



POLITIKBRIEF

Luftverkehrspolitik für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

5/18



Der erste Preis des Weihnachtswettbewerbs der Lufthansa Group geht 2018 an Benjamin Späth aus Bad Camberg. Der Wettbewerb wird seit 1994 in Kooperation mit Förderschulen für Kinder mit unterschiedlichen Behinderungen organisiert.

Gute Arbeitsplätze am Himmel: Europa sollte Standards setzen	1
Flughäfen: Chance zur effektiven Regulierung ergreifen	2
CO₂-neutral wachsen: Luftverkehr ist Vorreiter	3
Luftverkehrsabkommen: Je offener der Markt, desto wichtiger die Regeln	4
Lounge: Coming home for christmas	5
Telegramm: Hilfe für 10.000 Kinder und Jugendliche Brexit Aktiver Schallschutz Luftverkehr unterstützt 65,5 Millionen Jobs	6
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	7

Gute Arbeitsplätze am Himmel

EUROPA SOLLTE STANDARDS SETZEN

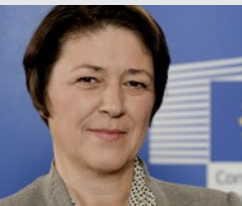
Der gemeinsame EU-Luftverkehrsmarkt gilt als Erfolgsprojekt, von dem Passagiere und Airlines erheblich profitieren. Allerdings geht dies bei einigen Airlines zulasten der Mitarbeiter. Die EU ist gefordert, allgemein gültige Sozialstandards zu definieren und sich weltweit dafür stark zu machen.



MARIANNE THYSSEN
EU-Sozialkommissarin

„Ich bin nicht gegen Ryanair oder gegen das Billigflugmodell. Doch mit großem Erfolg geht auch eine große Verantwortung einher. Der Binnenmarkt ist kein Dschungel, sondern hat klare Regeln für eine faire Arbeitskräftemobilität und den Arbeitnehmerschutz.“

September 2018



VIOLETA BULC
EU-Verkehrskommissarin

„Die europäische Luftfahrtindustrie ist weltweit führend. Es ist wichtig, dass ihre Unternehmen an allen Fronten führend sind, auch in sozialen Fragen.“

September 2018



Lufthansa, Air France und ein halbes Dutzend weiterer Airlines fordern gemeinsam mit Gewerkschaften eine Soziale Agenda für Europas Luftverkehr. Anfang Oktober haben die Partner ein entsprechendes Positionspapier verabschiedet.

Steigender Wettbewerb nicht zulasten der Mitarbeiter

Hintergrund ist der harte Wettbewerb im Luftverkehr. Dabei gewinnen jene Airlines Marktanteile hinzu, die ein attraktives Angebot anbieten und ihre Kosten im Griff haben. Problematisch wird es, wenn die Unternehmen dabei systematisch auf atypische Beschäftigungsmodelle wie Scheinselbstständigkeit setzen. Brüssel und die einzelnen EU-Mitgliedstaaten sollten gegen entsprechende Geschäftspraktiken vorgehen.

EU-Fluggesellschaften konkurrieren auf ihrem Heimatmarkt zudem mit Airlines, die ihren Mitarbeitern – aus europäischer Sicht – wichtige Rechte vorenthalten. Gegen eine Golf-Airline ist beispielsweise die UN-Arbeitsorganisation ILO aktiv geworden. Auch hier kann die EU-Kommission gegensteuern, indem sie Arbeitnehmerrechten in den Luftverkehrsabkommen eine besondere Bedeutung beimisst.

Lufthansa Group übernimmt Verantwortung

Die Lufthansa Group beschäftigt weltweit 135.000 Mitarbeiter, davon über 100.000 in Europa. Allein 2018 wurden 8.000 neue Mitarbeiter eingestellt. Das Unternehmen kommt auch unter hohem Wettbewerbsdruck seiner Verantwortung nach:

- **Sozialpartnerschaft:** Die betriebliche Mitbestimmung wird gelebt. So gibt es unternehmensweit über 1.000 Betriebsräte und zudem tarifvertraglich eingerichtete Personalvertretungen für das fliegende Personal.
- **Altersvorsorge:** Die Politik misst der betrieblichen Altersversorgung große Bedeutung bei. Deutschlandweit erwerben 57 Prozent der Arbeitnehmer entsprechende Ansprüche. Die Lufthansa Group bietet hierzulande eine annähernd 100-prozentige Abdeckung mit verschiedenen Modellen betrieblicher Altersvorsorge.
- **Aus- und Fortbildung weltweit:** Mehr als 1.000 junge Menschen bildet die Lufthansa Group aktuell in 34 Berufen und neun Studienprogrammen aus. Zudem hat die Lufthansa Group allein im laufenden Jahr 500 Nachwuchspiloten ausgewählt und 4.000 neue Flugbegleiter geschult.

Flughäfen

CHANCE ZUR EFFEKTIVEN
REGULIERUNG ERGREIFEN

von Thomas Reynaert, Geschäftsführer von Airlines for Europe (A4E)

” Flughäfen haben vielfach keinen ausreichenden Anreiz, bedarfsgerecht zu investieren und kosteneffizient zu arbeiten. Überdurchschnittliche Renditen an einigen Standorten lassen vermuten, dass sie ihre Vormachtstellung für überhöhte Entgelte ausnutzen. Und tatsächlich: Zwischen 2006 und 2016 haben die EU-Airports allein die passagierbezogenen Flughafenentgelte verdoppelt. Die im Wettbewerb stehenden Airlines wiederum arbeiten intensiv an ihrer Kosteneffizienz und haben im selben Zeitraum ihre Ticketpreise um 11 Prozent gesenkt.

Die Flughäfen verweisen darauf, dass sie erhebliche Mittel investieren müssen. Das stellen wir, solange es bedarfsgerecht und kosteneffizient erfolgt, nicht infrage. Aber es kann nicht sein, dass viele Flughäfen diese Investitionskosten primär über Gebührensteigerungen an Airlines weitergeben können, während die Einnahmen aus Retail, Gastronomie, Werbung etc. hingegen bei der Gebührenkalkulation vollständig unberücksichtigt bleiben dürfen. Die EU-Richtlinie zu Flughafenentgelten hat es im Kern versäumt, eine für alle Seiten faire und effektive Regulierung einzuführen. Entsprechend schlecht ist die Position der Fluggesellschaften gegenüber den Airports – das Nachsehen haben damit auch die Passagiere.

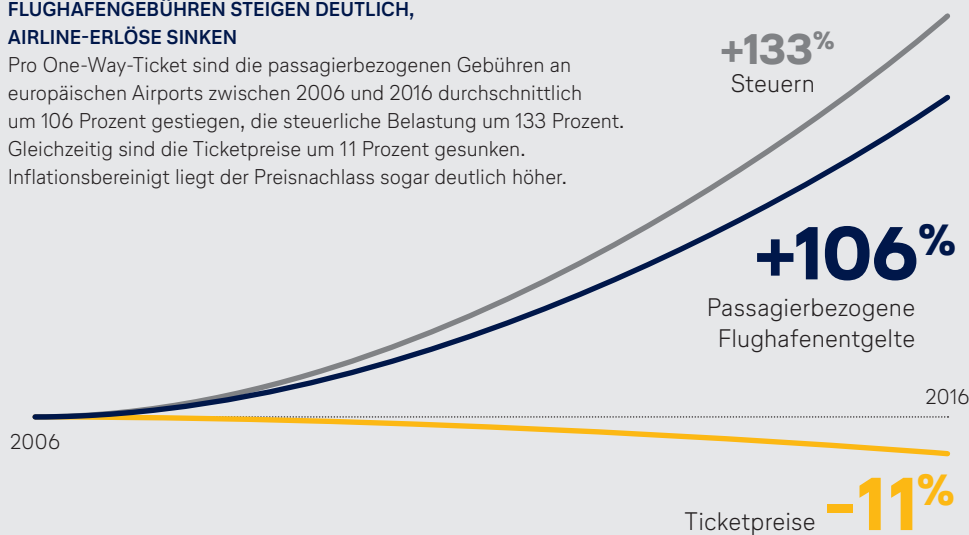
Marktmacht erkennen – und handeln

Was ist zu tun? Aus unserer Sicht bestehen die größten regulatorischen Defizite an Großflughäfen mit erheblicher Marktmacht. Die renommierte Competition Economists Group hat in einer Studie jüngst drei Testkriterien definiert, um entsprechende Flughäfen leichter zu identifizieren. Dabei geht es sowohl um die allgemeine Konkurrenzsituation des Flughafens als auch um Kapazitätsreserven und die Gebührenpolitik. Wo eine potenziell missbräuchliche Marktmacht erkannt wird, müsste eine unabhängige und kompetente Behörde aktiv werden und eine marktersetzende Regulierung etablieren. Übrigens fordert auch die Monopolkommission der Bundesregierung, dass Flughafenentgelte – anders als bisher in Deutschland – tatsächlich unabhängig kontrolliert und reguliert werden sollten.

Für dieses Vorgehen gibt es zahlreiche Vorbilder aus anderen Branchen. So wird die Energie- und Telekommunikationsbranche oder auch das Schienennetz der Eisenbahn – in der die Nutzer ebenso auf einen fairen Zugang zur Infrastruktur angewiesen sind – auf ähnliche Weise erfolgreich reguliert. Entscheidend ist, dass der Kunde im Fokus steht und ihm wettbewerbsfähige Leistungen zu angemessenen Preisen angeboten werden. Dies ist ausgerechnet bei den für die Volkswirtschaften so wichtigen Flughäfen vielfach nicht der Fall. A4E setzt darauf, dass die EU dieses Thema angeht und die Richtlinie zu Flughafenentgelten entsprechend überarbeitet.“

**FLUGHAFENGEBÜHREN STEIGEN DEUTLICH,
AIRLINE-ERLÖSE SINKEN**

Pro One-Way-Ticket sind die passagierbezogenen Gebühren an europäischen Airports zwischen 2006 und 2016 durchschnittlich um 106 Prozent gestiegen, die steuerliche Belastung um 133 Prozent. Gleichzeitig sind die Ticketpreise um 11 Prozent gesunken. Inflationbereinigt liegt der Preisnachlass sogar deutlich höher.



THOMAS REYNAERT
Geschäftsführer von
Airlines for Europe (A4E)

A4E ist die Stimme von 15 führenden EU-Airlines. Sie beschäftigen rund 300.000 Mitarbeiter und befördern 635 Millionen Passagiere pro Jahr.

CO₂-neutral wachsen

LUFTVERKEHR IST VORREITER

Vorreiter für einen einheitlichen globalen Klimaschutz ist der Luftverkehr. Ab 1. Januar 2019 werden Fluggesellschaften weltweit melden, wie viel Kohlendioxid sie emittieren. Auf dieser Grundlage greift 2021 dann das Klimaschutzsystem CORSIA. Wer wachsen will, muss den zusätzlichen CO₂-Ausstoß im Rahmen zertifizierter Klimaschutzprojekte kompensieren. Für keine andere Industrie gibt es etwas Vergleichbares.

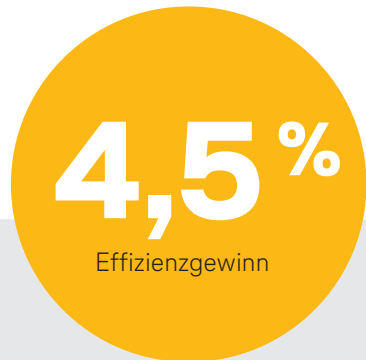
Über ein Jahrzehnt haben Fluggesellschaften weltweit für ein globales Klimaschutzinstrument geworben. Ende 2016 wurde dann CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) von der UN-Luftfahrtorganisation ICAO beschlossen. Aktuell wollen sich 76 Staaten von Anfang an daran beteiligen, darunter alle EU-Staaten, Japan, Kanada und auch die USA. Die Fluggesellschaften der Länder – die rund 75 Prozent des internationalen Luftverkehrs auf sich vereinigen – werden ab 2021 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen kompensieren. Sechs Jahre später werden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, alle Staaten an CORSIA teilnehmen.

Politische Unterstützung notwendig

Es gilt, dieses Leuchtturmprojekt weiter zu unterstützen. Auf der Agenda stehen:

- **Ein Ziel, ein Emissionshandelssystem:** Die ICAO-Staaten – inklusive der EU-Mitglieder – haben sich darauf verständigt, CORSIA als einziges Klimaschutzinstrument im internationalen Luftverkehr umzusetzen. Der aktuell geltende EU-Emissionshandel muss 2021 entsprechend abgelöst werden. Alles andere würde dem internationalen Konsens widersprechen und damit den wertvollen Verhandlungserfolg von CORSIA gefährden.

- **Doppelarbeit beenden:** Ab Januar 2019 müssen die Airlines sowohl für CORSIA als auch für den EU-Emissionshandel ihre CO₂-Emissionen melden. Da sich die Vorgaben insbesondere bei Monitoring-Methoden unterscheiden, bedeutet das unnötige Doppelarbeit. Lufthansa hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums und der ICAO errechnet, dass die Monitoring-Ergebnisse bei CORSIA nicht signifikant von denen des EU-Emissionshandels abweichen. Die EU sollte sich bezüglich des Monitorings kurzfristig den CORSIA-Vorgaben anschließen.
- **Nachhaltige Kraftstoffe fördern:** Weltweit forschen Hochschulen und Institute an alternativen Flugkraftstoffen, um herkömmliches Kerosin auf lange Sicht zu ersetzen. Die Politik sollte dieses wichtige Thema für CO₂-armen Luftverkehr vorantreiben, beispielsweise über eine gezielte Förderung in den öffentlichen Forschungsprogrammen. Es mangelt insbesondere an den notwendigen Produktionskapazitäten und der Infrastruktur an Flughäfen.



LUFTHANSA GROUP AUF KURS

2017 hat die Lufthansa Group nur noch 3,68 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer verbraucht. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das ein Effizienz-Plus von 4,5 Prozent. Und weitere Verbesserungen sind zu erwarten: Erst im September hat das Unternehmen 27 Airbus A320neo und A321neo im Milliardenwert bestellt – die Maschinen verbrauchen gegenüber den Vorgängermodellen bis zu 20 Prozent weniger Kerosin pro Sitzplatzkilometer.

DAS CORSIA-PRINZIP



Luftverkehrsabkommen

JE OFFENER DER MARKT, DESTO WICHTIGER DIE REGELN

Der deutsche Luftverkehrsmarkt zählt laut Studie der OECD zu den liberalsten weltweit. Rund 160 Fluggesellschaften von allen Kontinenten steuern heimische Flughäfen an. Grundlage dafür sind der EU-Binnenmarkt und Luftverkehrsabkommen, die von dem Bundesverkehrsministerium oder der EU-Kommission verhandelt wurden. Diese völkerrechtlich verbindlichen Verträge sichern seit Jahrzehnten weltweit die stetig steigende Verbindungsvielfalt – und sind für fairen Wettbewerb unersetzlich.

WETTBEWERB AUF AUGENHÖHE?

Beispiel Berlin – Bangkok: Reisende können auf dieser Strecke zwischen zahlreichen Verbindungen wählen. Dabei konkurrieren Flüge beispielsweise über Frankfurt, Paris und London direkt mit Flügen über Istanbul oder Doha. Antworten auf wichtige Fragestellungen zu fairem Wettbewerb fallen an den jeweiligen Drehkreuzen sehr unterschiedlich aus. Künftige Luftverkehrsabkommen sollten auf faire Wettbewerbsregeln und Sozialstandards einzahlen.



Luftverkehrsabkommen regeln Marktzugänge und definieren in wesentlichen Teilen die Wettbewerbsregeln zwischen den jeweiligen Staaten. Das ist umso wichtiger, da im Luftverkehr – im Gegensatz zu anderen wichtigen Industrien – die Welthandelsorganisation WTO keine Rolle spielt und entsprechend als Instanz für fairen Wettbewerb ausfällt.

Neue Abkommen verhandelt die EU-Kommission – auch im Namen Deutschlands – aktuell mit den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE), Katar, der Türkei und den südostasiatischen ASEAN-Staaten. Folgende Prämissen sind wichtig:

- **Chancen eröffnen:** Die Abkommen dienen dazu, Fluggesellschaften und Airports sowohl in der EU als auch in Drittstaaten attraktive Marktchancen zu eröffnen. Beide Seiten sollten wirtschaftlich profitieren.

- **Fairen Wettbewerb sichern:** Ein Level Playing Field ist Voraussetzung für nachhaltigen Luftverkehr. Subventionen und andere wettbewerbsverzerrende Maßnahmen widersprechen dieser Zielsetzung. Die Abkommen sollten klare Regeln und Sanktionen vorsehen.
- **Sozialstandards wahren:** Wichtige Errungenschaften wie Streikrecht und Kündigungsschutz sind bei der Gestaltung der Marktzugangsbedingungen zu beachten.

Grundsätzlich gilt: Je offener ein Markt ist, desto wichtiger, dass für alle Airlines die gleichen Regeln gelten.

Lounge

COMING HOME FOR CHRISTMAS

Verschlaufpause für die Flotte! Allein die Lufthansa Group ruft über die Weihnachtstage über 130 Flugzeuge an ihrem Frankfurter Heimat-Flughafen zusammen. Arno Thon verantwortet die Positionierung der Flugzeuge – ein Gespräch über Parkplatznot, monatelange Planungen und Schlepper-Ballett.



Herr Thon, heißt es nicht, dass parkende Flugzeuge Geld vernichten?

An normalen Tagen stimmt das sicherlich. Aber Heiligabend sitzt man doch lieber unter dem Weihnachtsbaum als im Flugzeug. Und da rechnet es sich, den Flugplan einzuschränken, anstatt fast leere Maschinen abzufertigen.

Von welchem Umfang reden wir?

Am 24. Dezember parken wir 44 Langstrecken- und etwa 90 Kurzstreckenflugzeuge am Frankfurter Flughafen. Das betrifft Strecken, die besonders stark von Geschäftsreisenden nachgefragt werden. Zum Beispiel ins indische Bangalore oder nach Boston. Zudem dünnen wir die Europastrecken aus und fliegen zum Beispiel nur sechsmal am Tag nach London, anstatt zwölfmal.

Was ist daran kompliziert?

Allein die Lufthansa Group benötigt für die parkenden Flugzeuge außer der Reihe rund 40.000 Quadratmeter. Aber natürlich hält der Flughafen nicht extra für Weihnachten Hektarweise Parkplätze bereit, daher wird es extrem eng auf dem Vorfeld. Und wenn Dutzende Flugzeuge in einer Reihe stehen, sollte das vorderste auch als erstes wieder auf die Reise gehen. Die Planungsphase gemeinsam mit den Kollegen von Fraport, Flugsicherung und anderen Airlines startet schon ein halbes Jahr vorher. Und an den Weihnachtstagen selber sind von Schlepperfahrern über Einweiser bis hin zu Technikern über 120 Kollegen mit der Parkplatzsuche beschäftigt.



Kommen da besondere Weihnachtsgefühle auf?

Das würde ich nicht sagen, dafür ist keine Zeit. Aber in der Silvesternacht sprechen wir gerne vom Schlepper-Ballett. Zwischen 1.00 und 6.00 Uhr sind auf dem riesigen Gelände beinahe alle Flugzeugschlepper quasi in Festbeleuchtung im Einsatz, weil die über 100 geparkten Flugzeuge am 1. Januar wieder an den Start gehen. Das ist ein echter Kraftakt und sieht in der Dunkelheit schon großartig aus.

Telegramm

help alliance

HILFE FÜR 10.000 KINDER UND JUGENDLICHE

Benachteiligten Kindern und Jugendlichen Zugang zu Bildung zu ermöglichen und ihnen damit Perspektiven zu eröffnen, ist das erklärte Ziel der help alliance. In mehr als 30 Projekten – von Mitarbeitern der Lufthansa Group vorgeschlagen und ehrenamtlich geleitet – unterstützt die gemeinnützige Hilfsorganisation des Konzerns jährlich rund 10.000 Menschen weltweit. Neben dem Schwerpunkt Bildung und Ausbildung fördert die help alliance unternehmerische Ansätze. Sämtliche Projektinhalte orientieren sich an Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen sowie an den Standards der UN-Kinderrechtskonventionen. Die Verwaltungskosten übernimmt die Lufthansa Group komplett. So kommt jeder gespendete Euro bei den Kindern und Jugendlichen an.



Aktiver Schallschutz

BESTANDSFLOTTE OPTIMIEREN

Mit jeder neuen Flugzeuggeneration sinken die Lärmemissionen deutlich. Was aber geschieht während der Nutzungsphase? Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) erforscht mit Unterstützung der Lufthansa Technik und weiteren Partnern Optionen, um Bestandsflotten zu optimieren. Das DLR erwartet hörbare Verbesserungen insbesondere von den Verkleidungen an den Fahrwerken und den neuartigen Schubdüsen an den Triebwerken. Entwicklung, Zulassung und Erprobung der Lärm-minderungsmaßnahmen erfordern mehrere Jahre Vorbereitung.

Schon seit 2001 erforschen DLR und Lufthansa gemeinsam Nachrüstmaßnahmen für Bestandsflotten. Mit Erfolg: Die Partner haben beispielsweise kleine Wirbelgeneratoren entwickelt, die störende Töne beseitigen und so den Lärm im Anflug um bis zu 4 Dezibel verringern. Diese Ergänzung ist inzwischen Industriestandard. Bis heute sind in der Lufthansa Group bereits mehr als 200 Flugzeuge der A320-Familie mit dem Bauteil ausgestattet.

Brexit

AKTUELLER STAND

Mit dem bevorstehenden Brexit können erhebliche Verwerfungen einhergehen. Das gilt auch für den Luftverkehr. Aus Sicht der Lufthansa Group ist alles daranzusetzen, dass der Übergang so reibungslos wie möglich erfolgt, damit Fluggäste auch weiterhin den gewohnt hohen Qualitätsservice genießen können. Die Lufthansa Group ist gleichwohl auf verschiedene Szenarien vorbereitet. Sogar im Falle eines „No deal“-Szenarios können die Airlines nach jetzigem Kenntnisstand weiter nach Großbritannien fliegen. Flugplanänderungen sind nicht geplant.

Studie

LUFTVERKEHR UNTERSTÜTZT 65,5 MILLIONEN JOBS

Im Oktober 2018 hat die Air Transport Action Group (ATAG) ihren jüngsten Bericht zu den volkswirtschaftlichen Effekten des Luftverkehrs weltweit veröffentlicht. **Der Luftverkehr ...**



sichert insgesamt **65,5 Mio.** Arbeitsplätze



schafft **2,7 Bio.** US-Dollar Wertschöpfung



trägt **3,6 %** des weltweiten BIP



befördert rund **4,4 Mrd.** Menschen

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:

Tobias Bracht, Andreas Bulling,
Bernhard Dietrich, Alexander Holzrichter,
Jan-Ole Jacobs, Gerrit Klempert,
Martin Lenz, Jörg Meinke,
Victoria Nguyen, Barbara Pagenkämper,
Birgit Rumpfenhorst, Dr. Gerd Saueressig,
Anne Schafmeister, Abdullah Sert,
Helmut Tolksdorf, Claudia Walther,
Sebastian Zufähr

REDAKTIONSSCHLUSS:

6. Dezember 2018

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer