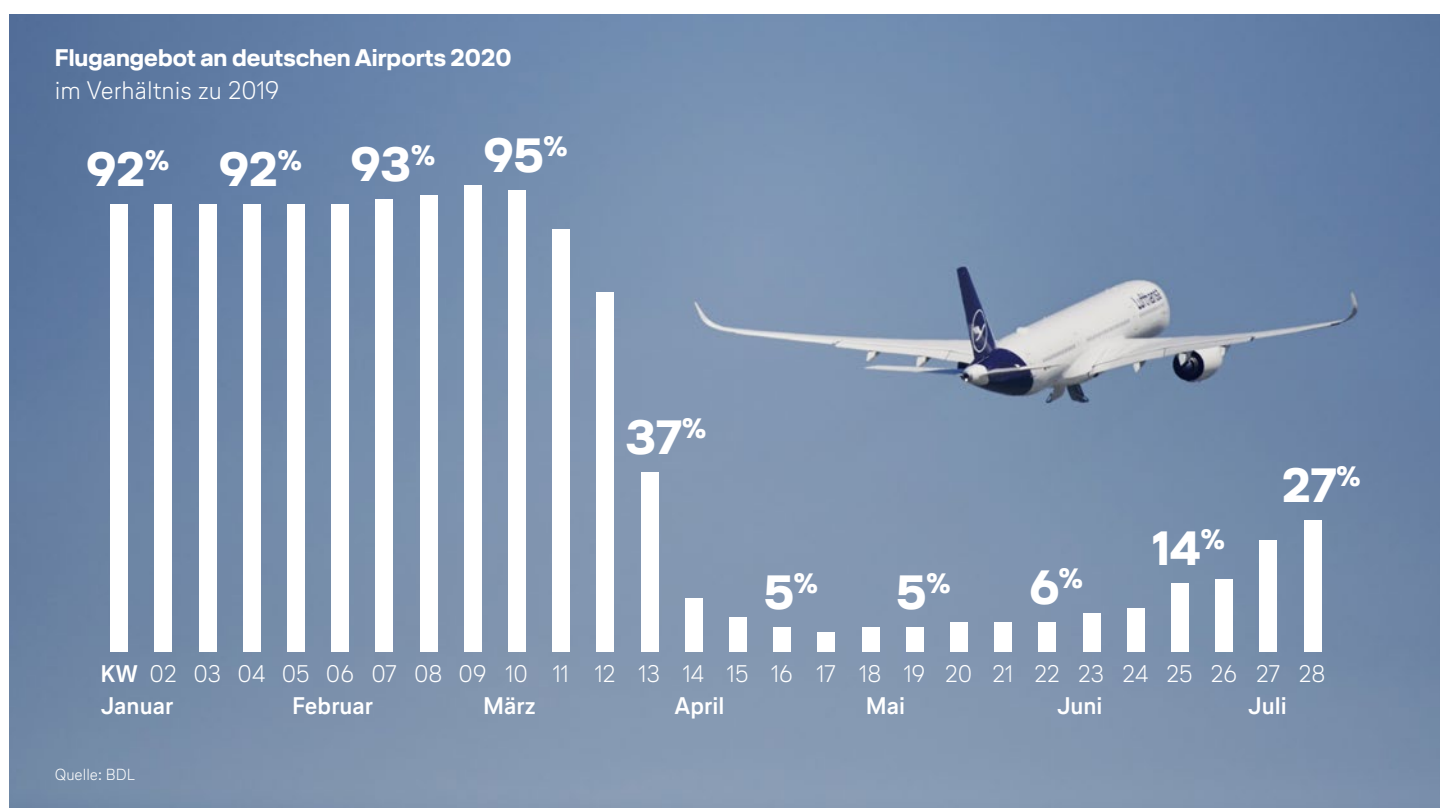




# IM FOKUS: RESTART DES LUFTVERKEHRS

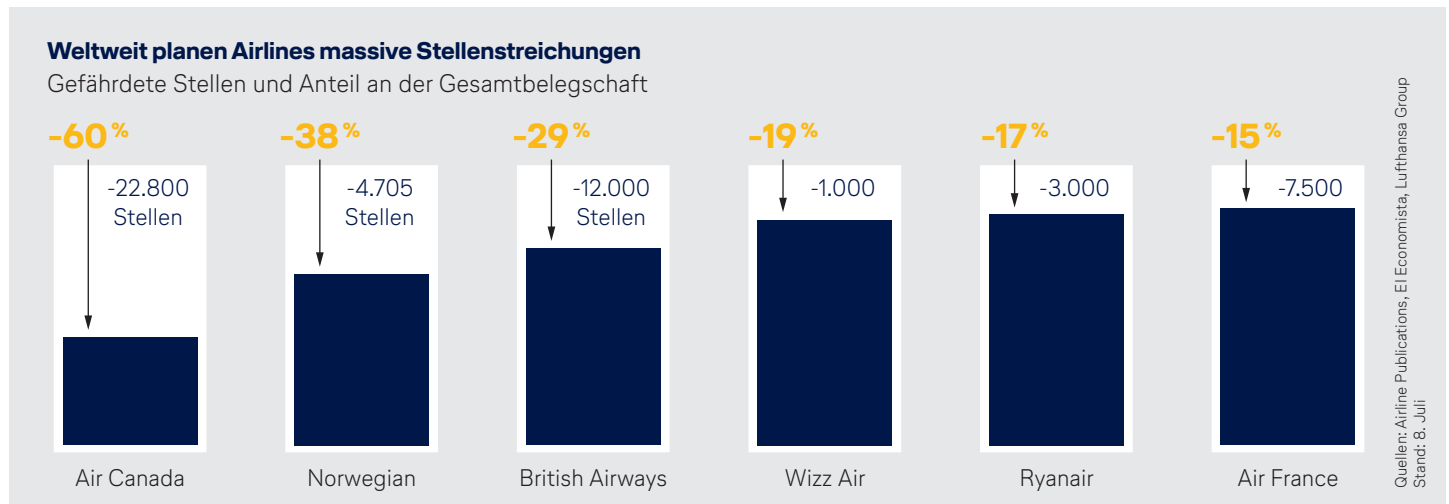


<b>Nach der Stabilisierung:</b> Der Weg ins „New Normal“	1
<b>Restart:</b> Kein business as usual	2
<b>Slots:</b> Schlüssel für erfolgreiche Drehkreuze	3
<b>Low-Coster und Netzwerk-Airlines:</b> Strategien im Vergleich	4
<b>Luftfracht:</b> Logistik zeigt in der Krise ihre Stärke	5
<b>Kontakt:</b> Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	6

Nach der Stabilisierung

# DER WEG INS „NEW NORMAL“

Eine Million Euro verliert die Lufthansa Group aktuell jede Stunde. Ende des Jahres wird der Verlust immer noch bei einer Million in 90 Minuten liegen. Das zeigt: Trotz staatlicher Stabilisierung ist der Weg noch weit – und er wird steinig.



Nach drei Rekordjahren hat die Corona-Pandemie Lufthansa in die größte Krise der Unternehmensgeschichte gestürzt. Innerhalb weniger Wochen stand fast die gesamte Flotte der Lufthansa Group am Boden. Einnahmen brachen weg, Kosten liefen weiter. Ohne das entschlossene Engagement von Parlament und Bundesregierung wäre die Existenz der Lufthansa unmittelbar bedroht gewesen. Das Stabilisierungspaket verschafft uns Liquidität und die Handlungsfähigkeit, auf die Erfolgsspur zurückzukehren. Doch dieser Weg ist kein Sprint, er ist ein Marathon.

Wir werden 2020 mit einem Minus von mehreren Milliarden Euro abschließen. Vor 2023 werden wir das Vorkrisenniveau nicht erreichen. Momentan stehen noch immer rund 600 von bisher 760 Flugzeugen am Boden, nächstes Jahr werden es noch 300 sein, 2022 voraussichtlich noch 200. Im Frühjahr 2021 planen wir, etwa 60 Prozent der üblichen Kapazität zu fliegen.

Lufthansa muss schlanker und effizienter werden. Die Transformation in die Zeit des „New Normal“ beginnt jetzt. Etliche Schritte sind beschlossen: Nach der Krise wird die Flotte der Lufthansa Group rund 100 Flugzeuge weniger zählen als 2019. Lufthansa wird Teilflotten reduzieren und Flugbetriebe bündeln. Die Lufthansa Airline soll eine eigenständige Gesellschaft werden. Vorstands- und Geschäftsführungsgremien des Konzerns werden verkleinert, die Anzahl der Führungskräfte um ein Fünftel reduziert. 1.000 Stellen sollen in der Lufthansa Verwaltung wegfallen.

Ziel dieser Beschlüsse: die rasche Rückführung der staatlichen Kredite und Einlagen. Denn das Stabilisierungspaket

ist kein Geschenk. Neun Milliarden Euro plus Zinsen müssen zurückgezahlt werden. Und das möglichst in drei Jahren. Denn dann steigt die Zinslast.

Damit das gelingt, muss Lufthansa sparen – mehr als je zuvor. Das erfordert große Anstrengungen aller Beteiligten und spürbare Einschnitte. Aufsichtsrat, Vorstand und Management verzichten auf Teile ihrer Vergütung. Die Dividenden für die Anteilseigner wurden für die Zeit der Krise ausgesetzt. Und auch die Beschäftigten wissen, dass jetzt alle an einem Strang ziehen müssen – so schmerzhaft es ist. Es wird lange dauern, bis die Nachfrage im Luftverkehr wieder gekanntes Niveau erreicht. Für die Lufthansa Group heißt das, dass es nach der Krise rechnerisch einen Überhang von mindestens 22.000 Vollzeitstellen gibt. Trotzdem will Lufthansa anders als viele Wettbewerber betriebsbedingte Kündigungen vermeiden. Dabei hilft Kurzarbeit enorm. Die Politik sollte dieses Instrument so lang wie möglich zur Verfügung stellen. Jeder Monat hilft, Entlassungen zu verhindern.

Noch wichtiger aber sind die Vereinbarungen mit unseren Tarifpartnern. Nur wenn mit den Gewerkschaften wirksame Krisenpakete mit neuen Arbeitszeitmodellen geschnürt werden, können Arbeitsplätze gesichert werden. Mit der Kabinengewerkschaft UFO haben wir bereits eine tragfähige Lösung gefunden. Mit der Vereinigung Cockpit sind die Gespräche auf gutem Weg. Und auch in den Verhandlungen mit Verdi setzen wir darauf, dass wir einen Weg finden, um gemeinsam Verantwortung zu übernehmen. Wenn all das gelingt, hat Lufthansa gute Chancen, aus der Krise gestärkt herauszufliegen.

Restart

# KEIN BUSINESS AS USUAL

Nach Wochen des Stillstands heben nun wieder mehr Flugzeuge der Lufthansa Group ab. Um auch in Corona-Zeiten sicheres Reisen zu ermöglichen, haben Flughäfen und Airlines mit Bund und Ländern ein tragfähiges Hygienekonzept entwickelt. Damit der Restart gelingt, braucht es weitere politische Initiativen.

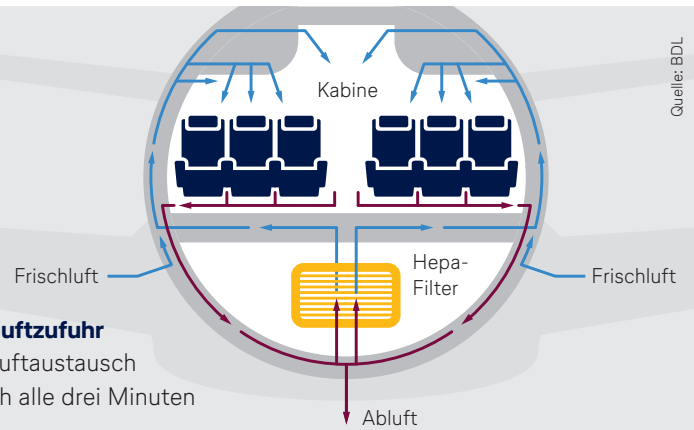
**Saubere Kabinenluft**

„Die Ansteckungsgefahr ist äußerst gering. Das hängt auch mit den Lüftungssystemen in Flugzeugen zusammen, die sind exorbitant besser als in allen anderen Verkehrsmitteln. Die filtern mehr als 99 Prozent der Keime heraus.“

**René Gottschalk, Leiter des Frankfurter Gesundheitsamtes**

**Stetige Frischluftzufuhr**

Vollständiger Luftaustausch durchschnittlich alle drei Minuten



**Hohe Luftqualität und Rückfluggarantie**

Durch eine vertikale Luftströmung und den Einsatz von Hochleistungsfiltern, die dem Standard in klinischen Operationssälen entsprechen, ist die Luft in Flugzeugen äußerst sauber. Während der gesamten Reisekette ist das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes vorgeschrieben. Beides sorgt für ein sehr geringes Infektionsrisiko. Weil es in vielen Ländern verschiedene Einreisebestimmungen gibt, die sich zudem häufig ändern, bieten die Netzwerk-Airlines der Lufthansa Group ihren Passagieren einen besonderen Schutz. Unabhängig vom gebuchten Tarif erhalten Reisende eine grundsätzliche Rückfluggarantie auf allen europäischen Strecken. Je nach Tarif ist ein „Rundum-Sorglos Paket“ im Preis enthalten, in dem auch die Kosten für eine Quarantäne oder einen medizinischen Rücktransport übernommen werden.

**Ausnahmesituation erfordert politische Reaktionen**

Auch wenn der Luftverkehr jetzt wieder anzieht: Von einem „business as usual“ kann noch lange keine Rede sein. Auf diese Ausnahmesituation muss die Politik reagieren.

- **Reiserestriktionen abbauen und vereinheitlichen:** Nach wie vor gilt für rund 160 Länder außerhalb der EU eine pauschale Reisewarnung des Auswärtigen Amtes, für die meisten Drittstaaten zudem ein Einreiseverbot in die EU. Weil sich das Infektionsgeschehen aber von Land zu Land unterscheidet, sollte die Notwendigkeit für Restriktionen regelmäßig überprüft werden. Zudem ist eine Synchronisierung der verschiedenen Regelungen zu Einreisebestimmungen, Quarantäne und Reisehinweisen – die für Fluggäste kaum mehr zu überblicken sind – erforderlich. Die von der EU-Kommission veröffentlichte „White List“ mit zunächst 15 Drittstaaten ist ein guter Start in die richtige Richtung.

Deutschland allerdings erlaubt derzeit die Einreise nur aus elf dieser Länder. Das führt zu ungleichen Wettbewerbsvoraussetzungen, ohne zu mehr Gesundheitsschutz beizutragen.

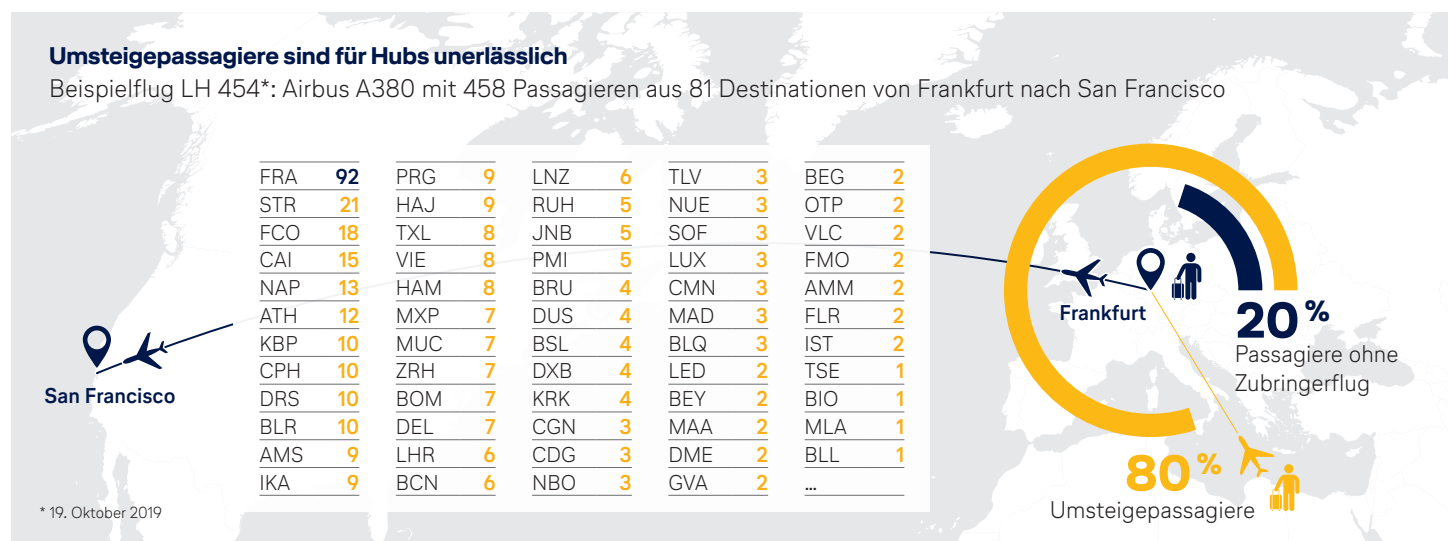
- **Quarantänen minimieren:** Richtigerweise beginnt sich die Erkenntnis durchzusetzen, dass auf eine Quarantäne verzichtet werden kann, wenn Passagiere einen aktuellen, negativen Covid-19-Test vorweisen können. Ein solch verbindlicher Vorabtest könnte Reisen zwischen Staaten mit unterschiedlichem Infektionsniveau grundsätzlich ermöglichen. Lufthansa Group hat gemeinsam mit Partnern in Frankfurt und München Zentren für Corona-Schnelltests aufgebaut: Seit Ende Juni können sich abreisende und ankommende Passagiere kurzfristig testen lassen.
- **Aussetzung der Slot-Regulierung verlängern:** Angesichts der Corona-Pandemie hat die EU die Vergaberichtlinie von Start- und Landerechten vorerst bis Oktober ausgesetzt. Die Regulierung besagt, dass Airlines, um ihre Slots zu sichern, vier Fünftel davon bedienen müssen. Weil der Flugverkehr noch bis weit ins kommende Jahr hinein nur ein relativ niedriges Niveau erreichen wird, sollte diese Regel auch für die Wintersaison 2020/2021 ausgesetzt werden. Andernfalls wären die Airlines gezwungen, weitgehend leere Flugzeuge auf die Reise zu schicken. Das wäre weder ökonomisch noch ökologisch zu vertreten.

Der Restart fordert Deutschlands Luftverkehr erheblich. Der Wettbewerb wird durch die Krise noch härter. Dieses Umfeld gilt es bei anstehenden politischen Entscheidungen in Berlin und Brüssel zu berücksichtigen.

## Slots

# SCHLÜSSEL FÜR ERFOLGREICHE DREHKREUZE

Lufthansa muss Start- und Landerechte in Frankfurt und München abgeben. Das war der Preis, den die EU-Kommission für ihre Zustimmung zum Stabilisierungspaket verlangte. Je einem Wettbewerber an den beiden Heimatflughäfen muss Lufthansa die Stationierung von bis zu vier Flugzeugen ermöglichen und hierfür bis zu 24 Slots übertragen. Das sind rechnerisch drei Start- und drei Landerechte pro Flugzeug und Tag.



Was wenig klingen mag, ist gleichwohl ein spürbarer Einschnitt in das Lufthansa Kerngeschäft, das auf der optimalen Nutzung der Hubs und den notwendigen Start- und Landerechten in ganz bestimmten Zeitfenstern basiert.

Deutschland ist – anders als Frankreich oder Großbritannien – aufgrund seiner föderalen Ordnung seit jeher stark dezentral organisiert. Das wirkt sich auch auf die Infrastruktur aus: Während der Pariser Flughafen Charles de Gaulle von rund 14 Millionen Einwohnern innerhalb von 90 Minuten zu erreichen ist und London Heathrow sogar von 20 Millionen, sind es in Frankfurt und München deutlich weniger. Das bedeutet: Um ein attraktives und wirtschaftliches Angebot für Interkontinentalflüge bieten zu können, brauchen die deutschen Drehkreuze ein gut funktionierendes Netz von Zubringerflügen mit ausreichend Umsteigepassagieren.

Der Betrieb der Drehkreuze ist ein ausgeklügeltes, eng abgestimmtes und komplexes System. In Frankfurt und München bündelt Lufthansa – ebenso wie es Air France, British Airways, Delta Airlines, Emirates oder China Airlines an ihren Hubs tun – Passagiere für ihre Langstreckenflüge. Hierdurch wird die nötige Auslastung erreicht, um Großraumflugzeuge auf Fernstrecken wirtschaftlich einsetzen zu können. Der Vorteil: Auch Reisende aus kleineren Städten oder peripheren

Regionen können mit einmaligem Umsteigen Ziele in der ganzen Welt erreichen. In Frankfurt steigen im Schnitt 70 Prozent aller Reisenden um. Voraussetzung für dieses breite Verbindungsangebot ist eine diffizil abgestimmte Struktur aus An- und Abflügen zu spezifischen Zeiten. Durch die exakte Abstimmung der Flugpläne erhalten Passagiere passgenaue Anschlussflüge ohne lange Wartezeiten.

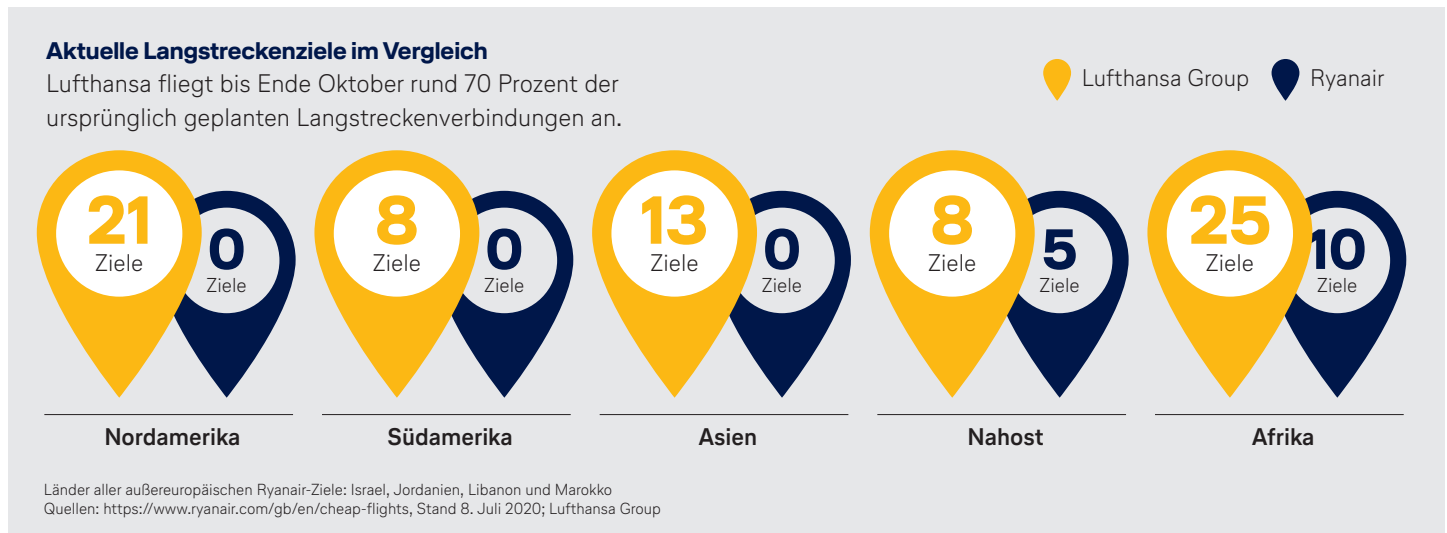
Das Beispiel des Fluges LH 454 von Frankfurt nach San Francisco am 19. Oktober 2019 zeigt die Relevanz von Zubringerflügen. An Bord des Fluges waren 458 Fluggäste. Von diesen 458 Reisenden sind lediglich 92 direkt in Frankfurt zugestiegen. Alle anderen waren zuvor von 81 Destinationen nach Frankfurt angereist und sind hier in den Flug in die USA umgestiegen.

Fehlen diese Zustieger, kann der Langstreckenflug nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Das zeigt: Für das Drehkreuzsystem der Lufthansa und die Konnektivität, die wir Deutschland bieten, spielen Slots in den kritischen Zeitfenstern eine zentrale Rolle. Dass die EU-Kommission in der schlimmsten Krise der zivilen Luftfahrt in diese sensible Produktionsstruktur eingreift, bleibt unverstänlich. In Zukunft werden dadurch Langstreckenanbieter außerhalb Europas direkt oder indirekt gestärkt.

## Low-Coster und Netzwerk-Airlines

# STRATEGIEN IM VERGLEICH

Die Corona-Krise verschärft den Konkurrenzdruck. Mit staatlicher Hilfe kämpfen Low-Cost-Carrier und Netzwerk-Airlines um ihre Zukunft. Ryanair will gegen das Stabilisierungspaket für Lufthansa klagen. Ein Vergleich der Geschäftsmodelle zeigt große Unterschiede.



Netzwerk-Airlines befördern Passagiere über Drehkreuze in die ganze Welt. Lufthansa etwa bündelt den internationalen Verkehr in Frankfurt und München. Austrian Airlines, SWISS und Brussels Airlines nutzen die Flughäfen in Wien, Zürich und Brüssel analog. Der Effizienz und Flexibilität stehen hohe Fixkosten gegenüber: Um Zubringerflüge und Langstrecken wirtschaftlich zu absolvieren, ist eine große und heterogene Flotte nötig. Die Strecken- und Kapazitätsplanung ist ebenso aufwendig wie der Personaleinsatz. Bei Qualität und Wirtschaftlichkeit zählt Lufthansa zu den besten Airlines der Welt. Dabei setzen wir auf Tarifpartnerschaft und hohe Sozialstandards.

Airlines wie Ryanair und Wizz Air haben einen anderen Fokus: niedrige Kosten und geringe Komplexität. Sie bieten innereuropäische Point-to-Point-Verbindungen in hoher Frequenz. An Flughäfen profitieren sie oft von geringeren Gebühren und Subventionen. Eng bestuhlte Kurzstreckenflieger maximal auszulasten, ist die Zielgröße. Die Flotte besteht möglichst aus nur einem Flugzeugmodell. Das spart Kosten für Wartung und Technik sowie für die Ausbildung der Mitarbeiter. Unternehmerisch sind das respektable Leistungen. Die aber haben ihren Preis.

Stichwort Personal. Hier sparen die Low-Coster massiv. Dienstleistungen werden outgesourct. Geringe Löhne, Scheinselbständigkeit und kurze Kündigungsfristen sind keine Seltenheit. Der Einfluss der Sozialpartner wird gezielt minimiert. Wie der CEO der ungarischen Wizz Air kürzlich zugab: „Gewerkschaften zerstören das Geschäft.“ Das Schöne

an einer flexiblen Airline sei, einfach die Basis schließen zu können, sobald Gewerkschaften Mitsprache einforderten.

Wer die Arbeitsbedingungen am Minimum ausrichtet, hat auch in der Krise leichteres Spiel. Etliche Low-Coster nutzen ein Hire-and-Fire-System, um kurzfristig Personal abzubauen und Kosten zu senken. Überdies leistet die Bank of England finanzielle Nothilfe u.a. für Ryanair, British Airways, Easyjet und Wizz Air.

Weiterer Vorteil für die Low-Coster: Der Luftraum in Europa öffnet weitgehend einheitlich. Weltweit hingegen herrscht ein Sammelsurium von Vorgaben und Beschränkungen. Das wiederum trifft die Netzwerk-Airlines.

Aufgrund hoher Fixkosten und längerer Anlaufzeiten beim Restart sind viele Netzwerk-Airlines auf staatliche Hilfe angewiesen. In der EU unterliegen Stabilisierungsmaßnahmen den Vorgaben des Beihilferechts. Die gelten für Low-Cost-Carrier und Netzwerk-Airlines gleichermaßen. Wenig Transparenz hingegen herrscht bei den Carriern am Golf, in China oder in der Türkei. Hier sind kaum Informationen über etwaige staatliche Hilfspakete zugänglich. Deren Wirkung auf den internationalen Wettbewerb ist derzeit unklar.

Staatliche Eingriffe können den internationalen Wettbewerb einschränken. Sie müssen eine Ausnahme in der Krise und zeitlich begrenzt sein. Darauf hinzuweisen, ist grundsätzlich richtig. Wer aber Äpfel mit Birnen vergleicht und sich zugleich niedrige Sozialstandards zunutze macht – dessen Kritik überzeugt nicht.

## Luftfracht

# LOGISTIK ZEIGT IN DER KRISE IHRE STÄRKE

Heimische Luftfrachtunternehmen sind für die Versorgung und globale Anbindung Deutschlands systemrelevant. Der Logistikstandort Deutschland verdient mehr Aufmerksamkeit.



Während in der Hochphase der Corona-Pandemie weltweit Passagierflugzeuge am Boden standen, war die Frachterflotte von Lufthansa Cargo im Dauereinsatz. So wurde die interkontinentale Versorgung von und nach Deutschland aufrechterhalten. Bis Ende Juni transportierte die Frachtairline mehrere Milliarden Atemschutzmasken und Schutzausrüstung für den deutschen und europäischen Markt, aber auch medizinisches Gerät, Pharmazeutika und Industriegüter. Die Lufthansa Group setzte frühzeitig sogar umgebaute Passagierflugzeuge für den Frachttransport ein, um die hohe Nachfrage aus Asien zu bedienen. Diese „Prachter“ flogen allein rund dreihundertmal nach China.

### Luftfracht ist systemrelevant – Einbußen durch Corona

Die Krise unterstreicht deutlich die Systemrelevanz einer eigenen, gut funktionierenden Luftfracht für Deutschland. Wenn Lieferketten zusammenbrechen, kann Luftfracht innerhalb von Stunden Industrie und Handel an interkontinentale Märkte anbinden und Hilfsgütertransporte sicherstellen. Das ist unter schwierigsten Bedingungen gelungen, weil Logistikunternehmen, Behörden und Politik auf EU-, Bundes- und Landesebene lösungsorientiert zusammengearbeitet haben. So wurde ein zuverlässiger Lufttransport trotz des veränderten Frachtaufkommens und der weltweit ständig wechselnden Bestimmungen und Restriktionen gewährleistet. Dieser Spirit sollte auch die anstehende Zeit prägen.

Gleichwohl hat Covid-19 auch in der Luftfracht zu enormen wirtschaftlichen Einbußen geführt. Lufthansa Cargo transportiert normalerweise rund die Hälfte ihrer Fracht in den Unterdecks von Passagiermaschinen. Diese standen während der Krise fast vollständig am Boden. Für die Entwicklung der Lufthansa Cargo sind daher das Wiedererstarken der Weltwirtschaft und des interkontinentalen Passagierverkehrs von großer Bedeutung.

### Wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen schaffen

Damit die deutsche Luftfracht erfolgreich bleibt, braucht es auch nach der Krise gemeinsame Lösungen und global wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Dazu gehören etwa EU-weit einheitliche Regeln und Verfahren bei Sicherheit, Steuern und Zoll, Erhalt der Nachtrandstunden sowie Reziprozität bei Luftverkehrsrechten und Rückkehr zu Ad-hoc-Charterregelungen vor Covid-19. Zudem sollten Politik und Behörden Digitalisierung und Innovation entlang der Logistikkette forcieren. Sie unterstützen damit die Millioneninvestitionen von Lufthansa Cargo in Digitalisierung und eine effiziente und leise Frachterflotte.

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](http://politikbrief.lufthansagroup.com)

**Kontakt**

[lufthansa-politikbrief@dlh.de](mailto: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  
Airportring, D-60546 Frankfurt

**REDAKTIONSLEITUNG:**

Sandra Courant

**REDAKTIONELLE MITARBEIT:**

Annette Braun, Jürgen Faust,  
Dr. Christoph Muhle, Andreas Pauker,  
Christian Raeppe

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

10. Juli 2020

**AGENTURPARTNER:**

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

**DISCLAIMER:**

[www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer](http://www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer)