



**Airbus A350-900 bei Lufthansa**

Verbrauchswerte auf dem Umlauf  
München – Boston – München  
im Vergleich zum Vorgängermodell.



**-25%**  
Kerosin-  
verbrauch



**-23 800**  
Liter Kerosin  
pro Hin-/Rückflug

**-34 470**  
Tonnen CO<sub>2</sub>  
pro Jahr

CO<sub>2</sub>

Boston

München

# Politikbrief 1/2017

## Für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

Schwerpunkt:	<b>Einigung:</b> Lufthansa und Piloten setzen gemeinsam auf Wachstum	1
	<b>Wahljahr 2017:</b> Agenda auf Luftverkehrswachstum ausrichten	2
Standort Deutschland:	<b>Konsolidierung des Luftverkehrs:</b> Europa muss Chancen nutzen	4
	<b>A350 in München:</b> Heimat des effizientesten Langstreckenfliegers	6
	<b>Lufthansa Cargo:</b> Airline setzt auf Wachstum und digitale Lösungen	7
	<b>Airlines for Europe (A4E):</b> Prioritäten von Europas Airlineverband	8
Nachhaltigkeit:	<b>Fluglärm:</b> „Vielbeschwerdeführer“ verzerren das Bild	9
	<b>Beiderseitiger Nutzen:</b> Schlüssel für weltweit nachhaltigen Wettbewerb	10
Telegramm:	<b>2017:</b> Lufthansa Group stellt über 3 000 neue Mitarbeiter ein	11
	<b>Hochschulbildung:</b> Geflüchteten neue Perspektiven bieten	11
	<b>IT-Sicherheit:</b> Hacker prüfen die Lufthansa Group	11
	<b>Neue Ansprechpartner für Brüssel und Russland</b>	11
Kontakt:	<b>Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group</b>	12



## Einigung:

# Lufthansa und Piloten setzen gemeinsam auf Wachstum

Mitte März haben Lufthansa und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit eine Einigung in den bislang noch offenen Tarifthemen erreicht. Der erzielte Durchbruch schafft Perspektiven für neues Wachstum.

### Zukunftstaugliche Tarifverträge

Effizienz, Qualität und Innovationskraft zählen angesichts des deutlich steigenden Wettbewerbs zwischen den Fluggesellschaften in besonderer Weise. Lufthansa zeichnen eben diese Werte aus, wie die jüngsten Tarifabschlüsse zeigen. Bereits im August 2016 hat sich das Unternehmen mit den Flugbegleitern geeinigt. Kernpunkte: Das Unternehmen wird insbesondere bei der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung entlastet. Die Mitarbeiter hingegen profitieren von einer höheren Vergütung, einer mehrjährigen Beschäftigungsgarantie und innovativen Qualifizierungsmöglichkeiten: Eine Ausbildung auf Bachelorniveau bietet den Mitarbeitern neue Perspektiven und steigert die Qualität an Bord weiter


### Planungssicherheit und Wachstumsperspektive

Auch mit den Piloten konnte nun eine Grundsatzvereinbarung erzielt werden. Der Tarifvertrag läuft bis mindestens Juni 2022. Das bedeutet eine langfristige Planungssicherheit für das Unternehmen und die Mitarbeiter. Inhalt:


- **Gehalt:** Von Mai 2012 bis Juni 2022 erhalten die Piloten insgesamt 11,4 Prozent mehr Gehalt sowie eine Einmalzahlung von 1,8 Monatsgehältern.
- **Altersversorgung:** Wie bei den meisten Konzernen seit langem Praxis, wird Lufthansa künftig die Beitragszahlung zur betrieblichen Altersversorgung garantieren, nicht mehr jedoch die späteren Auszahlungshöhen. Zudem scheidet die Piloten künftig später aus dem Unternehmen aus.
- **Effizienz:** Durch diese Vereinbarung wird Lufthansa sowohl nachhaltige Kostensenkungen in Höhe von 15 Prozent als auch eine einmalige Entlastung der Bilanz im hohen dreistelligen Millionenbereich durch die Umstellung der Altersversorgung erzielen.
- **Arbeitsplätze:** Bis 2020 wird Lufthansa mindestens 600 Kapitänanwärterstellen schaffen und perspektivisch mehr als 700 Nachwuchspiloten einstellen.

### Erlöse steigern, Kosten senken – konkrete Beispiele

Wesentliche Leitlinien bei den Netzwerk Airlines der Lufthansa Group




#### Steigerung der Erlöse




#### Starke Erlösbasis

- Gruppenweites Revenue Management



#### Premium-Positionierung und neue Produkte

- über 180 Flugzeuge mit Breitband-Internet



#### Innovation und Digitalisierung

- 500 Millionen Euro Investitionen



#### Senkung der Kosten



#### Effiziente und moderne Flotte

- 40 neue Flugzeuge in 2017 (C Series, A320neo, A350)
- Betriebskosten sinken um 20%



#### Modernisierung der Personalkostenstruktur

- Neue Tarifverträge für alle Mitarbeiter
- Grundsatzvereinbarung mit Vereinigung Cockpit erzielt
- Planungssicherheit bis 2022

### Sozialpartnerschaft lebt

Der deutsche Luftverkehrsmarkt befindet sich unter Druck. Auf der einen Seite erobern Airlines mit fragwürdigen Arbeitsmodellen – die einseitig zu Lasten der Beschäftigten ausgestaltet sind – neue Marktanteile. Auf der anderen Seite ziehen staatlich massiv geförderte Großkonzerne aus der Türkei und den Golfstaaten Passagiere ab.

Umso wichtiger ist, dass Arbeitgeber und Arbeitnehmer heimischer Luftverkehrsunternehmen gemeinsam tragfähige Lösungen finden, um auch weiterhin erfolgreich zu bestehen. Genau dies ist bei der Lufthansa in den vergangenen Monaten im Rahmen verschiedener Tarifverträge gelungen. Die Kompromissfähigkeit beider Seiten ist auch Ausdruck der deutschen Sozialpartnerschaft.



## Wahljahr 2017:

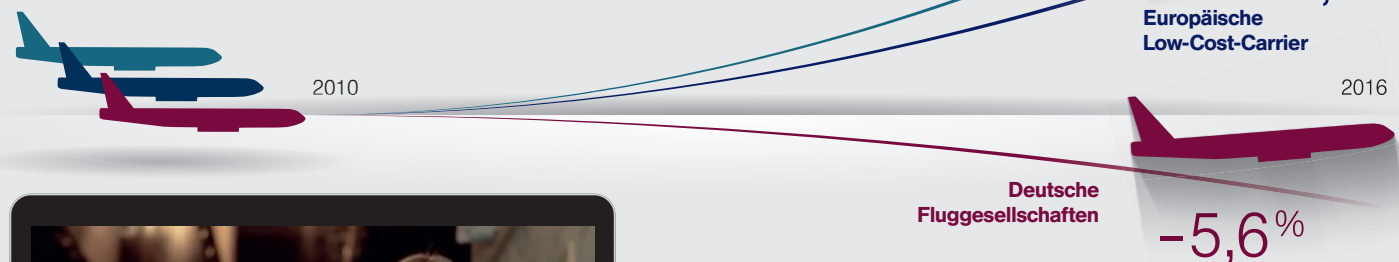
### Agenda auf Luftverkehrswachstum ausrichten

Das Wahljahr 2017 wird deutlich mitgeprägt durch Schlagworte wie Brexit, Protektionismus, Nationalismus. Die Produkte der Lufthansa Group – im Sommer alleine pro Woche über 23 000 Flüge in 103 Länder – fördern hingegen Offenheit, Freiheit und Internationalität. Zudem sichert Lufthansa innerhalb der sozialen Marktwirtschaft gute Jobs und bietet Menschen Perspektiven. Damit nicht nur die komplexe Luftverkehrsindustrie ihre besondere Rolle weiterhin ausfüllen kann, ist eine wachstumsfördernde Politik in den kommenden Jahren unerlässlich.

#### Fehlentwicklung:

#### Starts pro Woche auf deutschen Flughäfen 2010–2016

Während deutsche Fluggesellschaften ihre wöchentlichen Starts deutlich reduziert haben, sind ausländische Konkurrenten gewachsen.



Quelle: BDL, 2017



- [Film ansehen](#)
- [BDL-Report: Luftfahrt und Wirtschaft 2016](#)

#### Nicht nur ein Problem für die Airlines

Diese Entwicklung verfestigt sich seit Jahren. Aus politischer Sicht kritisch, da Luftverkehrsverbindungen den persönlichen Austausch fördern und Brücken bauen. Bedenklich auch aus volkswirtschaftlicher Sicht: Ein stagnierender Luftverkehr verringert die Standortqualität. Deutsche Kernindustrien wie der Maschinenbau oder die Pharma-/Chemieindustrie sind zwingend auf exzellente Flugverbindungen angewiesen. Auch das Gutachten der Bundesregierung für ein Luftverkehrskonzept betont, dass eine „bessere Anbindung an das weltweite Luftverkehrsnetz zu mehr Produktivität und Wachstum“ führt. Zugleich problematisiert es die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs, die durch „nationale Regelungen, Vorschriften und Gesetze geringer als bei internationalen Marktteilnehmern“ ausfalle.

Jahrelang prägten immer neue Sonderbelastungen das Bild. Noch zu langsam beginnt die Politik, diese Fehlentwicklung zu korrigieren.

#### Deutscher Luftverkehr unter Druck

Die deutschen Fluggesellschaften befinden sich nach wie vor in einer schwierigen Situation. 2016 beförderten sie 150,5 Millionen Passagiere. Gegenüber dem Vorjahr entspricht das erneut einem winzigen Passagierplus von 0,1 Prozent. Europäische Wettbewerber wie Air France-KLM (+4,0 %), Easyjet (+6,6 %) oder Ryanair (+15,3 %) schnitten deutlich besser ab. Schwächeln deutsche Fluggesellschaften, wachsen auch heimische Airports nur unterdurchschnittlich. Andere Airlines können die Verbindungsvielfalt nicht ersetzen. Bestes Beispiel: Zwischen 2010 und 2016 mussten deutsche Airlines die Anzahl der international angesteuerten Ziele um 16 Destinationen kürzen. Ausländische Konkurrenten konnten – trotz äußerst liberaler Marktzugänge – den Wegfall kaum zu zwei Dritteln kompensieren.





## Was weiterhin auf der Agenda steht

Dieser Weg muss für die Legislaturperiode 2017 – 2021 weiter verfolgt werden. Konkret:

- **Belastungen senken:** Der nationale Alleingang bei der Luftverkehrsteuer kostet über 1 Milliarde Euro pro Jahr – zu zahlen vornehmlich von deutschen Airlines. Das Ende dieser Sonderbelastung ist überfällig, wie ein Blick über die Grenzen zeigt: Österreich hat die eigene Luftverkehrsteuer zum 1. Januar 2018 um die Hälfte reduziert. Irland hat seine bereits abgeschafft. Ebenso die Niederlande, dort wächst der Luftverkehr 2,5-mal stärker als in Deutschland.
- **Sicherheit fair finanzieren:** Seit Jahren steigen die Luftsicherheitskosten, die hierzulande Airlines und Kunden nahezu komplett selber tragen müssen. Allein 2016 betragen die entsprechenden Gebühren 656 Millionen Euro. Das wirkt wie eine zweite Luftverkehrsteuer und ist systemwidrig: Der Schutz vor allgemeinen Sicherheitsrisiken ist Aufgabe des Staates – in wichtigen Wettbewerbsländern in der EU und den USA übernimmt dieser den überwiegenden Teil der Kosten. Das ist auch in Deutschland längst überfällig. Die Nutzerbeteiligung sollte zum Beispiel wie bei der Bahn auf höchstens 20 Prozent begrenzt werden.
- **Faire Handelspolitik verfolgen:** Einige Staaten setzen vermehrt auf Subventionen und Protektionismus. Umso wichtiger ist, den gegenseitigen Nutzen fairer und reziproker Marktöffnung herauszuarbeiten – und unfairen Wettbewerb konsequent zu ahnden. Das gilt insbesondere für

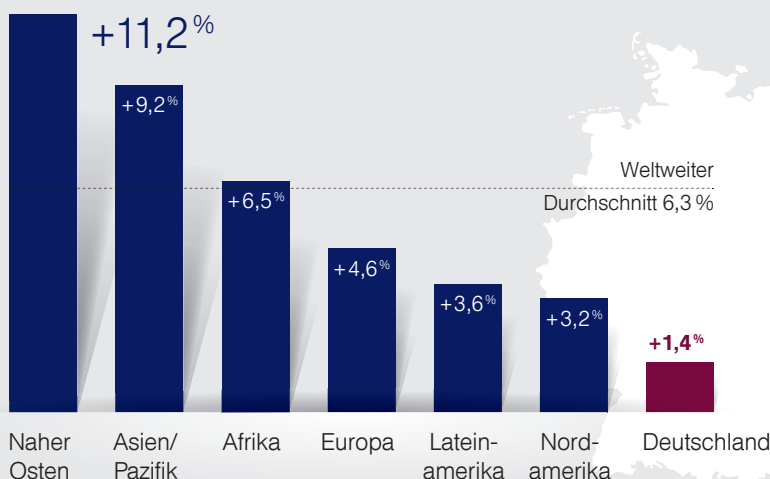
den Luftverkehr, der bei Streitigkeiten keine Klärung seitens der WTO erzielen kann, da der Luftverkehr nicht Teil der Welthandelsorganisation ist. Die EU-Kommission muss im Rahmen der aktuell laufenden Verhandlungen zu neuen Luftverkehrsabkommen mit den Golf-Staaten eine verlässliche Wettbewerbsaufsicht und Sanktionsmechanismen vereinbaren.

- **Klimaschutz flankieren:** Der internationale Luftverkehr ist der erste und bislang einzige Industriesektor, für den ein weltweites CO<sub>2</sub>-Emissionsziel gilt. Grundlage bildet das CO<sub>2</sub>-Kompensationsystem namens CORSIA, das 2016 von der UN-Luftfahrtorganisation ICAO beschlossen wurde. Lufthansa unterstützt den Ansatz gemeinsam mit der globalen Luftverkehrswirtschaft. Nun gilt es, CORSIA mit Leben zu füllen und den Alleingang der EU beim Luftverkehrsemissionshandel 2021 zu beenden. Denn diese EU-Insellösung hemmt die Gesamtwirkung eines globalen Systems. Der Klimaschutzbeitrag von CORSIA soll bereits ab 2022 höher als der des EU-Emissionshandels sein.

Deutschland braucht dringend eine international wachstumsfördernde und standortkostensenkende Luftverkehrspolitik. Wesentliche Eckpunkte, auch zu den Themen Betriebszeiten und Flughafenusbau, sind in dem Gutachten der Bundesregierung bereits ausformuliert. Die Empfehlungen sollten nach der Bundestagswahl nicht erneut diskutiert, sondern umgesetzt werden.

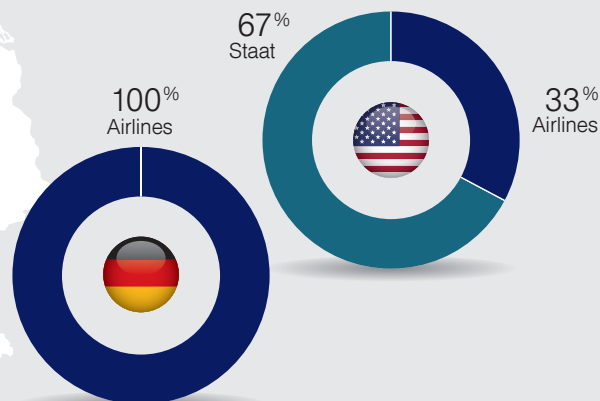
## Wachstum von Fluggesellschaften nach Regionen 2016

In verkauften Personenkilometern (RPK)



## Staat muss sich an Sicherheitskosten beteiligen

Gefahrenabwehr und Terrorbekämpfung sind gesamtgesellschaftliche Aufgaben. Entsprechend muss sich der Staat an dessen Finanzierung beteiligen.



Quelle: IATA, BDL



## Konsolidierung des Luftverkehrs: Europa muss Chancen nutzen

Europas Luftverkehrsmarkt ist mit rund 240 Fluggesellschaften äußerst kleinteilig. Dabei sind im Luftverkehr aufgrund des hohen Kapitalbedarfs Größe und Rentabilität besonders eng verknüpft. Rasant wachsende Airlines aus Asien und den Golf-Staaten – oft ohne eigene Heimatmärkte, dafür aber mit erheblicher Staatsunterstützung – befeuern zusätzlich die Konkurrenz auf fremden Märkten. Diese Entwicklung untergräbt Europas Luftverkehrssystem: Der EU-Airlinesmarkt muss sich deutlich konsolidieren, um auf Dauer seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.



### Beispiel Nordatlantikrouten

Ein anschauliches Beispiel bieten die Routen zwischen Europa und den USA. Von amerikanischer Seite fliegen Delta Airlines, United Airlines und American Airlines die Strecken. Ihr Marktanteil liegt zusammen bei 41 Prozent. Völlig anders das Bild in Europa: 30 Fluggesellschaften teilen sich die verbleibenden 59 Prozent. Und es drängen weitere Unternehmen auf den gesättigten Markt, da sie insbesondere nach Asien – aufgrund der Marktmacht der staatlichen Golf-Carrier – keine Chancen für sich sehen. Spiegelbildlich verhält es sich mit den Gewinnen: Während die US-Airlines für das laufende Jahr eine Marge von knapp 13 Prozent erwarten, sind es bei Europas Fluggesellschaften 4,5 Prozent. Angesichts notwendiger Milliardeninvestitionen in modernere, verbrauchsarme Flugzeuge ist dieser Wert auf Dauer zu niedrig.

### US-Politik flankiert Konsolidierung

Die heutige Stärke des US-Airlinesmarktes ist auch Ergebnis der wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen. Erstens liberalisierte Washington den Luftverkehrsmarkt bereits 1978 und leitete damit die Konsolidierungswelle in den 1980er Jahren

ein. Europa folgte der Entwicklung fast zwei Jahrzehnte später. Zweitens profitieren US-Airlines von einem in Europa undenkbareren Insolvenzrecht: Meldet ein Unternehmen Insolvenz an, kann es Zahlungen einstellen, Verbindlichkeiten ruhen lassen, Pensionsverpflichtungen abwerfen und bei Bedarf Tarifverträge aussetzen. Über 50 US-Airlines haben davon schon Gebrauch gemacht, darunter auch drei der vier größten Fluggesellschaften. In Europa sind Insolvenzen im mit Staatsinteressen eng verbundenen Luftverkehrssektor fast undenkbar.

Damit haben die USA ihren Airlines den Boden für einen dauerhaften Aufschwung bereitet. Nachdem die Unternehmen ihre Restrukturierungen abgeschlossen hatten, konnten sie nach der Krise 2001 die nächste Konsolidierungswelle einläuten. Vorläufiger Höhepunkt ist der Zusammenschluss von American Airlines und US Airways zur American Airlines Group. 2013 zählten die Airlines 87 Millionen bzw. 57 Millionen Passagiere. Heute ist der Konzern mit rund 200 Millionen Passagieren die größte Fluggesellschaft der Welt. Zum Vergleich: Die Lufthansa Group hat 2016 rund 110 Millionen Passagiere befördert.



## Gut für Airlines, gut für Mitarbeiter und Kunden

Der Blick in die USA unterstreicht die positiven Wirkungen eines konsolidierten Luftverkehrsmarktes:

- **Mitarbeiter:** US-Fluggesellschaften beschäftigen aktuell rund 685 000 Mitarbeiter. Deren Gehälter sind bei den Passagier-Airlines zwischen 2010 und 2015 um 29 Prozent gestiegen – insgesamt weist die sonstige US-Wirtschaft in diesem Zeitraum nur ein Gehaltsplus von 13 Prozent aus.
- **Kapazitäten:** Weniger Fluggesellschaften bedeutet nicht weniger Angebot. Im Gegenteil – auf internationalen Routen sind die angebotenen Sitze der US-Airlines seit 2007 um 24 Prozent gestiegen.
- **Passagiere:** Zwischen 1995 und 2016 ist der Preis pro Inlandsticket um ein Viertel gesunken. Gleichzeitig erreichte die Kundenzufriedenheit im vergangenen Jahr ihr Allzeithoch.

## Erfolgsstory Brussels Airlines

Eine ähnliche Entwicklung muss Europa nehmen, um Arbeitsplätze und Wohlstand zu sichern. Vorreiter war und ist die Lufthansa Group, wie die erfolgreichen Turnarounds bei der Swiss (Konkurs der Swissair 2001) und Austrian Airlines unterstreichen. Siehe auch Brussels Airlines, die 2002 aus dem Konkurs der belgischen Sabena hervorging. Die Airline steigerte ihre Passagierzahlen allein von 2013 bis 2015 um

30 Prozent auf 7,5 Millionen. Gleichzeitig senkte Brussels Airlines ihre um Treibstoff bereinigten Stückkosten in den vergangenen drei Jahren um fast zehn Prozent und etablierte effiziente Strukturen. Brussels Airlines gehört zu 100 Prozent zur Lufthansa Group und wird ausgehend von der Hauptstadt Europas eine wichtige Rolle für das Wachstum der Lufthansa beziehungsweise Eurowings Group spielen.

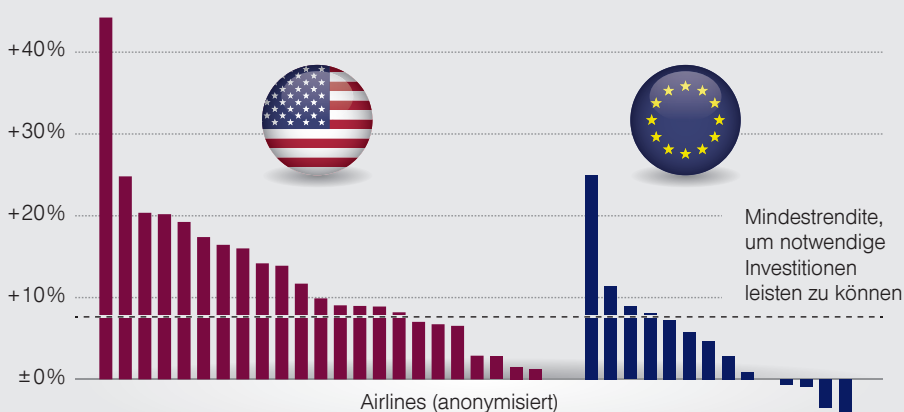
## Deutschen Luftverkehr stärken

Zudem least Eurowings 33 Flugzeuge samt Besatzung von Air Berlin. Insgesamt übernimmt die Lufthansa Group 38 Maschinen. Mehrere Tausend Arbeitsplätze in Deutschland können so stabil werden. Die Lufthansa Group tritt damit dem Angebotsabbau deutscher Fluggesellschaften an heimischen Airports entgegen: Diese haben zwischen 2010 und 2016 ihre Starts hiezulande um 5,6 Prozent reduziert. Im selben Zeitraum erhöhten die irische Ryanair und die britische Easyjet ihr Angebot um 14,3 Prozent. Und die Wachstumspläne der Billigflieger sind ehrgeizig: So will Irlands Ryanair ihren Marktanteil in Deutschland von aktuell knapp 10 Prozent auf 20 Prozent im Jahr 2020 verdoppeln.

Auf innerdeutschen Verbindungen wird weiterhin, wie auch vom Bundeskartellamt bestätigt, Wettbewerb herrschen. Auch 2017 werden die Ticketpreise eher sinken. Umso wichtiger sind effiziente Infrastrukturen – und eine weitere Marktkonsolidierung.

## Deutlich mehr US-Airlines erreichen auskömmliche Rendite

Return on Invested Capital (RoIC) in den USA und Europa pro Airline



Quelle: IATA, Dezember 2016

## Globale Strategie

Die Lufthansa Group ist weit mehr als eine Fluggesellschaft. Mit ihren Geschäftsfeldern Passage, Technik, Cargo und Catering erwirtschaftete sie 2016 einen Umsatz von 31,7 Milliarden Euro – weltweit erzielt kein anderer Luftfahrtkonzern diese Größenordnung. Dabei verfolgt die Lufthansa Group konsequent eine globale Strategie der Profitabilität. Neben der Zusammenarbeit im Rahmen der Star-Alliance und vertieften Kooperationen beispielsweise mit All Nippon Airways (ANA) und Air China hat die Lufthansa Group Anfang Februar auch eine Kooperation mit der Etihad Aviation Group verkündet. Der Konzern aus Abu Dhabi ist unter anderem zu 29 Prozent an Air Berlin beteiligt.



## A350 in München: Heimat des effizientesten Langstreckenfliegers

Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte konsequent. Jüngste Wegmarke ist die Stationierung fabrikneuer Airbus A350-900 in München. Insgesamt hat die Lufthansa 25 kerosinsparende A350 geordert und belegt damit europaweit den Spitzenplatz – ein klares Bekenntnis zu Deutschland als Luftverkehrsstandort.

### Von der A340 zur A350: Kerosinbedarf sinkt um 25 Prozent

Jede A350-900 kostet laut Listenpreis über 300 Millionen Euro. Diese Investition ist 1:1 eine Investition in mehr Nachhaltigkeit: Wenn der neueste Langstreckenflieger der Lufthansa startet, verbraucht er auf seinen Flügen in alle Welt nur 2,9 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer. Gleichzeitig wird das Vorgängermodell A340 nach und nach ausgemustert. Im direkten Vergleich spart die A350 auf der Strecke München – Boston – München pro Jahr 13,7 Millionen Liter Kerosin ein. Mit dem eingesparten Kerosin kann die A350-900 die Strecke München – Boston 133 mal hin und 133 zurück fliegen.

### Weniger Lärm am Münchner Airport

Einen Sprung macht die A350 auch beim Lärmschutz. Die sogenannte Lärmkontur des startenden Flugzeugs bleibt weitgehend auf das Flughafengelände beschränkt. Die Fläche ist rund 40 bis 50 Prozent kleiner als bei vergleichbaren Flugzeugtypen. Startet Lufthansa mit einer A350 ab MUC, profitieren davon auch die Bewohner der Gemeinden rund um den Münchner Flughafen.

### 1 A350 = 1 mittelständisches Unternehmen

Ein weiterer Pluspunkt für die Region ist die Perspektive auf weiterhin langfristig sichere Arbeitsplätze. Exklusiv in München stationiert Lufthansa 15 Airbus A350. Jedes einzelne Flugzeug entfaltet die Beschäftigungswirkung eines mittelständischen Unternehmens: Alleine bei der Lufthansa Group sichert jede Maschine rund 220 Arbeitsplätze. Hinzu kommen rund 90 Stellen beim Flughafen, der Flugsicherung, dem Hersteller und Spediteuren.

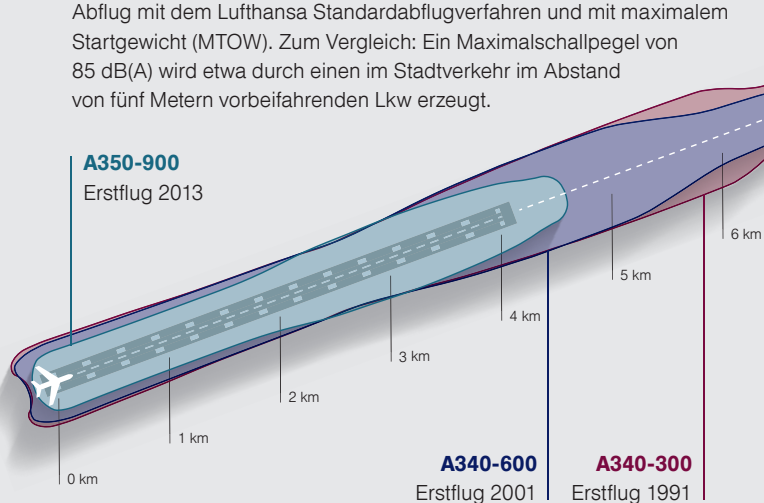
Seit Jahren ist Lufthansa schnell wachsend mit Abstand der größte Arbeitgeber am Münchner Flughafen. Über 11 000 Airline-Mitarbeiter ermöglichen wöchentlich knapp 5 000 Flüge in und aus aller Welt. Seit wenigen Wochen nun auch mit der A350 – einem der weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeuge.

### Jetlag verringern

Langstreckenflüge über mehrere Zeitzonen sind für die Reisenden mitunter anstrengend. Hauptgrund ist der Jetlag, bei dem die innere Uhr aus den Takt gerät. Innovative Lichttechnik kann dagegen etwas ausrichten: Als weltweit erste Airline setzt Lufthansa deshalb in den Kabinen ihrer A350 verschiedene Lichtstimmungen ein und unterstützt den Biorhythmus der Passagiere. Zudem ist der Kabinendruck während des Fluges angenehmer – ein weiterer Pluspunkt, damit die Flugreisenden ausgeruht ihr Ziel erreichen.

### Flüsterflieger in München stationiert

Dargestellt sind die 85-dB(A)-Maximalschallpegel-Konturen für einen Abflug mit dem Lufthansa Standardabflugverfahren und mit maximalem Startgewicht (MTOW). Zum Vergleich: Ein Maximalschallpegel von 85 dB(A) wird etwa durch einen im Stadtverkehr im Abstand von fünf Metern vorbeifahrenden Lkw erzeugt.



Airbus A350-900

Quelle: Airbus

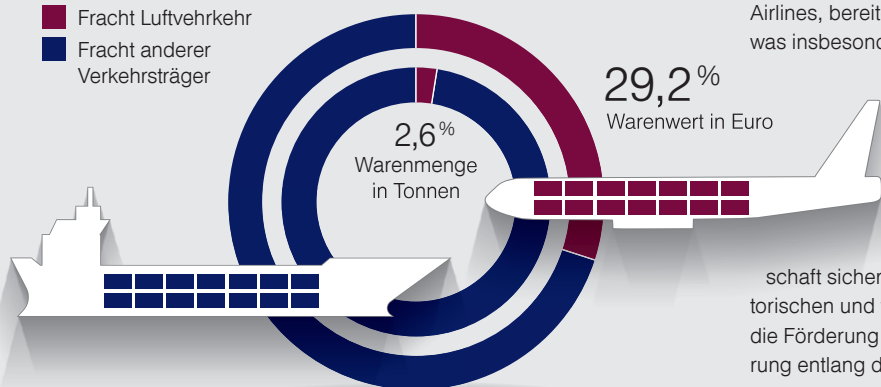


## Lufthansa Cargo: Airline setzt auf Wachstum und digitale Lösungen

Luftfracht spielt für Deutschlands Wirtschaft eine erhebliche Rolle. Tendenz steigend: Während der deutsche Außenhandel seit 2007 um rund 23 Prozent gewachsen ist, legte die Luftfracht im gleichen Zeitraum um annähernd 44 Prozent zu. Grund ist der überproportional steigende Handel mit Ländern in Übersee. Lufthansa Cargo tritt als Europas größte Fracht-Airline und Vorreiter in Sachen Digitalisierung an, im umkämpften Luftfrachtmarkt weiter zu bestehen – mit Qualität und gezieltem Wachstum.

### Luftfracht nach Übersee besonders wertvoll

- Fracht Luftverkehr
- Fracht anderer Verkehrsträger



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2015

### Politik muss Wettbewerbsfähigkeit flankieren

„Hoher Marktdruck, vor allem wegen der staatlich geschützten Golf-Airlines, bereitet den europäischen Frachtcarriern große Schwierigkeiten, was insbesondere für Deutschland als Exportnation sehr gefährlich ist.

Deshalb ist die Politik gefordert, heimische Anbieter und Tausende Arbeitsplätze zu stärken, anstatt diese durch immer neue Regularien und operationelle Einschränkungen zu belasten. Worauf es nun ankommt sind: Erstens angemessene Betriebszeiten an den deutschen Airports gerade auch in den Nacht- und Randstunden, um den Nachtsprung für die deutsche Wirtschaft sicherzustellen, zweitens finanzielle Entlastungen bei regulatorischen und fiskalischen Sonderwegen in Deutschland und drittens die Förderung von Investitionen in modernes Fluggerät und Digitalisierung entlang der Wertschöpfungskette inklusive staatlicher Stellen.“

Peter Gerber  
Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo

### Pharma-Airline für Hessen und ganz Deutschland

Zu den exportintensivsten Branchen Deutschlands zählt die chemisch-pharmazeutische Industrie. Das gilt insbesondere für Hessen: Die Unternehmen erzielen Ausfuhren in Höhe von über 16 Milliarden Euro. Das entspricht einem Drittel aller Exporte. Lufthansa Cargo ist dabei ein wichtiger Partner: Sie transportiert jeden Tag 1 800 m<sup>3</sup> Pharmaprodukte, darunter überlebenswichtiges Insulin für 1,3 Millionen Diabetiker. Das geht nur bei höchster Qualität: Als eine von sechs Airlines weltweit entspricht sie den strengsten Anforderungen des Welt-Airlineverbandes IATA für Pharmaprodukte. Dabei kommt es insbesondere darauf an, die vorgeschriebenen Temperaturen entlang der kompletten Transportketten vom Hersteller bis zum Empfänger exakt einzuhalten.

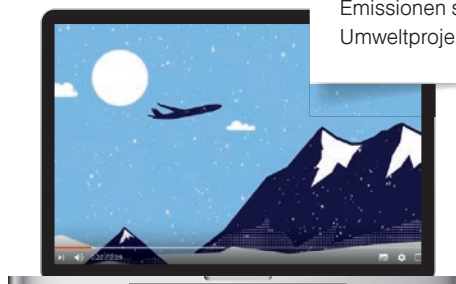
Dafür betreibt Lufthansa Cargo nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden eine einmalige Infrastruktur. Heute schon bietet die Fluggesellschaft beispielsweise mit dem Lufthansa Cargo Cool Center europaweit das größte Airline-Hub für temperatursensible Fracht. Hier werden Medikamente, Blutkonserven, Halbleiter und hochwertig zu kühlende Lebensmittel aus allen Teilen der Welt in großen Mengen umgeschlagen. Die Fluggesellschaft setzt weiter auf Wachstum: So wird das Lufthansa Cargo Cool Center bis Spätsommer 2017 auf 8 000 Quadratmeter ausgebaut und damit flächenmäßig nahezu verdoppelt werden.

### Treiber der Digitalisierung

Weiter ausbauen will Lufthansa Cargo auch ihre digitalen Prozesse und Angebote. Das Potenzial ist erheblich: Weltweit benötigt die Branche für die Luftfrachtbriefe Papiermengen, die jährlich 80 Boeing 747-400-Frachter füllen. Mit ihrer Initiative eFreight setzt Lufthansa Cargo auf den digitalen Frachtbrief. Die Kunden profitieren von deutlich effizienteren Verwaltungsabläufen und der zunehmenden Transparenz: Nimmt die Airline Waren an, kann sie die digitalen Dokumente doppelt so schnell verarbeiten.

### Auszeichnung für Umweltperformance

Lufthansa Cargo ist für ihre Umweltperformance von DHL Global Forwarding jüngst mit dem „GoGreen Carrier Certificate“ ausgezeichnet worden. Als einzige Airline erreichte sie dabei die volle Punktzahl in allen vier Kategorien. Bewertet wurde unter anderem die Entwicklung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie das Engagement in Umweltprojekten.



➔ Wie Lufthansa Cargo mit temperatursensiblen Medikamenten umgeht





## Airlines for Europe (A4E): Prioritäten von Europas Airlineverband

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

### Lufthansa mit A4E-Vorsitz

A4E repräsentiert 14 europäische Airline-Gruppen und rund 25 Fluggesellschaften. Seit Februar 2017 ist Carsten Spohr, CEO Lufthansa Group, für ein Jahr Vorsitzender des A4E Steering Board.



Michael O'Leary (CEO Ryanair), Bjørn Kjos (CEO Norwegian), Pekka Vauramo (CEO Finnair), Carlos Muñoz (CEO Volotea), Carolyn McCall (CEO Easyjet), Carsten Spohr (CEO Lufthansa Group), Thomas Reynaert (Geschäftsführer A4E), Jean-Marc Janailiac (CEO Air France-KLM), Martin Gauss (CEO airBaltic), Willie Walsh (CEO IAG), v.l.n.r.



**A4E: Europas starke Stimme im Luftverkehr** [www.a4e.eu](http://www.a4e.eu)

„ Vor gut einem Jahr veröffentlichte die EU-Kommission ihre Luftfahrtstrategie. Sie bezeichnete sie selber als eine „bahnbrechende Initiative zur Ankurbelung der europäischen Wirtschaft, Stärkung der industriellen Basis und Festigung der globalen Führungsposition“. Stand heute müssen wir festhalten, dass zumindest bei Fluggesellschaften und deren Kunden von den „bahnbrechenden“ Wirkungen noch nichts angekommen ist.

### Flughafengebühren galoppieren

Nach wie vor verfügen einige Flughäfen über eine enorme Marktmacht. Sie präsentieren Fluggesellschaften stets steigende Gebühren und erwirtschaften parallel massive Gewinne mit Margen, die Monopolstellungen indizieren. Das ist ein ernsthaftes Problem für Europa als Luftverkehrsstandort. Täglich sehe ich bei den Fluggesellschaften, wie hart sie daran arbeiten, ihre Wettbewerbsfähigkeit – gerade auf der Kostenseite – zu steigern. Das machen sie mit Erfolg. In den vergangenen zehn Jahren senkten die Airlines ihre Ticketpreise um durchschnittlich 20 Prozent. Aber die Flughäfen? Sie erhöhten die Gebühren an den größten europäischen Standorten um über 80 Prozent! Ich werbe gegenüber der EU dringend dafür, die offensichtlichen Mängel der Luftfahrtstrategie anzugehen. Als Erstes müssen Kosten und Gewinne von Flughäfen trans-

parent und nachvollziehbar dargelegt werden. Nur so können überhaupt faire Flughafengebühren erhoben werden. Zweitens muss die EU den Flughäfen endlich ernsthafte Anreize für mehr Effizienz setzen.

### Streiktage auf Rekordwert

2016 war auch das Jahr der Streikrekorde in der ohnehin durch Zersplitterung suboptimal aufgestellten Luftraumüberwachung. Mit 41 Streiktagen summierten sich die Ausstände seit 2010 auf 217 Tage. 35 000 Flüge mussten deshalb gestrichen werden. Die volkswirtschaftlichen Schäden belaufen sich auf 12 Milliarden Euro. Ich habe den Eindruck, dass Streiks im Rahmen von Arbeitskämpfen nicht mehr das letzte, sondern das erste Mittel der Wahl sind. Das muss die EU-Kommission auf den Plan rufen. Sie ist gefordert, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten, den Flugsicherungen und den Gewerkschaften Lösungen zu finden, wie Europas Flugreisende vor unzumutbaren Streikbelastungen geschützt werden können.

900 Millionen europäische Passagiere erhoffen weiterhin günstige Flugangebote und attraktive Verbindungen. Das gleiche gilt für die Wirtschaft, die auf optimale Flugangebote zu den Wachstumsmärkten von morgen angewiesen ist. Dafür machen wir uns als A4E stark. “



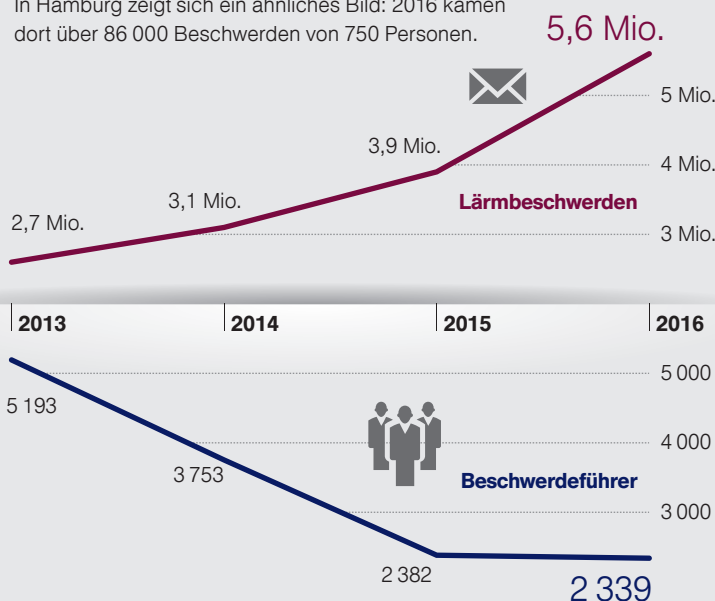
## Fluglärm:

### „Vielbeschwerdeführer“ verzerren das Bild

Immer weniger Menschen beklagen sich beim Frankfurter Flughafen über Fluglärm. Diese Entwicklung spiegelt die erfolgreichen Lärmschutzmaßnahmen wider. Zeitgleich erklimmt die Anzahl der eingegangenen Beschwerden neue Höchstwerte. Sogenannte Vielbeschwerdeführer versuchen damit, Stimmung gegen den Airport zu machen.

#### Anzahl der Lärmbeschwerden und Beschwerdeführer am Frankfurter Flughafen

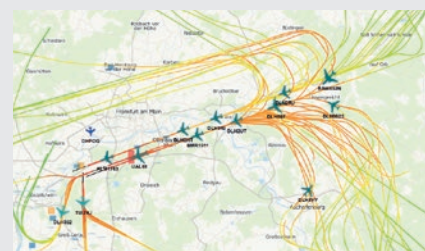
2016 haben sich rund 2 340 Menschen mit Lärmbeschwerden an die Fraport gewandt. Die Anzahl der einzelnen Beschwerden erreicht schwindelerregende 5,6 Millionen. In Hamburg zeigt sich ein ähnliches Bild: 2016 kamen dort über 86 000 Beschwerden von 750 Personen.



#### Definition Vielbeschwerdeführer

Einzelne Personen werden laut Definition der Fraport als Vielbeschwerdeführer klassifiziert, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

- Mindestens drei Beschwerden pro Minute und dieses Beschwerdeverhalten mehr als dreimal pro Jahr
- Mehr als 100 Beschwerden pro Tag



#### Unabhängiges Fluglärmmonitoring

[www.forum-flughafen-region.de](http://www.forum-flughafen-region.de)

#### 75 Prozent der Beschwerden automatisch generiert

2016 hat der Flughafenbetreiber Fraport insgesamt 5,6 Millionen Beschwerden über Fluglärm gezählt. Frappierend: Etwa drei Viertel dieser Beschwerden wurden automatisch erstellt und online über eine entsprechend programmierte Software abgeschickt. Die Beschwerden sind allgemeiner Art und können daher nicht weiterverfolgt werden. Die Gesamtzahl der Beschwerden sagt also wenig darüber aus, wie belastend der Fluglärm in der Region tatsächlich wahrgenommen wird.

#### Immer weniger Menschen melden Verstöße

Deutlich aussagekräftiger ist daher die Anzahl der Menschen, die sich beschweren. Im vergangenen Jahr haben sich insgesamt 2 339 Personen an die Fraport gewandt. Noch 2013 lag der Wert mit 5 193 Personen mehr als doppelt so hoch. Neben den erwähnten Vielbeschwerdeführern handelt es sich um Bürger, die konkret auf einzelne Lärmereignisse hinweisen. Diesen Beschwerden gehen die Experten bei Fraport konkret nach. Zunächst klären sie die Frage, welches Flugzeug dafür verantwortlich gewesen sein kann. Zeigt sich, dass lärm-

mindernde Vorschriften wie vorgeschriebene Flugrouten nicht eingehalten wurden, leiten die Fraport-Mitarbeiter die Informationen an das hessische Verkehrsministerium weiter. Dem Piloten drohen Bußgelder von bis zu 10 000 Euro und weitere Sanktionen wie ein Vermerk in der Pilotenakte. Unabhängig von den Beschwerden ermittelt Fraport seit Jahrzehnten mittels eines umfangreichen Überwachungssystems auffällige Lärmkonturen, ahndet Überschreitungen von Vorgaben und erstellt Fluglärm-Monitorings. Zudem überwacht der Fluglärmschutzbeauftragte die Entwicklung in Frankfurt.

#### Sachliche Debatte notwendig

Fluggesellschaften investieren viele Milliarden Euro in einen möglichst leisen Luftverkehr. Mit Erfolg: Entsprechend den Erhebungen des Umweltbundesamtes fühlen sich deutschlandweit immer weniger Menschen von Fluglärm belästigt. Und mit der Nachrüstung von Wirbelgeneratoren an den Maschinen der A320-Familie hat Lufthansa einen neuen Industriestandard im aktiven Schallschutz gesetzt.



## Beiderseitiger Nutzen: Schlüssel für weltweit nachhaltigen Wettbewerb

Einige große Golf-Carrier drosseln vorerst ihr Mega-Wachstum auf Strecken nach Europa. Grund sind die massiven Überkapazitäten im Mittleren Osten und der Türkei, wie selbst Emirates-Chef Tim Clark einräumt. Überkapazitäten, die diese Airlines seit über einem Jahrzehnt gezielt aufbauen – und damit ein funktionierendes Weltluftfahrtsystem massiv und nachhaltig schädigen.

Seit 2004 haben die drei Staats-Carrier aus Katar und den Vereinigten Arabischen Emiraten ihr Sitzplatzangebot gen Europa nahezu versechsfacht. Das Ziel lautet, Umsteigepassagiere von europäischen Drehkreuzen auf die Golf-Airports umzuleiten. Folge: Europäische Infrastruktur verschwindet. Allein Lufthansa, Air France und KLM mussten über 30 Direktverbindungen nach Asien und den Nahen Osten einstellen. Europa darf sich nicht weiter durch unfairen Dumping-Wettbewerb isolieren lassen. Entscheidend sind die aktuell laufenden Luftfahrt-Verhandlungen zu Verkehrsrechten zwischen der EU-Kommission und Katar. Nicht nur die Airlines in der EU, auch einige Regierungen setzen auf eine klare Linie: Deutschland und Frankreich fordern gemeinsam ein Abkommen, „das zunächst wirksame Maßnahmen zur Sicherstellung

fairen Wettbewerbs enthalten muss.“ Erst danach könne über weitere Marktöffnungen diskutiert werden.

Subventionen zerstören den liberalisierten Luftverkehr. Zu einer nachhaltigen Marktöffnung zählt auch, dass beide Seiten davon profitieren. Die Lufthansa Group lebt diesen Ansatz. Bestes Beispiel ist die Kooperation mit Air Berlin, die Anbindung für Deutschland sichert, und die in diesem Zusammenhang vereinbarte Kooperation mit Etihad auf den Feldern Catering und Flugzeugwartung. Die Lufthansa Group verfolgt eine globale Strategie. Marktabschottung passt da nicht ins Bild – auch nicht durch Subventionen und unfairen Wettbewerb.



		Deutschland	VAE/Katar
<b>Fluggesellschaften</b>	Milliarden-Subventionen	Nein	Ja*
	Marktverhalten entsprechend Luftverkehrsabkommen	Ja	Nein
	Privatwirtschaftlich	Ja	Nein
<b>Steuern</b>	Luftverkehrsteuer	Ja	Nein
	Ertragsteuer	Ja	Nein
	Einkommensteuer Mitarbeiter	Ja	Nein
<b>Gebühren</b>	Flughafengebühren	Hoch	Niedrig
	Flugsicherungsgebühren	Hoch	Niedrig
	Luftsicherheitsgebühren	Hoch	Niedrig
<b>Umwelt</b>	Emissionshandel	Ja	Nein
	Lärmschutz	Ja	Nein
	Lärmabhängige Entgelte	Ja	Nein
	Nachtflugverbote	Ja	Nein
<b>Arbeitsmarkt</b>	40-Stunden-Woche	Ja	Nein
	Kündigungsschutz	Ja	Nein
	Gewerkschaften	Ja	Nein
	Streikrecht	Ja	Nein

\*42 Milliarden US-Dollar staatliche Vergünstigungen, Hilfen und Kapitalzuführungen entsprechend Berechnungen von American Airlines, Delta, United Airlines



## Telegramm

### 2017:

Lufthansa Group stellt über 3 000 neue Mitarbeiter ein

Die Lufthansa Group sucht weiterhin neue Mitarbeiter. Alleine im laufenden Jahr wird das Unternehmen mehr als 3 000 neue Kollegen einstellen. Einen besonderen Stellenwert genießt bei der Lufthansa Group die Ausbildung junger Menschen. Im laufenden Ausbildungsjahr starten 250 Interessierte ihre berufliche Laufbahn bei dem Aviation-Konzern. Die Möglichkeiten erstrecken sich über neun Studienprogramme und 34 Ausbildungsberufe – vom Werkzeugmechaniker bis zum Speditionskaufmann.

### IT-Sicherheit:

Hacker prüfen die Lufthansa Group

Bei sogenannten Bug-Bounty-Programmen werden Hacker eingeladen, die Sicherheit der IT-Systeme von Unternehmen oder Institutionen auszuloten. Finden sie Schwachstellen (Bugs), erhalten sie eine Belohnung (Bounty). Als eine der ersten europäischen Airlines verfolgt nun auch die Lufthansa Group diesen Ansatz, um Datenklau und -handel über Unternehmensseiten auch in Zukunft zu verhindern. Denn die Sicherheit der Kundendaten genießt für die Lufthansa Group seit jeher höchste Priorität.

### Neue Ansprechpartner für Brüssel und Russland

Fairer Wettbewerb, Klimaschutz, Single European Sky: Die EU ist bei wesentlichen luftverkehrspolitischen Themen ein wichtiger Gestalter. Dieser Bedeutung trägt die Lufthansa Group Rechnung. Über mehr als sechs Jahre stand Prof. Dr. Regula Dettling-Ott als kompetente Ansprechpartnerin des Unternehmens in Brüssel zur Verfügung. Im Zuge ihrer Verabschiedung in den Ruhestand übernimmt seit Anfang des Jahres Jörg Meinke diese Aufgabe. Der Hamburger Volljurist ist seit 20 Jahren bei der Lufthansa Group tätig.

Ebenfalls seit Anfang 2017 leitet Ronald Schulz das neue Verbindungsbüro für Russland und die GUS. Wie kaum ein anderer Lufthanseat kennt er die Region: Über 12 Jahre hat er bereits für die Group in Russland gearbeitet.

### Hochschulbildung:

Geflüchteten neue Perspektiven bieten

Geflüchtete Studierende haben in Berlin einen neuen Anlaufpunkt. Seit Ende Januar ist in den Spreewerkstätten das Study Center eröffnet. Der Ort der Begegnung und des Lernens ist eine Kooperation zwischen der Bildungsplattform Kiron und der Hilfsorganisation der Lufthansa Group help alliance. Zusätzlich begleiten Mentoren aus der Airline-Belegschaft die Studierenden und stärken im Rahmen von Lernpatenschaften interkulturelle und berufliche Kompetenzen. Dieser Ansatz ergänzt das Online-Angebot von Kiron. Das soziale Start-up wurde 2015 gegründet und bietet in Zusammenarbeit mit 28 Partnerhochschulen aktuell 2 000 Geflüchteten die Möglichkeit eines Online-Studiums.



#### Jörg Meinke

Leiter Repräsentanz Brüssel  
Bereich Konzernpolitik  
Lufthansa Group  
joerg.meinke@dlh.de



#### Ronald Schulz

Leiter Verbindungsbüro Russland/GUS  
Bereich Konzernpolitik  
Lufthansa Group  
ronald.schulz@dlh.de



[alles unter www.helpalliance.org](http://www.helpalliance.org) [www.kiron.ngo](http://www.kiron.ngo)





## Lufthansa Group: Ihre Ansprechpartner

### Impressum

#### Herausgeber/Verantwortliche:

Andreas Bartels  
Leiter Communications  
Lufthansa Group

Martin Leutke  
Head of Media Relations  
Lufthansa Group

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

#### Redaktionsleitung:

Jan-Philipp Görtz, Wolfgang Weber

#### Redaktionelle Mitarbeit:

Jens Allendorff, Dr. Horst Bittlinger,  
Grit Engelbart, Peter Gassert,  
Alexander Holzrichter, Jan-Ole Jacobs,  
Wencke Lemmes-Pireaux, Steffen Milchsack,  
Barbara Pagenkämper, Bettina Rittberger,  
Dr. Gerd Saueressig, Peter Schnölzer,  
Abdullah Sert, Helmut Tolksdorf,  
Claudia Walther, Henner Wilhelm

#### Redaktionsschluss:

17. März 2017

#### Agenturpartner:

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

#### Disclaimer

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

#### Andreas Bartels

Leiter Communications  
Lufthansa Group

☎ 069 696-3659  
✉ [andreas.bartels@dlh.de](mailto:andreas.bartels@dlh.de)

#### Thomas Kropp

Leiter Konzernpolitik  
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3030  
✉ [thomas.kropp@dlh.de](mailto:thomas.kropp@dlh.de)

#### Martin Leutke

Head of Media Relations  
Lufthansa Group

☎ 069 696-36867  
✉ [martin.leutke@dlh.de](mailto:martin.leutke@dlh.de)

#### Jörg Meinke

Leiter Repräsentanz Brüssel  
Konzernpolitik Lufthansa Group

☎ 0032 2 627-4033  
✉ [joerg.meinke@dlh.de](mailto:joerg.meinke@dlh.de)

#### Wolfgang Weber

Pressesprecher  
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3300  
✉ [wolfgang.weber@dlh.de](mailto:wolfgang.weber@dlh.de)

#### Jan-Philipp Görtz

Leiter Büro Berlin  
Konzernpolitik Lufthansa Group

☎ 030 8875-3040  
✉ [jan-philipp.goertz@dlh.de](mailto:jan-philipp.goertz@dlh.de)

#### Weitere Ausgaben und Grafiken unter:

➔ [www.lufthansagroup.com/de/presse/politikbrief](http://www.lufthansagroup.com/de/presse/politikbrief)

#### Bestellungen, Fragen und Kommentare an:

➔ [lufthansa-politikbrief@dlh.de](mailto:lufthansa-politikbrief@dlh.de)