairer Bedingungen nachdringlich höchste Qualität bei akzeptablen Kosten einfordern.
- **Luftverkehrsteuer senken:** Allein 2017 mussten deutsche Fluggesellschaften 590 Millionen Euro Luftverkehrsteuer aufwenden. Seit Jahren setzen sich Verkehrspolitiker dafür ein, diese Sonderbelastung zu senken – ihnen sollte Gehör gegeben werden.
- **Luftsicherheitskosten mittragen:** Laut Koalitionsvertrag will sich die Bundesregierung an den Luftsicherheitskosten beteiligen. Diese sind derzeit komplett von den Airlines zu zahlen, obwohl der Schutz der Bürger vor terroristischen Anschlägen zu den staatlichen Kernaufgaben zählt.

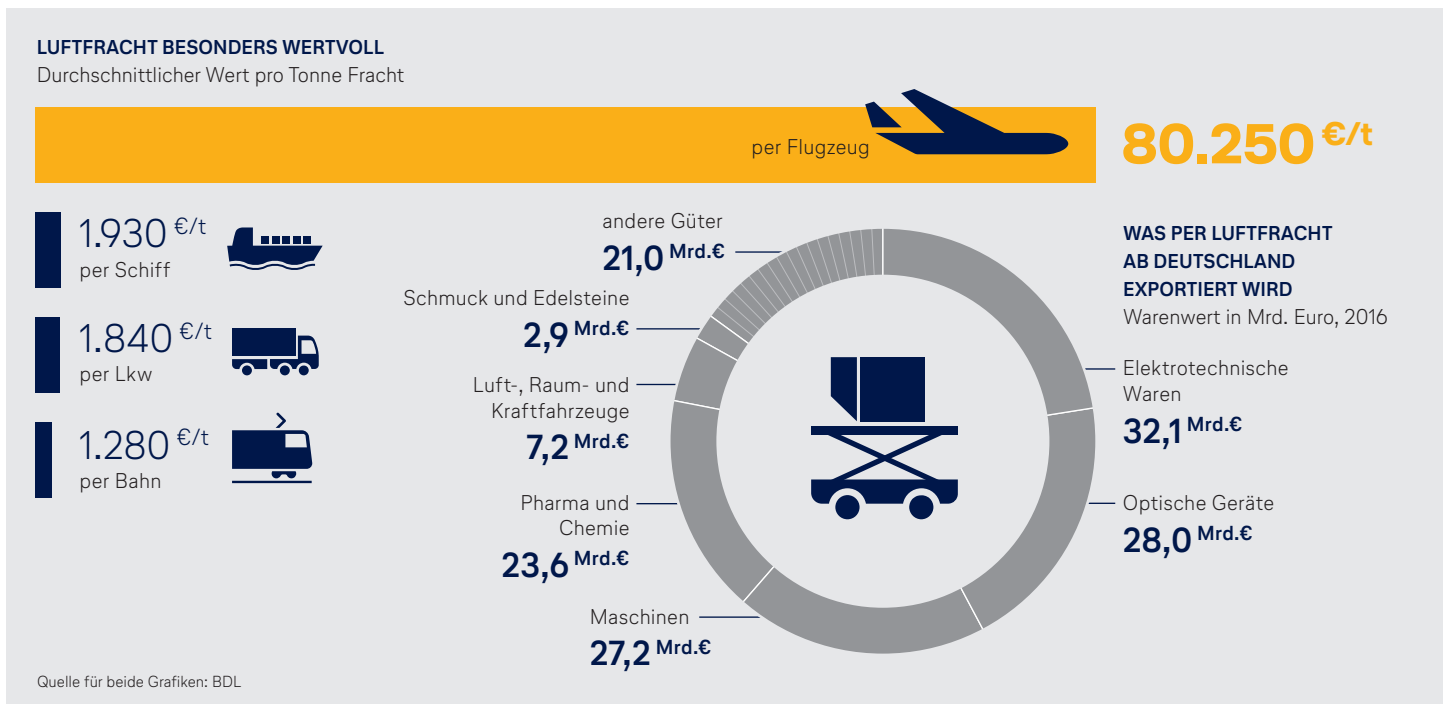


Quelle: DESTATIS, SRS-Analyser

Deutsche Industrie

LUFTFRACHT FÜR WELTWEITEN ERFOLG STÄRKEN

Gemessen am Wert transportiert die deutsche Wirtschaft rund 30 Prozent ihrer Ausfuhren nach Übersee per Flugzeug. Heimische Partner wie Lufthansa Cargo sind dabei unersetzlich. Damit das so bleibt, brauchen sie faire und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen.



Lufthansa Cargo: Millioneninvestitionen für Deutschland

Anfang Mai hat Lufthansa Cargo zwei Boeing-777-Frachter bestellt. Vorteil für die Exportwirtschaft und deutsche Konsumenten: Die Flugzeuge können bis zu 103 Tonnen Fracht über 9.100 Kilometer nonstop fliegen und Deutschland schnell und sicher mit den Weltmärkten verbinden. Passend dazu steuert die Airline seit Kurzem die chinesische Metropole Chengdu an, wo Konzerne wie BASF, Bayer und Bosch ebenso wie Dutzende deutsche Mittelständler ansässig sind.

Nicht nur in der Luft, auch am Boden verbessert Lufthansa Cargo kontinuierlich ihr Angebot. So investiert das Unternehmen in Frankfurt bis 2022 jährlich einen zweistelligen Millionenbetrag. Bereits 2017 hat es das Cool-Center auf mehr als 8.000 Quadratmeter nahezu verdoppelt. Gekühlt werden dort insbesondere hochwertige Medikamente – unerlässlich für Deutschlands exportintensive Pharmaindustrie und Patienten weltweit. Und von Leipzig startet AeroLogic, das Gemeinschaftsunternehmen von Lufthansa Cargo und DHL, mit zehn Boeing-777F. AeroLogic ist ein wesentlicher Baustein für Leipzig als Logistikkreuz.

Deutschen Luftfrachtstandort zukunftsfähig aufstellen

Damit Deutschland als Luftfrachtstandort weiter erfolgreich ist, bedarf es wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen:

- **Sicherheit:** Luftsicherheitsbehörden und Luftverkehrswirtschaft sollten die Sicherheitsstandards gemeinsam weiterentwickeln. Zudem sollten die Vorgaben für Sicherheitstechnologien und -verfahren sowie deren Umsetzung auf EU-Ebene harmonisiert werden.
- **Digitalisierung:** Eine leistungsfähige Logistik setzt heute zwingend Digitalisierung und Vernetzung an jedem Punkt der Prozesskette voraus. Zoll- und Sicherheitsprozesse sind entsprechend aufzustellen. Alle Akteure sollten Komplexität reduzieren und deutlich effizienter zusammenarbeiten.
- **Luftverkehrsrechte:** Weltweit verhandeln Staaten zumeist bilateral, in welcher Frequenz die Fluggesellschaften welche Ziele ansteuern dürfen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Airlines unter fairen Wettbewerbsbedingungen konkurrieren. Andernfalls entstehen künstlich erzeugte Marktverzerrungen – was zulasten deutscher Luftfrachtunternehmen geht.

Transatlantischer Luftverkehr

BLAUPAUSE FÜR LIBERALE MARKTZUGÄNGE

Die transatlantischen Beziehungen stehen derzeit unter Druck. Um so wichtiger ist es, sich auf das Einende zu besinnen. Zum Beispiel: 10 Jahre offener Himmel über dem Atlantik – ein Meilenstein der Luftverkehrspolitik und Blaupause für eine weitergehende Liberalisierung.

Schub für den Luftverkehr

Zum Sommer 2008 schlossen sich die EU und die USA zur Open Aviation Area zusammen. Seither können US- und EU-Airlines beliebige Strecken zwischen den beiden Wirtschaftsräumen bedienen und Passagiere anschließend auch in Drittländer weiterfliegen. Davon profitieren Flugreisende erheblich: Die Preise sind laut EU-Kommission seither um durchschnittlich 230 Euro pro Ticket gefallen. Dutzende neue Strecken sind hinzugekommen und 6,4 Millionen zusätzliche Passagiere reisen pro Jahr über den Atlantik.

Liberaler Luftverkehr braucht klare Spielregeln

Vorausgegangen sind intensive Verhandlungen zwischen den USA und der EU, um den Fluggesellschaften beider Seiten Wachstumsperspektiven zu ermöglichen. Dafür notwendig war eine weitgehende Übereinstimmung der gesetzlichen Rahmenbedingungen. Drei Beispiele: Wettbewerbsverzerrende Subventionen für Airlines und Flughäfen sind nicht erlaubt. Unabhängige Luftfahrtbehörden sichern faire Marktzugänge. Arbeitnehmerrechte wie Streikrecht und Kündigungsschutz sind verankert, sodass ein etwaiger Preiskampf zulasten der Beschäftigten unterbunden ist. Kontrolliert werden diese Prämissen durch das gemeinsame Joint Committee, das jährlich tagt.

Das Open-Sky-Abkommen ist ein Erfolg. Wo ähnliche Rahmenbedingungen hingegen fehlen, bedrohen Liberalisierungsschritte funktionierende Luftverkehrsmärkte. Die EU-Kommission erarbeitet dazu eine neue Wettbewerbsverordnung. Die USA sind da bereits weiter. Werden US-Airlines nachweislich durch unfairen Wettbewerb geschädigt, greifen Sanktionsmechanismen. Das steigert die Gesprächsbereitschaft von Airlines, die die USA anfliegen wollen. Siehe die Golf-Carrier: In aktuellen Vereinbarungen mit den US Behörden haben sowohl die Vereinigten Arabischen Emirate wie auch Katar Transparenz bei den Bilanzen zugesagt und darüber hinaus in Zusatzvereinbarungen eine Limitierung des Verkehrs mit den sogenannten fünften Freiheiten akzeptiert.

Vertrauensvolle Zusammenarbeit weiter intensivieren

Verstärkte Diskussionen weisen den Weg für das Verhältnis zwischen den USA und der EU. Bestes Beispiel: 2017 erwogen US-Behörden, den Passagieren auf Flügen von Europa in die USA die Mitnahme von Laptops in der Kabine zu untersagen. Dass es dazu nicht kam, ist den intensiven Diskussionen und der vertrauensvollen Zusammenarbeit der Behörden auf beiden Seiten des Atlantiks zu verdanken. Dieses Beispiel sollte Schule machen – auch außerhalb des Luftfahrtsektors.

10 JAHRE OPEN AVIATION AREA

USA und EU stimmen bei wesentlichen luftverkehrspolitischen Prämissen überein

USA

EU

- ✓ Vergleichbare Marktchancen
- ✓ Keine marktverzerrenden Subventionen an Airlines oder Airports
- ✓ Faire Arbeitnehmerrechte
- ✓ Privatwirtschaftlich organisierte Fluggesellschaften
- ✓ Unabhängige Luftfahrtbehörden
- ✓ Strenge Kartell- und Wettbewerbsregularien

FAIRE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN FÜR ALLE

Lounge

MIT KINDERN FLIEGEN

Während es halb Europa in den Urlaub zieht, laufen Airlines zu Hochform auf. Um Kindern und Familien einen gelungenen Start in die schönste Zeit des Jahres zu bieten, lässt sich die Lufthansa Group eine Menge einfallen – hier ein paar Beispiele.



- Lufthansa stellt **120.000** zusätzliche Flugtickets an Kuscheltiere aus.
- Bis zu **10.000** Spiele – vom Bastelset bis zum 3-D-Puzzle – werden an junge Passagiere verschenkt.
- Die Lufthansa Tochter LSG bereitet in Deutschland pro Jahr **130.000** Kindermenüs wie Würstchen-Mumien und Schildkrötenbrötchen zu – die Vorauswahl hat eine Kinderjury getroffen.
- Ausnahmsweise hemmungslos fernsehen: **22** Kinderfilme sowie **31** TV-Sendungen speziell für junge Reisende sind zum Ferienstart an Bord.
- Bitte Bewegung! Seit Mitte Mai können Kinder im Lufthansa Terminal 2 am Münchener Flughafen auf einer neuen, **110-qm** großen Spielfläche an Seilen klettern, Kühe melken und Rutschstangen hochhangeln.
- Wohin darf's gehen? Die Lufthansa Group bietet in den Sommerwochen **15.415** Verbindungen zu **343** Reisezielen in **103** Ländern.

Frau D'Aloia, wer ist beim Start nervöser: Kinder oder Eltern?

Ich würde sagen, dass die Nervosität der Eltern sich oft auch auf die Kinder überträgt. Eltern machen sich oftmals sehr viele Gedanken nach dem Motto ‚volle Maschine, sechs Stunden Flug – hoffentlich dreht mein Kind nicht am Rad‘. Aber in den allerallermeisten Fällen verläuft der Flug dann sehr entspannt.

Und was, wenn nicht?

Wie von allen Passagieren versuchen wir uns schon beim Einstieg ein Bild von den Kindern zu machen. Geht es ihnen gut? Was benötigt diese oder jene Familie? Oft ist es nur ein Glas Wasser oder ein aufgewärmtes Fläschchen, was für Entspannung sorgt. Und gerade bei kleinen Kindern kommt es bei Start und Landung vor, dass sie Probleme mit dem Druckausgleich haben. Das schmerzt sehr in den Ohren. In solchen Fällen geben wir den Eltern gezielte Tipps. Auch lenken wir die Kinder ab. Ein High-light ist natürlich, wenn wir mit den Kindern einen Blick ins Cockpit werfen können.

Ihr schönstes Erlebnis mit Kindern?

Ende März auf einem Flug von München nach Los Angeles war ein Baby an Bord, kaum älter als sechs oder sieben Monate. Die Eltern waren äußerst gerührt, aber auch aufgeregt, dass sie mit ihrem Kind ihren ersten Langstreckenflug gemeinsam unternehmen. Und das Kind: sichtlich entspannt, gut gelaunt und am Flirten. Wiederholten gaben mir die Eltern vertrauensvoll ihr Baby in den Arm, wenn sie sich kurz ausruhen wollten. Dann baten sie um



ein Erinnerungsfoto vom ersten Flug und meinten, ich solle unbedingt auch aufs Foto. Als das Polaroid-Foto entstand, fühlte ich mich wie eine 5-Star-Babysitterin 30.000 Fuß über dem Atlantik.

SUSANNE D'ALOIA

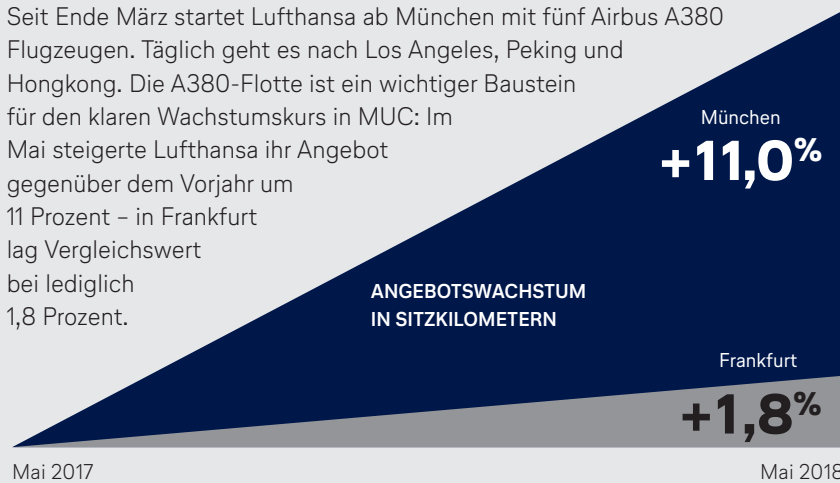
Lufthansa Flugbegleiterin

Telegramm

Starkes Wachstum in München:

A380 GEHT ERFOLGREICH AN DEN START

Seit Ende März startet Lufthansa ab München mit fünf Airbus A380 Flugzeugen. Täglich geht es nach Los Angeles, Peking und Hongkong. Die A380-Flotte ist ein wichtiger Baustein für den klaren Wachstumskurs in MUC: Im Mai steigerte Lufthansa ihr Angebot gegenüber dem Vorjahr um 11 Prozent – in Frankfurt lag Vergleichswert bei lediglich 1,8 Prozent.



Die Steigerungsquote ist Ergebnis der hervorragenden Rahmenbedingungen. Die Kunden erleben in München höchste Airport-Qualität, die ständig weiterentwickelt wird. Der Flughafen arbeitet effizient, siehe die Stationierung der A380: Die teils komplexen Veränderungen von Prozessen und Infrastruktur wurden hoch professionell umgesetzt.



Polizeigewerkschaft:

KONTROLLPROZESSE OPTIMIEREN

Luftsicherheitskontrollen sollen nach dem Willen der Bundesregierung kundenfreundlicher und effizienter werden. Angesichts teils stundenlanger Wartezeiten an den Kontrollstellen deutscher Flughäfen ist das dringend erforderlich. In die Diskussion bringt sich unter anderem auch die DPoIG Bundespolizeigewerkschaft ein. Sie kritisiert die aktuellen Zustände deutlich und fordert unter anderem den Einsatz effizienterer Technik, den Übergang von Planung und Organisation der Kontrollen auf die Flughafenbetreiber und eine Kostenübernahme durch den Staat.

Innovations-Lehrstuhl:

LUFTHANSA GROUP SCHAFFT WISSEN

Wie werden neue Ideen und Innovationen in Netzwerken und Communitys entwickelt? Wie können Unternehmen externe Innovationsquellen stärker nutzen und in ihre Prozesse integrieren? Forschungsfragen dieser Art geht Prof. Linus Dahlander nach. Seit Mai finanziert die Lufthansa Group dessen Lehrstuhl an der Wirtschaftshochschule ESMT Berlin – und freut sich auf noch mehr Erkenntnisse darüber, wie Reisen digitaler, vernetzter und intelligenter gestaltet werden können.

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



WOLFGANG WEBER

Pressesprecher
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3300
✉ wolfgang.weber@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

Martin Leutke
Leiter digitale Kommunikation und
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, Susanne Böge,
Tobias Bracht, Grit Engelbart,
Sandra Kraft, Martin Lenz, Jörg Meinke,
Jennifer Rubel, Bettina Rittberger,
Dr. Christoph Schäfer, Sonja Schröter,
Helmut Tolksdorf, Dr. Jörg Waber,
Claudia Walther, Konstantin von Wedelstädt,
Stefanie Zugmann, Sebastian Zufähr

REDAKTIONSSCHLUSS:

21. Juni 2018

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer