

## [Generaldirektor des Kiewer Flughafens Borispol Pawel Rjabikin: „Nach der Krise werden wir keine billigen Flugtickets sehen“](#)

**01.05.2020**

Der Flughafen Borispol verliert monatlich Hunderte von Millionen. Was passiert mit dem einzigen in der Ukraine in Betrieb befindlichen Flughafen, wen nimmt er in Empfang, wie sehr sind die Gehälter der Mitarbeiter gesunken, wann wird der regelmäßige Flugverkehr wieder aufgenommen, und warum sollte man nicht auf billige Flugtickets warten?

Der Flughafen Borispol [ukr. Boryspil] verliert monatlich Hunderte von Millionen. Was passiert mit dem einzigen in der Ukraine in Betrieb befindlichen Flughafen, wen nimmt er in Empfang, wie sehr sind die Gehälter der Mitarbeiter gesunken, wann wird der regelmäßige Flugverkehr wieder aufgenommen, und warum sollte man nicht auf billige Flugtickets warten?

Aktuell, während der Quarantänezeit, bleibt Borispol als einziger Flughafen in der Ukraine in Betrieb. Dies jedoch nur auf dem Papier, in der Praxis arbeitet das Unternehmen nur mit fünf Prozent seiner Kapazität.

Die Verluste belaufen sich auf Hunderte Millionen Hrywnja pro Monat, und das verfügbare Geld reicht gerade aus, um die Arbeit in einem konservierten Zustand sicherzustellen. Das Management bewegt die Schlüsselfrage: Welchen Ausweg sieht die Regierung aus dieser Situation und können die Marktteilnehmer auf Unterstützung hoffen?

Bisher gibt es keine klaren Signale von der Regierung, und alle Anfragen zu diesem Thema bleiben unbeantwortet. Während des Interviews lenkt der Generaldirektor des Flughafens hauptsächlich die Aufmerksamkeit auf die mangelnde Kommunikation mit den Regierungsinstitutionen.

Wie der Flughafen mit neuen Herausforderungen umgeht, was mit den Ticketpreisen passieren wird und wie der Markt nach der Krise aussehen wird, darüber hat Pawel Rjabikin mit der Ekonomitscheskaja Prawda gesprochen.

**Seit dem 24. März ist Borispol der einzige in der Ukraine funktionierende Flughafen. Wie hat sich Ihre Arbeit seitdem verändert?**

Die Arbeit hat sich dramatisch verändert. Es werden keine regulären Flüge durchgeführt, sondern nur spezielle, humanitäre und Frachtflüge. An einem guten Tag sind es bis zu 20, aber letztes Jahr waren es zur gleichen Zeit 350.

Das heißt, das Unternehmen ist im Vergleich zum Vorjahr nur zu rund fünf Prozent ausgelastet. So kam es, dass Tourismus und Luftfahrt die ersten Opfer dieser Krise waren.

**Was ist mit Ihren Mitarbeitern? Zahlen Sie weiterhin Gehälter oder schicken Sie diese in den unbezahlten Urlaub?**

Von 4.500 Menschen befinden sich etwa 4.000 in einem Zustand erzwungenen Stillstands, das heißt sie erhalten zwei Drittel ihres Grundgehalts. Wir haben unsere Arbeit so umgestellt, um die Funktionsfähigkeit des Flughafens und des Militärs sicherzustellen.

Wir bieten rund um die Uhr Arbeit für das Notfallrettungsteam, was nach technologischen Standards erforderlich ist. Das Frachtterminal arbeitet aktiv.

Gleichzeitig sind die Fixkosten nicht weggefallen: Sicherheitsdienst, Instandhaltung des Territoriums. Dies führt dazu, dass wir mit Verlust operieren. Die Höhe dieser Verluste beträgt Hunderte Millionen Hrywnja pro Monat, und die Aussichten sind noch unklar.

Aus den Pressemitteilungen und Analysen, die wir auf der ganzen Welt sehen, geht hervor, dass diese Situation noch die lange Zeit bestehen bleibt. Ich denke, dass die Wiederbelebung der Branche auf die Volumina vom Ende des letzten Jahres noch zwei bis drei Jahre dauern wird.

### **Unterstützen Sie die Initiativen der Behörden zur Einschränkung des Flugverkehrs?**

Zu sagen, dass wir das unterstützen oder nicht unterstützen, ist subjektiv. Die Welt sucht nach einem Algorithmus, um effektiv mit einer Bedrohung umzugehen, mit der sie seit langem nicht mehr konfrontiert war, und jetzt war es notwendig, sich ihr zum ersten Mal nach der spanischen oder Hongkong-Grippe zu stellen.

In den früheren Jahren war die Mobilität der Bevölkerung natürlich viel geringer. Dies waren jedoch sehr schwere Pandemien. Die aktuelle Pandemie hat aufgrund hoher Mobilität der Bevölkerung gezeigt, wie schnell sie sich ausbreiten kann. Zuerst aufgrund der Tatsache, dass es schnelle Flugverbindungen gibt.

Dieser Tatsache geschuldet verbreitete sich das Virus auf der ganzen Welt sehr schnell. Man kann das unterstützen oder kritisieren, aber die Tatsache bleibt: Die meisten Länder befinden sich in der gleichen Situation wie wir.

Die ganze Welt hat Mobilitätseinschränkungen als prioritäre Maßnahme umgesetzt. Natürlich war die Luftfahrt aus diesem Grund besonders betroffen und litt unter den Gesichtspunkten der wirtschaftlichen Folgen am meisten. Wie sich die Situation entwickeln wird – mal sehen, aber vorerst zu sagen, dass jemand genau weiß, wie dies wiederhergestellt wird, wäre übertrieben.

### **Wann kann Ihrer Meinung nach die Quarantäne in der Ukraine aufgehoben werden?**

Die Quarantäne wird nicht an einem Tag aufgehoben, das verstehen wir bereits. Es wird einige Maßnahmen für einen reibungslosen Ausstieg aus der Situation geben. Was das für die einzelnen Maßnahmen werden, wissen wir noch nicht.

### **Wie wird die Luftfahrt wieder auf die Beine kommen?**

In Stufen. Wenn das Land erkennt, dass die Situation mit der Epidemie unter Kontrolle ist, wird sich wahrscheinlich irgendwann der Inlandsverkehr öffnen.

Die Eröffnung des internationalen Flugverkehrs wird auf mehreren Faktoren beruhen. Zunächst einmal, wie die Situation mit dem Coronavirus aussehen wird und wie sehr die Länder den Partnerstatistiken vertrauen werden.

[Weil die statistischen Zahlen, die wir jetzt sehen, weisen sehr signifikante Korrekturen auf.](#) Wenn wir die Anzahl der Krankheitsfälle auf der Welt analysieren, sehen wir, dass die Anzahl vergleichbar zu sein scheint, aber die Anzahl der Tests pro Million Menschen in verschiedenen Ländern variiert erheblich.

Diese Korrekturfaktoren können eine Rolle bei der Entscheidung spielen, ob der Flugverkehr mit einem Land wieder aufgenommen werden soll.

Wir sehen optimistische Erwartungen seitens der jeweiligen Flugunternehmen. Zum Beispiel wurde mir gesagt, dass Turkish Airlines den Ticketverkauf für Flüge nach Kiew für Anfang Mai gestartet hat. Dass dieser Flug stattfinden wird, kann ich immer noch nicht glauben. Dies ist eine Frage der Risiken des jeweiligen Unternehmens.

Nach den pessimistischen Prognosen der Luftfahrtunternehmen kann die Wiederaufnahme des Luftverkehrs im September oder Oktober dieses Jahres erfolgen. Da die Wintersaison schwächer ist, wird eine aktive Wiederbelebung des Marktes erst in einem Jahr beginnen.

### **Haben Fluggesellschaften einen Spielraum, um so lange durchzuhalten?**

Alle Regierungen arbeiten an Paketen staatlicher Unterstützung. Selbst große Unternehmen – Lufthansa, Air

France, KLM – haben sich an die Regierungen gewandt, um Hilfe zu erhalten, sogar ihnen fehlt ein Sicherheitsspielraum.

Unsere Unternehmen sind in dieser Hinsicht viel schwächer. Es ist traurig, dass wir immer noch nicht von der Regierung gehört haben, welche Unterstützungsmaßnahmen in Bezug auf den Luftfahrt- und Tourismussektor ergriffen werden können.

Wir als Unternehmen, das Anfang März an das Staatsbudget Darlehen in Höhe von mehr als 500 Millionen Hrywnja [circa 17 Millionen Euro] zurückgezahlt hat, haben Probleme mit der Zahlung von Gehältern, da die Flüge am 17. März eingestellt wurden und es keine Umsätze gibt.

### **Was sagt die Regierung?**

Schreiben an die Regierung und das zuständige Ministerium bleiben unbeantwortet. Wir haben da keine klare Position der Regierung gehört, wie und in welchem Umfang die Teilnehmer auf den Luftfahrt- und Tourismuskäufen unterstützt werden sollen.

Diese Unsicherheit ist äußerst besorgniserregend. Wir können es kaum erwarten, dass die Regierung zumindest etwas sagt. Unsere Schreiben an das Infrastrukturministerium mit der Bitte, Treffen mit Fluggesellschaften und Flughäfen abzuhalten, sind bislang ergebnislos.

Meine Bitte auf Einberufung eines Treffens zu Fragen der Luftfahrtkrise, die bereits am 19. März an das Infrastrukturministerium gerichtet wurde, bleibt bisher unbeantwortet.

### **Welche Hilfe erwarten Sie vom Staat?**

Wir haben bereits ein Problem mit der Rückzahlung von Krediten einer der Staatsbanken. Uns wurde die Verlängerung verweigert, die Bank forderte uns auf, sie unverzüglich zurückzuzahlen.

Auf unsere Frage an die Bankleitung, warum sie eine so harte Haltung einnehmen, antworteten sie folgendermaßen: „Wir haben von den Eigentümern kein klares Signal erhalten, ob wir Hilfe leisten oder die Erfüllung von Kreditverpflichtungen hinauszögern sollen. Wir haben die Meinung des Aufsichtsrats, dass wir nach den geltenden Gesetzen vorgehen sollen, also zahlen Sie den Kredit zurück.“

Nach dieser Logik muss ich zu meinen Schuldnern und Spediteuren gehen und Geld von ihnen verlangen. Dies wird unweigerlich zum Bankrott aller nationalen Fluggesellschaften führen, da die Höhe ihrer Schulden sehr hoch ist. Auf diesem Weg werden wir einen irreversiblen Prozess in der Wirtschaft einleiten.

Um dies zu verhindern, muss es den Willen geben. In dieser Situation sollte es der Wille der Regierung, den Markt zu unterstützen oder zumindest ein Signal zu geben, um einige Prozesse für den Zeitraum einzufrieren, bis geeignete Maßnahmen ausgearbeitet worden sind.

Bisher haben wir kein einziges solches Signal gehört: „Ja, ja, wir werden überlegen, wie wir es lösen sollen.“ Wir haben einiges über die mögliche Bildung eines Stabilisierungsfonds gehört. Dies erfordert jedoch eine Parlamentssitzung, die sie nicht abhalten können. Wir haben weder von der Regierung noch vom Infrastrukturministerium eine klare Position gehört. [Es gab inzwischen mehrere Sondersitzungen des Parlaments in denen aber keine direkten Hilfen beschlossen wurden. A.d.R.]

### **Sie haben die erheblichen Schulden der Fluggesellschaften erwähnt. Wer ist der größte Schuldner und werden Verhandlungen über eine mögliche Umstrukturierung geführt?**

Wir stehen in ständigem Dialog mit diesen Unternehmen, obwohl wir einige Kompromisse gefunden haben, ist es unter diesen Bedingungen unmöglich, eine sofortige Rückzahlung von Zahlungen zu verlangen. Wir möchten jedoch, dass diejenigen, denen wir etwas schulden, uns genauso verstehen und das sind die staatlichen Banken. Wir bekommen dieses Verständnis nicht.

### **Jetzt ist Terminal D geschlossen. Funktionieren die Terminals B und F?**

Nur das Frachtterminal arbeitet voll. Alle [anderen] Terminals sind geschlossen. Es gibt separate Flüge. Wir öffnen Terminal F für den Abflug und realisieren die Ankunft über Terminal B. In der letzten Woche sind jedoch ein oder drei Personen mit Geschäftsflügen angekommen.

### **Das heißt, es werden nur Charterflüge durchgeführt.**

Gestern wurden ungefähr 30 israelische Bürger aus Kiew in ihre Heimat ausgeflogen. Das heißt, dies sind sehr unbedeutende Summen, für die wir Terminals einmal öffnen, aber de facto sind die Terminals geschlossen.

### **Sie sagen, dass das Frachtterminal voll arbeitet. Was wird jetzt geliefert? Sind es hauptsächlich Güter, die der Staat zur Bekämpfung des Virus benötigt, oder auch Handelsgüter?**

Nach der großen Anzahl von Flügen zu urteilen, die als „humanitäre Hilfe“ gekennzeichnet sind, handelt es sich offenbar um Produkte, die mit der Bekämpfung des Coronavirus verbunden sind.

Der reguläre Güterverkehr nimmt etwas zu – Frachtsender haben die Möglichkeit verloren, den Gepäckraum von Passagierflugzeugen zu benutzen. Im Allgemeinen ging der Frachtumsatz im Vergleich zu dem zurück, was wir im Februar hatten.

### **Um wie viel Prozent ist er denn gefallen?**

Etwa 80 Prozent der früher gelieferten Waren befanden sich im Gepäckraum von Passagierflugzeugen. Jetzt hat die Anzahl der Frachtflüge zugenommen, aber im Vergleich zum Februar ist das Volumen im Allgemeinen wahrscheinlich halb so hoch.

### **Die Wirtschaft beschwert sich darüber, dass es jetzt schwierig ist, Waren aus China zu liefern.**

Dies liegt an den Problemen des Logistikgeschäfts. Logistikketten wurden zerstört, weil in den Gepäckräumen von Linienflugzeugen viel transportiert worden war. Fracht aus China flog zu uns über Paris, Amsterdam, Frankfurt und München.

Wir verstehen, dass enge Beziehungen zu spezialisierten Frachtflugzeugen geblieben sind, an die sich Kunden mit kleinen Mengen nicht gewandt haben.

Jetzt fliegen regelmäßig Turkish Airways von Istanbul und Silk Way von Baku aus. Dies sind die Zentren, auf die sich alle Lieferungen aus Asien neu ausgerichtet haben. Plus Charterflüge mit der Kennzeichnung „humanitäre Hilfe“ aus der ganzen Welt.

### **Womit verdient der Flughafen jetzt?**

Der Flughafen verliert jetzt.

### **Das ist verständlich, aber das Frachtterminal arbeitet, einige Zahlungen gehen für das Parken von Flugzeugen ein. Was sind es für Beträge und wofür reichen sie aus?**

Für ukrainische Fluggesellschaften stehen Flugzeugstandplätze zur Verfügung. Die Gebühr wird für die Stationierung der Flugzeuge erhoben, sie ist unbedeutend. Die Einnahmen aus dem Frachtterminal beliefen sich selbst in den besten Zeiten auf etwa vier Prozent des Gesamtumsatzes.

Das heißt, wir können sagen, dass es keine Einnahmen gibt. Die Beträge, die kommen, reichen aus, um das Territorium zu reinigen und eine Art Desinfektion durchzuführen.

### **Warum hat Ukraine International Airlines zwei ihrer Flugzeuge zur Verwahrung nach Spanien geschickt?**

Höchstwahrscheinlich sind dies die Bedingungen ihres Leasingvertrags. Wir sehen eine große Anzahl von Überführungsflügen. Viele der Flugzeuge unserer Basisfluggesellschaften fliegen entweder ins Ausland zur Verwahrung oder um zum Leasinggeber zurückzukehren.

### **Welche Antikrisen-Maßnahmen planen Sie?**

Die Hauptsache ist die Erhaltung von Gebäuden, Strukturen, die Reduzierung des Energieverbrauchs und des Personals. Bisher versuchen wir das Personal wenigstens zu minimalen Gehältern aufgrund des erzwungenen Stillstands zu halten, obgleich ich verstehe, dass wenn es noch ein bis anderthalb Monate so weitergeht, wir sie ohne Regierungshilfe nicht halten können.

Wir haben Geschäftsreisen, Schulungen und Beratungsdienste eingestellt. Eingeschränkte Transportnutzung, überarbeiteter Beschaffungsvertrag. Wir kaufen nur Waren und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Virus-Bekämpfung.

**Bei einem Treffen mit Vertretern des Verkehrsausschusses wurde erklärt, dass das Infrastrukturministerium eine Reduzierung der Dividendenzahlungen von 90 auf 50 Prozent eingeleitet habe. Diese Frage war vor der Krise eine der dringendsten für Sie.**

Wissen Sie, jetzt ist die Relevanz vollständig verschwunden: In den nächsten zwei Jahren werden wir definitiv keine Dividenden haben. In Wirklichkeit ist diese Initiative eine Initiative geblieben, die Regierung hat keine Entscheidungen in dieser Angelegenheit getroffen. Ich habe nicht einmal gesehen, dass dies irgendwo auf der Tagesordnung des Kabinetts diskutiert wurde.

### **Werden die geplanten Infrastrukturprojekte eingefroren?**

Die Infrastrukturprojekte können nur dann finanziert werden, wenn es Finanzen gibt. Bis wir unsere finanzielle Situation stabilisiert und begriffen haben, wie viel wir verdienen, werden alle Projekte eingefroren.

Wir bringen jene Arbeiten zum Ende, bei denen nur noch sehr wenig zu tun übrig ist, aber die großen Hauptobjekte werden, augenscheinlich, auf ungewisse Zeit verschoben.

### **Ist die Rede von allen großen Projekten?**

Sie werden zeitlich gestreckt.

### **Einschließlich des Baus eines Frachtterminals?**

Ja, einschließlich des Baus eines Frachtterminals, mit dem wir in diesem Jahr beginnen wollten. Wir werden genau in diesem Jahr beginnen und die Planung vollständig ausführen, wobei wir die Änderungen berücksichtigen, die in der aktuellen Situation erforderlich sind. Ich hoffe, wir können etwas in Bezug auf die Vorbereitungsarbeiten finanzieren.

### **2019 haben Sie den ersten Teil des Parkhauses in Betrieb genommen. Wie hoch war die Auslastung vor der Krise?**

Wir kamen zu einer Auslastung der ersten Stufe von 30-40 Prozent. Dies deutet darauf hin, dass für die nächsten zwei Jahre genügend Platz auf dem Parkplatz vorhanden ist.

Somit kann mit dem Bau des zweiten Teils nur dann begonnen werden, sofern das Passagiervolumen und die Wachstumsraten 60 Prozent erreichen. Das heißt, wir werden mit der Arbeit beginnen und den zweiten Teil innerhalb von ein oder zwei Jahren abschließen. Wann es sein wird – die Zeit wird es zeigen, momentan kann ich das nicht sagen.

### **Welche Prozesse am Flughafen müssen sich unter Berücksichtigung neuer Realitäten langfristig radikal**

## **ändern?**

Ich werde nicht über die langfristige Perspektive sprechen. Natürlich müssen wir an der Implementierung von Passagierregistrierungssystemen arbeiten, mit denen wir gleichzeitig ihren Gesundheitszustand überwachen können.

Anscheinend wird eine Person mit Anzeichen einer beliebigen Krankheit nicht an Bord gelassen. Dies erfordert zusätzliche Kontrollmethoden: entweder ein elektronisches Testsystem oder einen Scan der Körpertemperatur.?

## **Sie sagten, dass einige wichtige Probleme vor der Krise jahrelang nicht gelöst wurden. Wie hat sich die Situation unter der neuen Regierung verändert?**

Die Rechte und Pflichten richten sich nach meinem Vertrag, der mit dem Aufsichtsrat unterzeichnet wird. Daher kann man nicht davon sprechen, dass es irgendwelche anderen Beziehungen außer denen gibt, die im Vertrag vorgeschrieben sind.

## **Was haben Sie nach der Exkursion der Vertreter des Verkehrsausschusses zum Flughafen Borispol empfunden?**

Ich hoffe wirklich, dass diese Exkursion den Mitgliedern des Verkehrsausschusses geholfen hat, die Verkehrsprobleme besser zu verstehen. Wir haben das Maximum dafür getan. Zum Lernen ist es nie zu spät. Je früher das Studium beginnt, desto besser.

## **Haben sie Kompetenzprobleme?**

Ich möchte nicht sagen, dass jemand inkompetent ist, aber die Parlamentarier haben viele andere Sorgen. Es ist schwer, die Nuancen aller einzelnen Branchen zu verstehen. Je mehr solche Treffen stattfinden, desto besser wird es letztendlich für Sie und mich sein, da unsere Parlamentarier diesbezüglich einen weiteren Horizont haben werden.

## **Haben sich Ihre Beziehungen zu Ukraine International Airlines geändert, seitdem das Unternehmen von Ihrem ehemaligen Stellvertreter geleitet wird?**

Die Beziehung zwischen dem Flughafen und der Ukraine International Airlines war und ist genauso geblieben. Dies ist eine so grundlegende Partnerschaft, die es erlaubt auf die Schaffung eines Hubs zu zählen.

Leider haben wir bis jetzt außer der Ukraine International Airlines kein Unternehmen, das ein Netztransitmodell herstellen würde. Wir kämpfen um Transitpassagiere und konkurrieren mit anderen großen Flughäfen in Osteuropa und Asien.

## **Wie hat sich die Optimierung der Arbeit der Ukraine International Airlines auf Ihre Leistung ausgewirkt?**

Anfang 2020 war ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Damals konnten wir bis Ende des Jahres mit 15 Millionen Passagieren rechnen – etwas weniger als wir hatten. Natürlich man es jetzt keinen Sinn derartige Ziffern zu prognostizieren.

Ende Februar verzeichnete die Ukraine International Airlines einen Rückgang um 28 bis 29 Prozent. Diese Mengen wurden jedoch teilweise durch neue Fluggesellschaften ausgeglichen, teilweise durch eine Erhöhung der Anzahl der Flugfrequenzen anderer Fluggesellschaften.

## **Wie kann sich der Markt nach der Krise verändern?**

Ich möchte nicht „krächzen“, wie man im Volk sagt, aber ich habe das Gefühl, dass die Transportkosten sehr stark beeinträchtigt werden. Für einige Zeit werden wir keine sehr billigen Tickets sehen. Wahrscheinlich wird das in erster Linie der Verbraucher spüren.

Die Fluggesellschaften werden große Verluste erleiden, sie werden Zeit brauchen, um sich wiederzubeleben und „Fett“ aus Umsatzmitteln anzusetzen. Während dieser Zeit können sie nicht die gleiche Anzahl billiger Tickets anbieten.

Höchstwahrscheinlich wird das Streckennetz reduziert. Transportunternehmen können keine Routen betreiben, die für die Aufrechterhaltung des Hub-Modells funktionierten.

**Vor der Krise wurde die Frage einer möglichen Borispol-Konzession erörtert. Das Büro des Nationalen Investitionsrates schätzte, dass dies dem Staat 2,5 Milliarden Euro bringen könnte. Wie denken Sie über diese Idee?**

Meine Erfahrung im Unternehmen zeigt, dass der Staat als Eigentümer und Manager leider kein effektiver Eigentümer sein kann.

Ich verstehe, dass das Unternehmen sich entwickeln und Geld für den Staat verdienen könnte, aber unter den Bedingungen, die sich mit den Leitungsgremien entwickelt haben, wird die Konzession eine effektivere Möglichkeit für den Flughafen sein, in Zukunft zu existieren.

**Wann kann dies umgesetzt werden?**

Ich kann definitiv nicht sagen, wann dies passieren kann und ob in den kommenden Jahren jemand grundsätzlich an der Konzession eines solchen Objekts interessiert sein wird.

**Wer kann ein potenzieller Konzessionär werden?**

Es gibt nur wenige solcher Unternehmen auf der Welt: drei Dutzend große und fünf oder sechs sehr große. Die Frage ist, wer als erster glaubt, dass im Land ein angemessenes Investitionsklima geschaffen wurde. Ich glaube aktuell nicht, dass einer der Hauptakteure sich bereit erklärt, hierher zu kommen.

**Im Jahr 2019 hat die Nationale Agentur zu Fragen der Korruptionsprävention [Agentur, die Diskrepanzen zwischen dem offiziellen Einkommen und dem tatsächlichen Lebensstil von Staatsbediensteten aufdecken soll und wie die anderen Antikorruptionseinrichtungen nicht funktioniert. A.d.R.] einen Verstoß in Ihrer Einkommens- und Vermögensdeklaration von zehn Millionen Hrywnja gemeldet. Wie endete diese Geschichte?**

Der Fall wird vom Gericht geprüft. Das Gerichtsverfahren ist schriftlich und wann es zu einem Urteil kommt, kann ich nicht sagen. Beim Ausfüllen der Erklärung ist ein technischer Fehler aufgetreten. Ich hoffe wirklich, dass das Gericht dies bestätigt.

14. April 2020 // **Nikolaj Topalow**

Quelle: [Ekonomitscheskaja Prawda](#)

Übersetzerin: **Ilona Stoyenko** — Wörter: 3010



**Ilona Stoyenko** stammt aus [Kremenschuk](#) (Ukraine) und hat an der Ludwig-Maximilians Universität München das Fach Wirtschaftswissenschaften mit einem Bachelor abgeschlossen. Derzeit setzt sie das Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Fernuniversität Hagen fort und von Zeit zu Zeit trägt sie zu den Ukraine-Nachrichten bei.



Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Sie dürfen:

- das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen
- Bearbeitungen des Werkes anfertigen

Zu den folgenden Bedingungen:

**Namensnennung.** Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen (wodurch aber nicht der Eindruck entstehen darf, Sie oder die Nutzung des Werkes durch Sie würden entlohnt).

**Keine kommerzielle Nutzung.** Dieses Werk darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden.

**Weitergabe unter gleichen Bedingungen.** Wenn Sie dieses Werk bearbeiten oder in anderer Weise umgestalten, verändern oder als Grundlage für ein anderes Werk verwenden, dürfen Sie das neu entstandene Werk nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch oder vergleichbar sind.

- Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt, mitteilen. Am Einfachsten ist es, einen Link auf diese Seite einzubinden.
- Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte unberührt.

**Haftungsausschluss**

Die Commons Deed ist kein Lizenzvertrag. Sie ist lediglich ein Referenztext, der den zugrundeliegenden Lizenzvertrag übersichtlich und in allgemeinverständlicher Sprache wiedergibt. Die Deed selbst entfaltet keine juristische Wirkung und erscheint im eigentlichen Lizenzvertrag nicht.

Creative Commons ist keine Rechtsanwalts-gesellschaft und leistet keine Rechtsberatung. Die Weitergabe und Verlinkung des Commons Deeds führt zu keinem Mandatsverhältnis.

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt.

Die Commons Deed ist eine Zusammenfassung des Lizenzvertrags in allgemeinverständlicher Sprache.