



POLITIKBRIEF

Oktober
2020



Luftverkehr am Boden: Redimensionierung bei Lufthansa nötig	1
Luftverkehr in der Pandemie: Teststrategien bieten neue Perspektiven	2
Luftverkehrsabkommen: Garant für gute Anbindung	3
BER-Eröffnung: Lufthansa Group ist Marktführer in Berlin	4
Lufthansa und Berlin: Eine besondere Beziehung seit über 90 Jahren	6
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	7

Luftverkehr am Boden

REDIMENSIONIERUNG BEI LUFTHANSA NÖTIG

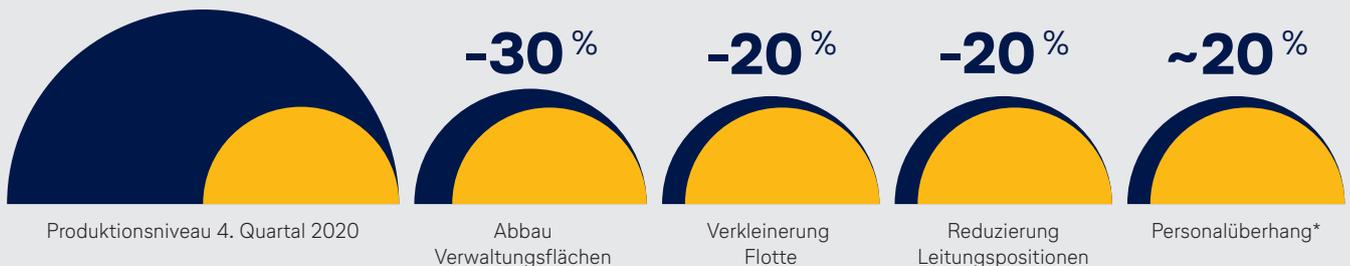
Die Corona-Pandemie trifft den Luftverkehr schwer und nachhaltig. Auch für Lufthansa ist die Krise eine Zäsur, die das Unternehmen langfristig verändern wird. Um die Lufthansa Group bestmöglich für die Zukunft aufzustellen und möglichst viele Kolleginnen und Kollegen an Bord zu halten, sind schmerzhaft Einschnitte bei Flotte und Personal unausweichlich.

Restrukturierungsprogramm „ReNew“ ermöglicht Zukunftsperspektive

Der dramatische Umsatzeinbruch, das unsichere Marktumfeld und ein Mittelabfluss in Höhe von 500 Millionen Euro pro Monat erfordern eine tiefgreifende Neuausrichtung der Lufthansa. Hierzu werden mit dem Restrukturierungsprogramm wichtige Weichen gestellt:

-75 %
mindestens

* Rechnerischer Personalüberhang: 27.000 von 118.000 Vollzeitstellen



Erholung des Luftverkehrs nicht absehbar

Die Erholung des Luftverkehrs bleibt bis auf weiteres aus. Nach Angaben des Airlineverbandes IATA sind weltweit 4,8 Millionen Arbeitsplätze gefährdet. Nachdem Lufthansa in den Sommermonaten steigende Buchungszahlen verzeichnete, ist die Nachfrage inzwischen – nicht zuletzt durch die von der Politik angekündigten Quarantäneregelungen – wieder eingebrochen. Die Prognose, im vierten Quartal 2020 ein Produktionsniveau von 50 Prozent des Vorjahreswertes zu erreichen, hat sich als zu optimistisch erwiesen. Stattdessen liegen die angebotene Kapazität bei maximal 25 Prozent – und in den Wintermonaten noch deutlich darunter.

Tragfähige Vereinbarungen mit Sozialpartnern nötig

Ziel der Lufthansa Group ist es, mindestens 100.000 Arbeitsplätze zu erhalten. Die Zahl betriebsbedingt notwendiger Kündigungen soll so gering wie möglich ausfallen. Dafür braucht es langfristige Vereinbarungen mit den Arbeitnehmervertretern. Umso bedauerlicher ist, dass das bisher mit zwei von drei Gewerkschaften nicht gelungen ist. Während mit der Kabinengewerkschaft UFO ein Krisenbeitrag verhandelt

wurde, stehen tragfähige Vereinbarungen mit der Vereinigung Cockpit und der Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di noch aus. Zu Lasten der Beschäftigten: Denn je früher Krisenvereinbarungen geschlossen werden, umso mehr Mitarbeiter können an Bord gehalten werden.

Niemand weiß, wie lange die Krise dauern wird. Aber es muss jetzt gehandelt werden. Die nächsten Wochen und Monate sind entscheidend für Lufthansa. Nur mit einer signifikanten Kostenreduzierung kann die Lufthansa Group diese Krise überstehen. Die Pandemie verschärft den ohnehin schon hohen Wettbewerbsdruck im internationalen Luftverkehr und die damit verbundene Preissensibilität. Gleichzeitig müssen wir die Stabilisierungsmittel so rasch wie möglich an die Regierungen unserer Heimatländer zurückführen. All das zeigt: Substanzielle Krisenbeiträge der Beschäftigten sind unausweichlich. Die Sozialpartner sind in der Pflicht, am Verhandlungstisch nach konstruktiven Lösungen zu suchen. Dazu können Einsparungen bei Urlaubs- und Weihnachtsgeld sowie innovative und solidarische Arbeitszeit- und Altersteilzeitmodelle gehören.

Pilotenschule

Der bisherige Bedarf an jährlich 500 zivilen Pilotenschülern entfällt auf absehbare Zeit vollständig. Folglich ist eine Restrukturierung des Ausbildungsangebotes nötig, auch um die Zukunft der Flugschulen in Bremen und Rostock-Laage zu sichern. Hier bietet die Ausbildung von Piloten der Bundeswehr eine Option: Die Flugschule in Bremen soll als Standort für den Theorieunterricht gesichert werden. Die praktische Ausbildung kann in Rostock-Laage stattfinden. So blieben zwei Standorte in Norddeutschland erhalten.

Luftverkehr in der Pandemie

TESTSTRATEGIEN BIETEN
NEUE PERSPEKTIVEN

Infektionsrisiken minimieren und die Gesundheit von Kunden und Crews schützen – das ist oberstes Ziel der Lufthansa Group. Zugleich gilt: Pauschale Reiseverbote sind dauerhaft nicht tragfähig. Alternativen sind notwendig.

Sicheres Fliegen ist möglich



HEPA-Hochleistungsfilter
entfernen 99,9 Prozent der
Viren und Bakterien



Kompletter **Kabinenluft-Austausch**
alle 2 bis 3 Minuten
(Vergleich Büro: alle 20 bis 30 Minuten)



Strikte **Maskenpflicht** an Bord

Bei **1,2 Milliarden Passagieren** wurden **44 Corona-Ansteckungen**
in Verbindung mit einer Flugreise weltweit bis September 2020 registriert.

Quelle: IATA

Geschäfts- und Privatreisende haben ein Recht auf Mobilität. Die Welt bleibt – trotz Pandemie – wirtschaftlich und kulturell eng verflochten. Deswegen muss es gemeinsames Ziel von Industrie und Politik sein, Infektionsschutz und Reisefreiheit bestmöglich zu vereinbaren. Daran arbeitet die Lufthansa Group intensiv. Aber auch die Politik muss differenzierte Lösungen finden.

Dazu gehört eine konsequente und flächendeckende Teststrategie. Sie ist der beste Weg, um das Infektionsgeschehen zu kontrollieren. Denn einerseits minimieren Tests das Einschlepprisiko von Infektionen, andererseits liefern sie ein valides Bild der geografischen Risikoverteilung. Auf Basis dieser Daten könnten Risikogebiete künftig differenziert und verhältnismäßig ausgewiesen werden. Der aktuellen Risikolage entsprechend, können Restriktionen so zielgenau angepasst und regional begrenzt werden.

Eine konsequente Teststrategie ermöglicht eine hohe Reaktionsfähigkeit. Zugleich werden die örtlichen Gesundheitsbehörden entlastet. Quarantänepflichten im großen Stil sind kaum kontrollierbar – und daher gesundheitspolitisch wenig sinnvoll. Dennoch soll in allen Bundesländern ab dem 8. November eine 10-tägige Quarantänepflicht für Reiserückkehrer aus Corona-Risikogebieten gelten: Ein herber Rückschlag für die Erholung des Luftverkehrs.

Tests hingegen böten eine deutlich höhere Sicherheit. So kann ein negatives Testergebnis vor dem Abflug die verbindliche Grundlage bilden, um etwa den Transatlantikverkehr wiederaufzunehmen. Schnellere Verfahren ermöglichen prinzipiell auch einen Doppeltest vor und nach dem Flug, um bei Risikogebieten ein besonders hohes Schutzniveau zu gewährleisten.

Airport-Tests ergänzen öffentliche Ressourcen

Hinzu kommt: Die vorhandenen Testmöglichkeiten an Flughäfen ergänzen die öffentlichen Ressourcen und stehen nicht in Konkurrenz zu gesellschaftlich relevanten Bereichen, wie Krankenhäusern oder Pflegeheimen. Schnelltests werden ausreichend zur Verfügung stehen, um ein hohes Testvolumen zu bewältigen.

Im Luftverkehr – wie in anderen gesellschaftlichen Bereichen – bedarf es eines sinnvollen Rahmens, der Infektionsschutz, Transparenz und Verlässlichkeit bietet. Eine umfassende Teststrategie im Luftverkehr ergänzt auf sinnvolle Weise bereits bestehende Hygiene- und Schutzmaßnahmen, wie etwa die Maskenpflicht in Flughafengebäuden und an Bord. Ferner bieten die HEPA-Filter, die die Kabinenluft stetig reinigen, wertvollen Schutz. Klar ist: Lufthansa unternimmt weiterhin alle Anstrengungen, um eine gesundheitlich sichere Flugreise für die Kunden zu gewährleisten.

Luftverkehrsabkommen

GARANT FÜR GUTE ANBINDUNG

Europäische Fluggesellschaften dürfen quer über den Kontinent unbeschränkt Flüge anbieten. Dieser gemeinsame Binnenmarkt ist eine Erfolgsgeschichte, von der die Passagiere profitieren. Bei Zielen jenseits der EU-Grenzen basieren die Flugpläne auf Luftverkehrsabkommen zwischen einzelnen Staaten.

Die Bundesregierung hat weltweit viele solcher Abkommen geschlossen. Sie basieren auf dem Grundsatz der Reziprozität und legen fest, in welchem Umfang Fluggesellschaften Passagiere und Fracht zwischen den Staaten befördern dürfen. Weil der Luftverkehr nicht über die WTO organisiert wird, regeln die Verträge nicht nur den Marktzugang an sich, sondern – analog zu allgemeinen Handelsabkommen – auch die Rahmenbedingungen für die gegenseitige Marktöffnung. Das ist zentral für fairen und ausgewogenen Wettbewerb.

Seit Schaffung des gemeinsamen europäischen Binnenmarktes für die Luftfahrt verhandelt die EU auch einzelne Luftverkehrsabkommen für alle Mitgliedsstaaten. Eine der ersten Vereinbarungen war das „Open Sky“ – Abkommen mit den USA. Darin gewähren sich die Vertragspartner deutlich umfassendere Marktzugänge als es in anderen bilateralen Vereinbarungen üblich ist. So können Airlines beider Seiten alle Zielpunkte in den USA und in der EU frei ansteuern. Voraussetzung für ein solch liberales Abkommen ist, dass die Wirtschaftsräume ökonomisch und regulatorisch vergleichbar sind.

Luftverkehrsabkommen müssen fairen Wettbewerb sichern

Der deutsche und europäische Luftverkehrsmarkt gehören zu den liberalsten weltweit. Innerhalb Europas herrscht relativ gesehen fairer Wettbewerb. Denn auch wenn es zwischen den EU-Mitgliedern in einzelnen Politikfeldern Unterschiede gibt (z.B. in der Steuerpolitik), bietet der Binnenmarkt bei vielen wettbewerbsrelevanten Regulierungen wie Verbraucherschutz, Arbeits- und Umweltstandards einen einheitlichen Rahmen. Außerhalb der EU hingegen gelten häufig andere Vorgaben und Standards. Das kann für europäische Airlines oft erhebliche Nachteile und Risiken bergen. So hat kürzlich eine Studie der europäischen Handelskammer gezeigt, dass „der Unterschied zwischen dem liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt und seinem staatlich dominierten chinesischen Pendant ein stark verzerrtes Wettbewerbsumfeld erzeugt“. In vielen anderen Regionen zeigt sich ein ähnliches Bild.

Eine solch fehlende Reziprozität geht zu Lasten der europäischen Fluggesellschaften. Daher sollte die EU ebenso wie die Bundesregierung bei künftigen Abkommen mit Drittstaaten

nicht nur auf den gegenseitigen Marktzugang achten, sondern auch die Rahmenbedingungen im Blick behalten und auf Fairness im Wettbewerb bestehen.

- **Marktchancen eröffnen:** Abkommen sollten Fluggesellschaften und Flughäfen sowohl in der EU als auch in Drittstaaten vergleichbare Marktchancen eröffnen. Alle Vertragsparteien sollten wirtschaftlich profitieren.
- **Fairen Wettbewerb sichern:** Ein Level Playing Field ist Voraussetzung für nachhaltigen Luftverkehr. Intransparente Finanzierungsmodelle, die auf einen Verdrängungswettbewerb abzielen, sollten ausgeschlossen werden. Bei Verstößen sollten klare und umsetzbare Sanktionen greifen.
- **Standards wahren:** Die EU hat weltweit die höchsten Standards in Bezug auf Sozial-, Umwelt- und Verbraucherschutz. Errungenschaften wie Streikrecht, Kündigungsschutz und Passagierrechte sollten verbindlich auch für Airlines aus Drittstaaten gelten. Auch Klimaschutzinstrumente wie das Emissionshandelssystem oder mögliche Beimischungsquoten von alternativen Kraftstoffen sollten künftig berücksichtigt und in bestehenden Abkommen nachgebessert werden.

Berlin genießt gleiche Rechte

Immer wieder wird kolportiert, dass Luftverkehrsabkommen die Anzahl der Langstreckenverbindungen von und nach Berlin begrenzen. Das ist falsch. Alle knapp 150 Airlines, die Deutschland anfliegen, darunter alle EU- und US-Airlines, dürfen die Hauptstadt ansteuern. Die meisten Airlines aber sehen derzeit zu wenig Potenzial für profitable Langstrecken nach Berlin und entscheiden sich für andere deutsche Airports. So etwa die Airlines aus den Vereinigten Arabischen Emiraten: Sie dürfen insgesamt vier deutsche Flughäfen anfliegen und haben Frankfurt, München, Hamburg und Düsseldorf gewählt. Mit Blick auf China ist es ähnlich: Vor der Corona-Pandemie durften chinesische Airlines 55 mal pro Woche nach Deutschland fliegen. Von diesem Kontingent gingen vier Flüge nach Berlin.

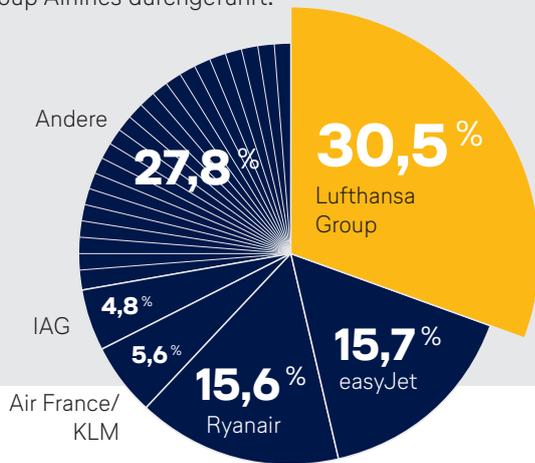
BER-Eröffnung

LUFTHANSA GROUP IST MARKTFÜHRER IN BERLIN

Es ist soweit: Am 31. Oktober öffnet der neue Hauptstadtflughafen. Für die Lufthansa Group ein Neustart mit Rückenwind: Die Konzern-Airlines bieten die meisten Berlin-Flüge.

Anteil an Flügen ab Berlin im September und Oktober

Im September und Oktober 2020 starteten gut 15.000 Flüge ab Berlin – fast ein Drittel davon wurde von Lufthansa Group Airlines durchgeführt.



Quelle: OAG



© Günter Wicker / Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Seit mehr als einem Jahrzehnt zählt Berlin zu den am stärksten wachsenden Luftfahrtstandorten in Deutschland. Diesen Trend hat die Pandemie vorerst beendet. Die Passagierzahlen sind um rund 70 Prozent zurückgegangen. Trotz dieses dramatischen Einbruchs: Berlin mit Deutschland, Europa und der Welt zu verbinden, bleibt höchste Priorität für Lufthansa. Die Airlines des Konzerns bieten derzeit nahezu doppelt so viele Berlin-Flüge an wie der zweitgrößte Carrier am Standort. Damit ist die Lufthansa Group wieder Marktführer.

Lufthansa Group startet mit sechs Airlines ab BER

Die Lufthansa Group bleibt auch am BER starker Partner Berlins. Ab 8. November fliegen Lufthansa, Austrian Airlines, SWISS und Brussels Airlines vom neuen Airport. Bereits am 4. November erfolgt der erste Start eines Eurowings-Fluges vom BER. Auch Air Dolomiti nimmt 2021 den BER ins Flugprogramm auf. Kein Wettbewerber bietet Berlin eine so gute Anbindung: Bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie haben die Airlines der Lufthansa Group zahlreiche Direktverbindungen und Flüge zu weltweit 270 Zielen angeboten, davon 115 Langstrecken-Ziele – mit einmaligem Umstieg an einem unserer Drehkreuze.

Mit allen Geschäftsfeldern in Berlin

Lufthansa fliegt nicht nur von und nach Berlin. Der Konzern ist hier – wie sonst nur noch in Frankfurt – mit allen wichtigen Geschäftsfeldern vertreten.

- **Lufthansa Systems:** Die IT-Spezialisten zählen zu den weltweit führenden Anbietern in der Airline-Industrie mit mehr als 350 Kunden. Von den 2.400 Mitarbeitern arbeiten rund 200 in Berlin. Standort ist der Siemensdammer Techno Campus, mit Platz für weiteres Wachstum – denn europaweit bietet kaum eine andere Stadt eine ähnlich dynamische Start-up- und Technikszone.
- **Flight Training:** Lufthansa Aviation Training (LAT) hat in Berlin Schönefeld zwölf Flugsimulatoren stationiert. Dieses Trainingsangebot zieht in „normalen Zeiten“ jährlich rund 5.000 Piloten von mehr als 100 Airlines aus aller Welt an die Spree. Europaweit ist kein anderes Simulatorzentrum so international aufgestellt.
- **Lufthansa Cargo:** Das Unternehmen ist mit einem Marktanteil von rund 26 Prozent die wichtigste Fracht-Airline für die Hauptstadt. Zu den wesentlichen Transportgütern zählen nicht zuletzt die zeitsensiblen Produkte der Pharmaindustrie – die Berliner Unternehmen erwirtschaften 13 Prozent des gesamten deutschen Pharmaumsatzes. Zielregionen sind in erster Linie Asien und Nordamerika.
- **Innovation Hub:** Die zentrale Einheit für das digitale Neugeschäft der Lufthansa wurde 2014 gegründet und hat ihren Sitz in Berlin. Der Innovation Hub beobachtet Bewegungen am Reise- und Mobilitätsmarkt und entwickelt neue digitale Geschäftsmodelle und Services. So hat das Team etwa mit „Compensaid“ die weltweit erste und einzige Onlineplattform entwickelt, die es

ermöglicht, die CO₂-Emissionen durch den Einsatz von nachhaltigen Kraftstoffen zu vermeiden.

- **Vertrieb Deutschland Ost:** Das Berliner Stadtbüro versorgt rund 100 Großunternehmen mit Sitz zwischen Oberfranken, Hannover, Ostsee und Oder sowie dutzende Reisebüros mit Flügen aus dem gesamten Streckennetz der Lufthansa Group. Sämtliche Vertragsverhandlungen, Marketing- und Eventaktivitäten sowie Serviceleistungen werden in Berlin erbracht.
- **Lufthansa InTouch:** Vom Ullstein-Haus aus steuert Lufthansa InTouch den weltweiten Service-Center-Verbund mit Standorten in Berlin, Brunn, Istanbul, Kapstadt, Manila und Peterborough/Kanada. Von den 2.100 Mitarbeitern arbeiten rund 330 am Tempelhofer Hafen. Aus Berlin bieten die Kundenbetreuer seit 20 Jahren per Telefon, E-Mail, Chat oder Social Media den Fluggästen individuellen Service und führen pro Jahr etwa 2,1 Millionen Transaktionen durch; weltweit sind es jährlich 11,7 Millionen Transaktionen. Lufthansa InTouch setzt unter den Service

Centern Standards – und wurde 2019 vom Branchenverband für die beste Mitarbeiterorientierung in Deutschland ausgezeichnet.

- **Lufthansa Technik:** Mehrere Hundert Technikspezialisten arbeiten in Berlin. Die Schwerpunkte liegen auf Wartungsservices, Checks und Reparaturen von Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen der Lufthansa Group und anderer Kunden. Aus einem hochmodernen Lager am Hauptstadtflughafen heraus versorgt Lufthansa Technik Logistik Services zudem Kunden aus der Luftfahrtbranche mit Flugzeugersatzteilen.

BER stärken

Der Hauptstadtflughafen eröffnet in einer für die Branche schwierigen Zeit. Und trotzdem: Berlin braucht einen modernen Flughafen und auch für die Lufthansa Group spielt er eine sehr wichtige Rolle. Wir setzen darauf, dass es Engpässe, wie wir sie oft in Tegel erlebt haben, am BER nicht mehr geben wird. Wichtig ist, dass die Modernisierung des Flughafens in Zukunft weiter vorangetrieben wird. Der BER muss bei Qualität und Kosten dauerhaft wettbewerbsfähig sein.

” In den letzten Jahren habe ich halb Europa gesehen. Normalerweise fliegen wir ab Berlin ja Dutzende Ziele an. Vom BER erwarte ich mir etwas mehr Komfort – und dass die Passagiere schon direkt am Flughafen noch entspannter in den Urlaub starten können.“



Nicole Mosiniak
Flugbegleiterin bei Eurowings

” Die Architektur des Flughafens und Landungen in Tegel werde ich vermissen. Vom Westen kommend, hat man zunächst einen wunderbaren Blick über Potsdam, die Glienicker Brücke und den Wannsee. Überfliegt man den Ostteil, sieht man besonders abends das Lichtermeer von Berlin – einfach herrlich!“



Carlo Middelstaedt
Pilot bei Lufthansa

” Wir sind bereits seit einigen Jahren am Flughafen Berlin Schönefeld und werden künftig am BER unsere Dienstleistungen gebündelt anbieten. Die großzügigen Abfertigungskapazitäten sowie die modernen Anlagen des Air Cargo Center werden insbesondere den klassischen Exportgütern der regionalen Pharma-, Elektro- und Unterhaltungsindustrie zugutekommen. Und natürlich freuen wir uns darauf, wenn an diesem tollen Standort richtig Betrieb ist – auch abseits der Fracht.“



Curt Fischer
Director Sales and Handling
Berlin and Eastern Germany, Lufthansa Cargo

” Seit 20 Jahren arbeite ich bei Lufthansa InTouch in Berlin. Eine spannende Zeit, in der ich viel erlebt habe; auch schwierige Situationen wie den 11. September und jetzt natürlich Corona. Mein Team und ich genießen es noch immer, unsere Passagiere in jeder Situation zu unterstützen. Durch die abwechslungsreiche Arbeit und den Kontakt mit vielen unterschiedlichen Kunden bin ich nach 20 Jahren noch genauso begeistert und motiviert wie am ersten Tag.“



Ayden Gencoglu
Team Leader bei Lufthansa InTouch

Lufthansa und Berlin

EINE BESONDERE BEZIEHUNG SEIT ÜBER 90 JAHREN

Das Verhältnis von Lufthansa zu Berlin ist immer auch Spiegelbild deutscher Geschichte gewesen. Hier wurde das Unternehmen 1926 gegründet, florierte in den Weimarer Jahren und stieg zu einer der weltweit führenden Airlines auf. Zwischen 1945 und 1990 durften nur Maschinen der Alliierten in der geteilten Stadt landen – gleichwohl hielt Lufthansa Berlin stets die Treue und zählt seit drei Jahrzehnten zu den mit Abstand wichtigsten Airlines vor Ort.

Bereits im Mai 1955 wurde am Flughafen Tempelhof ein Verkaufsbüro eingerichtet, drei Jahre später folgte das legendäre Stadtbüro am Kurfürstendamm. Und ab 1960 startete für Lufthansa eine Boeing 707 mit dem Namen Berlin – getauft

von Willy Brandt als Regierender Bürgermeister Westberlins. Seit dem 28. Oktober 1990 fliegt die neue Lufthansa ihre Heimatstadt wieder regulär an und hat seitdem mehr Reisende von und nach Berlin gebracht als jede andere Airline.



1928: Warte- und Abfertigungshalle im Flughafen Berlin-Tempelhof



1960: Willy Brandt tauft eine Boeing 707 auf den Namen Berlin



1990: Crew des ersten Lufthansa Linienfluges nach Berlin- Tegel



2012: Klaus Wowereit zur Taufe des Airbus A380-800 auf den Namen Berlin



2014: Ankunft des Siegerfliegers in Berlin-Tegel

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:

Jan Körner, Albert Krzysztofik,
Ulrich Lindner, Dr. Christoph Muhle,
Victoria Nguyen, Eva Sittig,
Konstantin von Wedelstädt

REDAKTIONSSCHLUSS:

21. Oktober 2020

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer

Luftverkehrsabkommen

DEUTSCHE AIRPORTS GENIESSEN GLEICHE RECHTE

Europäische Fluggesellschaften dürfen quer über den Kontinent Flüge anbieten. Dieser gemeinsame Binnenmarkt ist eine Erfolgsgeschichte, von der die Passagiere deutlich profitieren. Bei Zielen jenseits der EU-Grenzen bestimmen hingegen Luftverkehrsabkommen die Flugpläne maßgeblich. Das Regelwerk gerät immer wieder in die Kritik – was vielfach auf Missverständnissen beruht.

Über 80 Länder können angefliegen werden – auch ab Berlin

Insgesamt haben 2019 knapp 150 ausländische und deutsche Fluggesellschaften Verbindungen von Deutschland in über 80 Länder angeboten. Jede Strecke könnte auch von Berlin starten oder dort enden – die Verkehrsrechte behandeln die Hauptstadt wie jeden anderen Luftverkehrsstandort.



LÄNDERVERBINDUNGEN AB DEUTSCHLAND

Ägypten	Belgien	Georgien	Island	Kongo	Moldawien	Pakistan	Serbien	Tschechien	Vietnam
Albanien	Brasilien	Griechenland	Israel	Korea	Mongolei	Polen	Singapur	Tunesien	Zypern
Algerien	Bulgarien	Großbritannien	Italien	Kroatien	Montenegro	Portugal	Slowenien	Türkei	
Aruba	Chile	Guadalupe	Japan	Kuwait	Myanmar	Réunion	Spanien	Turkmenistan	
Aserbaidshan	China	Haiti	Jordanien	Lettland	Namibia	Rumänien	Sri Lanka	Ukraine	
Äthiopien	Dänemark	Indien	Kanada	Libanon	Niederlande	Russland	Südafrika	Ungarn	
Bahrain	Deutschland	Irak	Kasachstan	Luxembourg	Norwegen	Saudi-Arabien	Tadschikistan	USA	
Bangladesch	Finnland	Iran	Katar	Malta	Oman	Schweden	Taiwan	Usbekistan	
Belarus	Frankreich	Irland	Kolumbien	Marokko	Österreich	Schweiz	Thailand	VAE	

Für Berlin gelten die gleichen Rechte

Das deutsche Verkehrsministerium hat weltweit eine Vielzahl bilateraler Luftverkehrsabkommen geschlossen. Darin bestimmen die Verhandlungspartner, in welchem Umfang Fluggesellschaften Passagiere und Fracht zwischen den Staaten befördern dürfen. In Bezug auf Berlin wird immer wieder kolportiert, dass Luftverkehrsabkommen die Anzahl der Langstreckenverbindungen begrenzen. Das ist falsch: Alle knapp 150 Airlines, die Deutschland anfliegen, dürfen grundsätzlich Berlin ansteuern. Das gilt auch für Airlines aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, die insgesamt vier deutsche Flughäfen anfliegen dürfen. Derzeit bevorzugen Emirates und Etihad allerdings Frankfurt, München, Hamburg und Düsseldorf – könnten diese aber jederzeit zu Gunsten Berlins aufgeben.

Neben den rein bilateralen Luftverkehrsrechten verhandelt die EU-Kommission einige multilaterale Luftverkehrsabkommen für die Mitgliedsstaaten. Den Anfang machte ein umfassendes Abkommen mit den USA. Seither sind die beiden Wirtschaftsräume von vergleichbarer Stärke und mit vergleichbaren Regelungen beispielsweise bei Subventionen und Umweltstandards durch liberalisierte Verkehrsrechte eng miteinander verbunden.

Wichtige Prämissen für künftige Luftverkehrsabkommen

Künftige Abkommen sollten folgenden Themen Rechnung tragen:

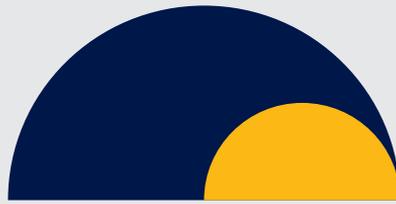
- **Marktchancen eröffnen:** Abkommen sollten Fluggesellschaften und Flughäfen sowohl in der EU als auch in Drittstaaten vergleichbare Marktchancen eröffnen. Alle Vertragsparteien sollten wirtschaftlich profitieren.
- **Fairen Wettbewerb sichern:** Ein Level Playing Field ist Voraussetzung für nachhaltigen Luftverkehr. Subventionen, die auf einen Verdrängungswettbewerb abzielen sowie andere wettbewerbsverzerrende Maßnahmen widersprechen dem. Die Abkommen sollten deshalb bei Verstößen klare Sanktionen vorsehen.
- **Standards wahren:** Die EU hat weltweit die höchsten Standards in Bezug auf Sozial-, Umwelt- und Verbraucherschutz. Errungenschaften wie Streikrecht, Kündigungsschutz und Passagierrechte sollten verbindlich auch für Airlines aus dem Ausland gelten. Auch Klimaschutzinstrumente wie das Emissionshandelssystem oder mögliche Beimischungsquoten von alternativen Kraftstoffen sollten berücksichtigt und in bestehenden Abkommen nachgebessert werden.

Restrukturierungsprogramm „ReNew“ ermöglicht Zukunftsperspektive

Der dramatische Umsatzeinbruch, das unsichere Marktumfeld und ein Mittelabfluss in Höhe von 500 Millionen Euro pro Monat erfordern eine tiefgreifende Neuausrichtung der Lufthansa. Hierzu werden mit dem Restrukturierungsprogramm wichtige Weichen gestellt:

* Rechnerischer Personalüberhang: 27.000 von 118.000 Vollzeitstellen

-75 %
mindestens



Produktionsniveau 4. Quartal 2020

-30 %



Abbau
Verwaltungsflächen

-20 %



Verkleinerung
Flotte

-20 %



Reduzierung
Leistungspositionen

~20 %

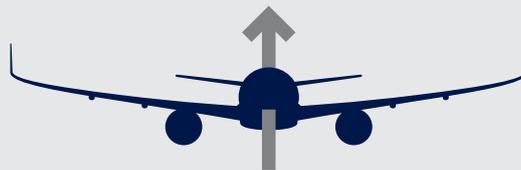


Personalüberhang*

Sicheres Fliegen ist möglich



HEPA-Hochleistungsfilter
entfernen 99,9 Prozent der
Viren und Bakterien



Kompletter **Kabinenluft-Austausch**
alle 2 bis 3 Minuten
(Vergleich Büro: alle 20 bis 30 Minuten)



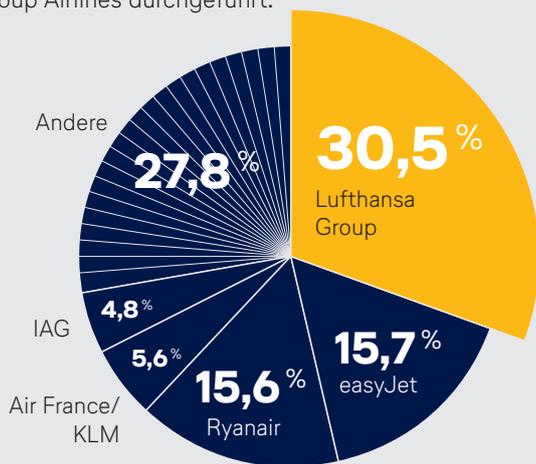
Strikte **Maskenpflicht** an Bord

Bei **1,2 Milliarden Passagieren** wurden **44 Corona-Ansteckungen** in Verbindung mit einer Flugreise weltweit bis September 2020 registriert.

Quelle: IATA

Anteil an Flügen ab Berlin im September und Oktober

Im September und Oktober 2020 starteten gut 15.000 Flüge ab Berlin – fast ein Drittel davon wurde von Lufthansa Group Airlines durchgeführt.



Quelle: OAG

-75 %
mindestens

