

02
2008

Inhalt

Schwerpunkt

Billigflieger und Miniflughäfen: Steuerzahler begleichen die Zeche **1**

Nachfragegerechter Luftverkehr: Wachstumsgarant stärken **2**

Standort

Geräuschemissionen: Luftfahrt bekämpft Lärm **3**

Markt und Wettbewerb

Sicherheit: Chancen der neuen EU-Verordnung konsequent nutzen **5**

Haftungsschutz bei Terroranschlägen: Staat in der Pflicht **6**

Telegramm

Flächenverbrauch: Luftfahrt beschränkt sich auf das Nötigste ++ **7**

Transatlantischer Luftverkehr ++ UN-Naturschutzkonferenz ++

Kerosinsteuer: Vernunft statt neuer Belastungen

Nachgeschlagen

Flughafenkoordinator und Slots **9**

Intern

Ihre Ansprechpartner bei Lufthansa **10**

Schwerpunkt

Billigflieger und Miniflughäfen: Steuerzahler begleichen die Zeche

Bei vielen Regional- und Kleinstflughäfen sind Billigflieger mit von der Partie – ein immer fataleres Zusammenspiel zu Lasten der Steuerzahler.

„Der Hahn legt keine Eier“

(Börsen-Zeitung, 14.11.2007)

Jahr für Jahr schreibt der Flughafen Hahn nur Verluste – zusammengezählt ergibt sich ein Minus von rund 140 Millionen Euro. Viel wäre gewonnen, wenn Ryanair endlich kostendeckende Flughafengebühren bezahlen würde.

Hahn macht Verlust

Der Flughafen auf dem Hunsrück galt dank steigender Ryanair-Passagiere vielerorts als Erfolgsgeschichte. Ein Trugschluss: Seit über einem Jahrzehnt schreibt der Airport rote Zahlen – bei aktuellen Passagierrückgängen mit zweistelligen Prozentsätzen. Gewinne können die Eigentümer nach wie vor nicht verbuchen. Stattdessen hat der chronisch defizitäre und hoch subventionierte Airport bereits jetzt öffentliche Gelder in dreistelliger Millionenhöhe verschlungen.

Altenburg-Nobitz belastet Leipzig/Halle

Regional- und Landespolitiker halten dem Millionengrab Altenburg-Nobitz – wider jede Vernunft – die Treue. In den Ausbau des ehemaligen Militärflugplatzes wurden bislang rund 28 Millionen Euro gesteckt. Dafür können die Altenburger nun zehnmal die Woche einen Billigflieger nach London oder ins spanische Girona besteigen. Und die Verschwendung hält an: Bis Ende 2009 modernisiert das Land Thüringen die Infrastruktur für vier Millionen Euro. Diese Subventionitis verzerrt die Flughafenlandschaft in der Region und geht zu Lasten von Airports wie Leipzig/Halle und Erfurt.

Niederrhein-Weeze ist und bleibt im Abseits

Der Mini-Flughafen Niederrhein-Weeze liegt im niederländischen Grenzgebiet. Immerhin besteht aber ein Shuttle-Service nach Kevelaer. Die Kosten in Höhe von jährlich 135 000 Euro tragen die Kevelaer Bürger mit ihrer Wasserrechnung. Denn ihre Stadtwerke finanzieren die Busverbindung, von der die einzige Fluggesellschaft in Weeze profitiert – die irische Ryanair. Aber Alimonte ist der Airport gewohnt. In den vergangenen Jahren sind in Weeze Millionensubventionen versickert.

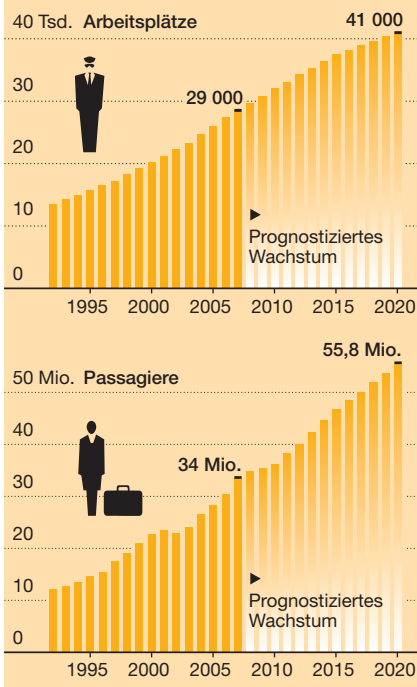
In Kassel-Calden teure Fehler vermeiden

Der Kleinstflughafen Kassel-Calden soll für 151 Millionen Euro ausgebaut werden. Die Rentabilität des nur 60 Kilometer entfernt liegenden Airports Paderborn-Lippstadt wird damit endgültig aufs Spiel gesetzt. Mehr denn je müssen Hessen und Nordrhein-Westfalen länderübergreifend denken, um in Sachen Flughafenentwicklung millionenschwere Fehlentscheidungen abzuwenden.

Nachfragegerechter Luftverkehr: Wachstumsgarant stärken

Flughafen München boomt

Seit 1992 beträgt das durchschnittliche Wachstum pro Jahr rund sieben Prozent – zusätzliche Arbeitsplätze und Wohlstand gehen damit einher.



Quelle: Flughafen München

Masterplan umsetzen

Für 2020 werden deutschlandweit über 300 Millionen Fluggäste erwartet. Gegenüber 2007 bedeutet das eine Steigerung um gut 60 Prozent – mit erheblichen Herausforderungen an die Flughafeninfrastruktur. Die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ hat mit dem Masterplan für eine zukunftsgerechte Flughafenentwicklung ein richtungsweisendes Konzept vorgelegt. Es gilt, die Empfehlungen im nationalen Flughafenkonzept umzusetzen.

Der Masterplan ist abrufbar unter:
www.initiative-luftverkehr.de

Zentrale Flughäfen und leistungsstarke Airlines sind Job- und Wirtschaftsmotoren für Deutschland: Laut Studie des internationalen Flughafenverbandes ACI entstehen pro einer Million Flugreisenden insgesamt 3 000 neue Arbeitsplätze. Die zusätzliche Wertschöpfung liegt im dreistelligen Millionenbereich. Es gilt, die Luftfahrtindustrie zu stärken und Wachstum an nachfragestarken Airports zu ermöglichen.

Bund muss mehr Verantwortung tragen

Den Ausbau von Schienen-, Straßen- und Wasserwegen treibt der Bund im Rahmen seines Verkehrswegeplanes strategisch voran. Obwohl er auch bei der Flughafenentwicklung eingreifen kann, hält er sich hier schon viel zu lange zurück. Ein Fehler: Die vielfach konkurrierenden Flughafenprojekte der Länder laufen dem Interesse an einem leistungsstarken Mobilitätsstandort Deutschland zuwider. Die Chance auf Besserung könnte aus Sicht der Luftfahrtindustrie das nationale Flughafenkonzept versprechen, welches gegenwärtig im Verkehrsministerium erarbeitet wird. Die Bundesregierung muss hier endlich ihrem Versprechen nachkommen, den Luftverkehr nachfragegerecht zu stärken und weiteren Belastungen für Airlines und Flughäfen eine Absage erteilen.

Infrastruktur ausbauen

Klar ist, dass Erfolgs-Standorte weiterhin Wachstumschancen bieten müssen. Beispiel München: Nach einem Passagierwachstum um rund zehn Prozent allein im vergangenen Jahr muss 2009 mit dem Bau der dritten Start- und Landebahn begonnen werden. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren. Dringend notwendig ist zudem eine bessere Flughafenanbindung. Nach dem Scheitern einer Transrapidanbindung ist die bayerische Landesregierung aufgerufen, tragfähige Konzepte für eine schnelle Straßen- und Schienenanbindung vorzulegen.

Lufthansa – ein starker Partner

In München wächst Lufthansa seit Jahren aus eigener Kraft und stärkt damit ganz Süddeutschland und die Nachbarregionen als Wirtschaftsstandort:

- Streckennetz: Mit dem Sommerflugplan werden Singapur, Bombay und Shenyang neu angefliegen – optimale Verbindungen an den Wachstumsmarkt Asien.
- Arbeitsplätze: 900 zusätzliche Mitarbeiter stellt der Lufthansa Konzern allein 2008 in München ein, darunter 200 Piloten – mit insgesamt 8 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist Lufthansa der größte Arbeitgeber am Airport.
- Investitionen: Drei neue Langstrecken-, sowie vier zusätzliche Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge stationiert die Luftfahrtgesellschaft in Bayern – ein klares Bekenntnis zum Standort.

Standort

Geräuschemissionen: Luftfahrt bekämpft Lärm

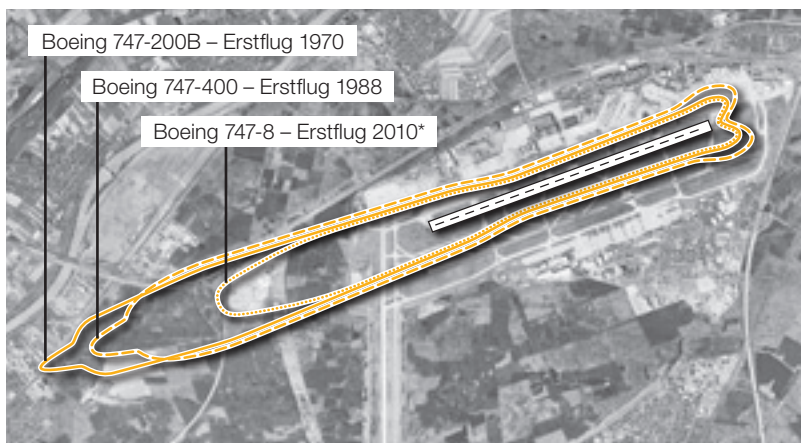
Verkehr – egal ob auf Schiene, Straße, Wasser oder in der Luft – verursacht Lärm. Klar ist, dass Geräuschemissionen reduziert werden müssen, um unzumutbare Lärmbelastungen zu vermeiden. Der Luftverkehr kann dabei beeindruckende Erfolge aufweisen: Die wesentlichen Lärmbelastungen bleiben heute weitgehend auf das Flughafenareal begrenzt.

Zukunftsfähiger Luftverkehr heißt leiser Luftverkehr

Lufthansa nimmt bei der Lärmvermeidung eine Vorreiterrolle ein und setzt sich für aktiven Lärmschutz ein:

Sichtbar weniger Lärm in FRA

Neue Flugzeuggenerationen entlasten Airportanwohner.



* geplant laut Herstellerangaben

Innerhalb der eingezeichneten Fläche beträgt der Startlärm etwa 85 Dezibel. Zum Vergleich: Diese Belastung erreichen auch Lkws im Stadtverkehr.

Quelle: Boeing; Lufthansa

Novelliertes Fluglärmschutzgesetz eins zu eins umsetzen

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) trat im März 1971 in Kraft. Es gewährleistet, dass Flughafenanwohner vor erheblichen Nachteilen und Belästigungen durch Lärm geschützt werden. Mit der Novellierung des FluLärmG wurden zum 7. Juni 2007 Lärmgrenzwerte abgesenkt und damit Schutzzonen erheblich ausgeweitet. Im Zuge der noch ausstehenden untergesetzlichen Konkretisierung gilt es, die festgelegten Grenzwerte eins zu eins umzusetzen.

- **Modernisierung:** Über 170 leisere Flugzeuge mit einem Listenwert von rund 14 Milliarden Euro werden in den nächsten Jahren bei Lufthansa in Betrieb genommen – zentraler Beitrag für weniger Lärm.
- **Flugverfahren:** Für Starts und Landungen hat die Airline ein Verfahren entwickelt, das Umströmungslärm bei Landeklappen und Fahrwerken erheblich verringert. Zudem nutzt Lufthansa nach Möglichkeit das kontinuierliche Sinkanflugverfahren – die Flugzeuge befinden sich dabei nur relativ kurz unterhalb der sensiblen Höhe von rund 1 000 Metern.
- **Forschung:** Gemeinsam mit Partnern, allen voran dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, geht Lufthansa Schallquellen wie Fluggeschwindigkeit, Triebwerksleistung und Fahrwerksposition auf den Grund – entscheidende Kenntnisse für weitere Erfolge im Kampf gegen Lärm.
- **Ausbildung:** Präzision in der Luft vermeidet Lärm am Boden – die Airline schult deshalb ihre Piloten intensiv für geräuscharme Starts und Landungen.

Fluglärmschutzgesetz konkretisieren

Neben der Luftfahrtindustrie ist auch die Politik gefordert. Das im Juni 2007 novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ist ein ausgewogener Kompromiss zwischen Interessen des Luftverkehrs und Flughafenanwohnern. Allerdings liegt die Umsetzung konkreter Schallschutzmaßnahmen nach wie vor auf Eis: Grund ist die schleppende Überarbeitung nachgelagerter Verordnungen zum Fluglärmschutzgesetz, was letztlich zu Lasten der Flughafenanwohner geht.



EU muss weiter auf flexible Lärminderung setzen

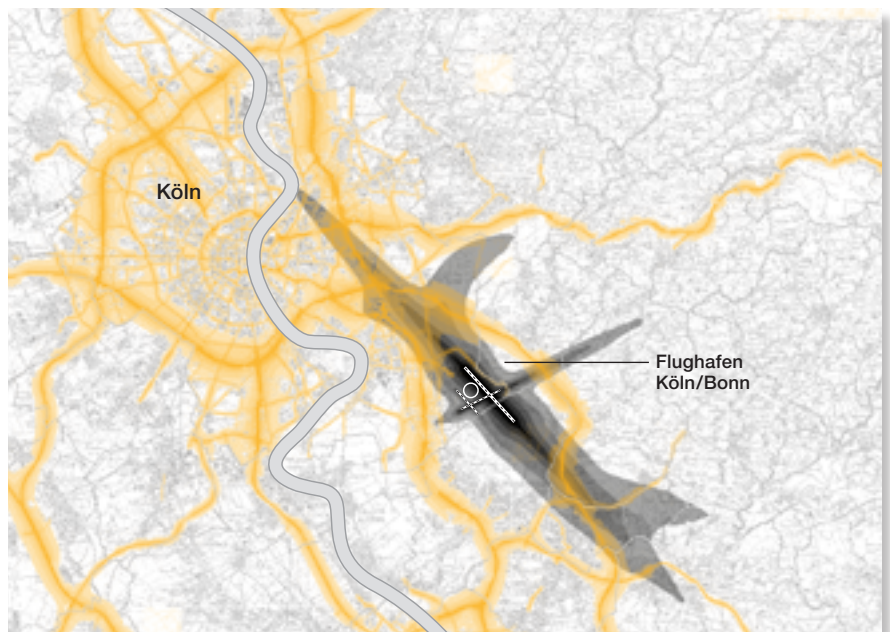
Die EU-Richtlinie 2002/30 regelt die Ausmusterung besonders lauter Flugzeuge. Dabei setzt sie bei Lärmproblemen an Airports auf Flexibilität – ein erfolgreicher Ansatz, der im Zuge der anstehenden Richtlinien-Novellierung beibehalten werden muss. Nach eingehender Kosten-Nutzen-Analyse können Lärmschutzmaßnahmen:

- an der Quelle greifen;
- im Rahmen von Flächennutzungsplänen erfolgen;
- durch operationelle Verfahren und passiven Schallschutz umgesetzt
- sowie mit Betriebsbeschränkungen erwirkt werden.

Diskussion versachlichen

Lärmbekämpfung darf sich nicht auf den Luftverkehr beschränken. Dies sieht auch die EU so: Mit ihrer Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet sie die Mitgliedsstaaten, Geräuschemissionen der verschiedenen Verkehrsträger auf Karten separat abzubilden. Klar zu erkennen: Die Luftfahrt trägt punktuell lediglich im Umfeld der Flughäfen zur Geräuschbelastung bei – die übrigen Verkehrsträger hingegen über tausende von Kilometern quer durchs Land sowie direkt in Ballungsräumen.






Lärmbelastung durch Straßen- und Luftverkehr








Quelle: Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

Mittlerer Schallpegel eines Jahres verursacht durch...

Straßenverkehr

	über 75 Dezibel
	70 – 75 Dezibel
	65 – 70 Dezibel
	60 – 65 Dezibel
	55 – 60 Dezibel

Luftverkehr

	über 75 Dezibel
	70 – 75 Dezibel
	65 – 70 Dezibel
	60 – 65 Dezibel
	55 – 60 Dezibel

Die Karten stehen zur Verfügung unter: www.umgebungslaerm.nrw.de

Gemeinsam handeln

Effektive Lärmbekämpfung erfordert die Kooperation aller Verkehrsträger mit Industrie und Forschung. In diesem Sinne engagiert sich Lufthansa seit Jahren im Verbund „Leiser Verkehr“. Die Airline leitet hier seit 1999 den Arbeitskreis Fluglärm: Ihre zukunftsweisenden Forschungsergebnisse fließen kontinuierlich in konkrete Lärminderungsmaßnahmen ein.

Weitere Informationen unter: www.fv-leiserverkehr.de

Markt und Wettbewerb

Sicherheit: Chancen der neuen EU-Verordnung konsequent nutzen

One-Stop-Security umsetzen

Der Weg für das Konzept der „One-Stop-Security“ ist frei. Unnötige Doppelkontrollen von Transitreisenden aus Ländern mit sehr hohen Sicherheitsstandards können entfallen. Die EU-Kommission muss nun die Sicherheitsqualität möglicher Partnerländer überprüfen und entsprechende Abkommen initiieren.

Mehr Freiheit

„One-Stop-Security“ am Routenbeispiel Toronto – Frankfurt – Bombay



Sicherheitsaufwand

Abflug Toronto

Physische Kontrolle
Handgepäck/Koffer

Umsteigen Frankfurt

Physische Kontrolle
Handgepäck/Koffer

ENTFÄLLT

Ankunft Bombay

Vorteile

- Keine Doppelkontrollen
- Umsteigen wird für jeden Reisenden um mindestens 15 Minuten verkürzt
- Gefahr von Verspätungen oder verpassten Anschlussflügen wird gesenkt
- Flughafenkapazitäten und Flugzeuge werden besser genutzt
- Betriebskosten in Höhe von jährlich sechs Millionen Euro werden in Frankfurt und München eingespart

Die EU-Rahmenverordnung 300/2008 ist ein wichtiger Meilenstein. Nachdem Sicherheitsvorschriften im Luftverkehr seit 2001 massiv – und teilweise ohne echten Sicherheitsmehrwert – verschärft wurden, sollen weitere Bestimmungen zukünftig schneller der Sicherheitslage und dem Stand der Technik angepasst werden. Damit ist die Grundlage für eine effiziente und qualitätsorientierte Luftsicherheit geschaffen.

Risikoanalyse statt Willkür

Begrenzte Ressourcen müssen zielgerichtet eingesetzt werden. In diesem Sinne sollen neue Sicherheitsmaßnahmen vorab grundsätzlich einer Analyse unterzogen werden:

- Wahrscheinlichkeit statt bloße Theorie: Wie real ist die Gefährdung tatsächlich?
- Effektivität: Kann die Maßnahme die Gefährdung insgesamt reduzieren oder behandelt sie hypothetische Einzelfälle?
- Alternativen: Gibt es weniger belastende Maßnahmen mit gleicher Wirkung?
- Verhältnismäßigkeit: Wie groß ist der Sicherheitsmehrwert gegenüber dem Aufwand?

Besonders wichtig: Willkürlichen Alleingängen von EU-Mitgliedsländern wird eine Absage erteilt. Nur mit sehr guten Begründungen können die Staaten Sicherheitsmaßnahmen verordnen, die über den EU-Standard hinausgehen.

Investitionen schaffen Sicherheit

Die neue Verordnung bietet auch Investitionsanreize: Verfügt ein Airport zum Beispiel über mehrstufige High-Tech-Kontrollanlagen, muss beim Fehlen eines eingeachten Passagiers sein gesamtes Gepäck nicht automatisch ausgeladen werden – unnötige Verspätungen werden so vermieden.

Sicherheitskosten fair verteilen

Keine Einigkeit konnte hinsichtlich der Kostenverteilung bei Sicherheitsmaßnahmen erzielt werden. Dabei steht außer Zweifel: Terrorabwehr ist hoheitliche Aufgabe des Staates und von diesem zu finanzieren. So sieht es auch das Europäische Parlament. Die EU-Kommission soll nun für Transparenz sorgen und bis Dezember 2008 einen Bericht über die Kostenverteilung vorlegen.

Haftungsschutz bei Terroranschlägen: Staat in der Pflicht

Sicherheit genießt höchste Priorität

Die Luftfahrtindustrie garantiert höchste Sicherheitsstandards. Allein Lufthansa hat hierfür seit 2001 über eine Milliarde Euro investiert. Zu den umgesetzten Maßnahmen gehören:

- Zuverlässigkeitsprüfungen der Mitarbeiter
- Passagierkontrollen
- Kameraüberwachung und Vorfeldbestreifung
- Gepanzerte Cockpittüren
- Videoüberwachung vor dem Cockpit
- Mitarbeiter- und Warenkontrollen
- Schulungen

Wer haftet für Schäden, die unbeteiligte Dritte durch einen Terroranschlag auf ein Flugzeug erleiden? Diese Frage wird seit dem 11. September 2001 diskutiert. Von der UN-Luftfahrtbehörde ICAO soll 2009 ein neues Haftungsabkommen vorgelegt werden. Der vorliegende Entwurf ist verbesserungswürdig: Sämtliche Kosten sollen auf die Airlines und deren Nutzer abgewälzt werden – der Staat entzieht sich damit seiner politischen Verantwortung.

Milliardenverpflichtungen drohen

Seit jeher stehen Luftverkehrsgesellschaften für Schäden an ihren Passagieren ein – auch im Fall eines Terroranschlages. Laut Entwurf sollen die Airlines nun auch für Schäden an unbeteiligte Dritte aufkommen. Gegenwärtig sind zwei Haftungsebenen mit Milliardenkosten vorgesehen:

1. Airlines: Entschädigungszahlungen sind abhängig von dem Gewicht des betroffenen Flugzeuges. So haftet die Luftverkehrsgesellschaft für Terroranschläge mit einem Airbus A380 in Höhe von rund 770 Millionen Euro. Bis zu dieser Summe bieten Luftfahrtversicherer derzeit Versicherungsschutz. Besorgniserregend ist die Bereitschaft der Bundesregierung, die Haftung der Luftfahrtgesellschaften sogar noch auszuweiten.
2. Fonds: Für Schäden bis zur Höhe von 3,3 Milliarden Euro soll eine Vermögensreserve geschaffen werden. Das notwendige Fondsvolumen sollen Passagiere und Frachtkunden aufbringen.

Völlig ungeklärt ist, wer für Schäden oberhalb dieser 4,1 Milliarden Euro aufkommt: Der betroffene Staat, die Solidargemeinschaft der Staaten – oder niemand?

Luftfahrtindustrie nicht im Stich lassen!

Der Staat entzieht sich nach dem vorliegenden Entwurf jeder finanziellen Verantwortung. Dass es anders geht, zeigen die USA. Hier bietet der Staat seinen Airlines einen Versicherungsschutz gegen Terroranschläge zu bezahlbaren Konditionen. Auch Deutschland ist solche Unterstützung nicht völlig fremd: So gewährt der Bund zum Beispiel dem Spezialversicherer Extremus eine Milliardendeckung bei Terroranschlägen.

Die Luftfahrtindustrie unterstützt ausdrücklich die Klärung von ausgewogenen Haftungsregelungen im Falle von Terroranschlägen. Mehr Rechtssicherheit geht damit einher. Allerdings müssen die Staaten gerade in Katastrophenfällen Verantwortung übernehmen – andernfalls werden Fluggesellschaften zur Geisel von Terroristen.

Flächenverbrauch:

Luftfahrt beschränkt sich auf das Nötigste

● Fünfeinhalb Quadratkilometer – genug Fläche für den Luftverkehr, um Deutschland mit der Welt zu verbinden. Ein bescheidener Bedarf verglichen mit dem Bahnverkehr: Dieser benötigt rund 290 Quadratkilometer. Nebenstrecken sind dabei noch nicht einmal eingerechnet. Die räumliche Konzentration ist ein weiterer Vorteil des Luftverkehrs. Airlines sind nur an den Knotenpunkten ihres Verkehrsnetzes – den Flughäfen – auf Fläche angewiesen.

Der Vergleich zeigt: In puncto Flächenverbrauch ist der Luftverkehr der mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsträger. Ein weiterer Vorteil ist die einmalige Flexibilität. Airlines können bedarfsgerecht neue Streckenverbindungen anbieten, ohne dabei zusätzliche Fläche zu versiegeln.



Transatlantischer Luftverkehr

- Mitte Mai 2008 begann die zweite Verhandlungsrunde zur Liberalisierung des transatlantischen Luftverkehrs. Im slowenischen Ljubljana gilt es, an die Erfolge des im vergangenen Jahr zwischen der EU und den USA vereinbarten „Open Sky“-Abkommen anzuknüpfen und weitere Fortschritte zu erzielen:
- US-Markt öffnen: Während amerikanische Airlines Verbindungen innerhalb der EU anbieten dürfen, ist dies EU-Fluggesellschaften innerhalb der USA noch untersagt. Die US-Verhandlungsdelegation hat die notwendige Marktöffnung in Aussicht gestellt – der Willenskundgebung müssen Taten folgen.
- Protektionismus einstellen: Europäische Fluggesellschaften dürfen zwar bis zu 50 Prozent an US-Airlines erwerben, jedoch nur maximal 24,9 Prozent der Stimmrechte ausüben. Dieser Anachronismus steht einem gemeinsamen Markt entgegen und benachteiligt EU-Fluggesellschaften – schließlich dürfen US-Airlines im Gegenzug bis zu 49,9 der Stimmanteile kaufen.
- Sicherheit, Umwelt- und Verbraucherschutz harmonisieren: Zu häufig wird mit zweierlei Maß gemessen – ein gemeinsamer Markt lebt von einheitlichen Regeln.
- Einseitigen Emissionshandel verhindern: Ein europäischer Emissionshandel belastet Fluggesellschaften in Milliardenhöhe – die geplante EU-Insellösung ist eine massive Wettbewerbsverzerrung ohne Öko-Mehrwert.

Rund die Hälfte des internationalen Luftverkehrs entfällt auf transatlantische Routen. Ein wirklich freier und fairer Markt zwischen Europa den USA entfaltet wichtige Wachstumsimpulse und läutet, wie der scheidende EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot feststellt, eine neue Ära der modernen Luftfahrt ein. Hierfür müssen in den kommenden Monaten die Weichen gestellt werden.

UN-Naturschutzkonferenz

● Auf der neunten UN-Naturschutzkonferenz Ende Mai in Bonn sollen konkrete Maßnahmen beschlossen werden zur Bewahrung der biologischen Vielfalt. Die Zeit drängt: Weltweit sind Tier- und Pflanzenarten sowie ganze Ökosysteme bedroht. Eine Herausforderung, die neue Ansätze erfordert. Beispiel Naturallianz: In dem Bündnis arbeiten Vertreter von Politik, Umweltorganisationen und Wirtschaft zum Schutz der biologischen Vielfalt zusammen. Lufthansa hat in diesem Rahmen unter anderem mit der Stiftung Euronatur den Kurzfilm „Vielfalt Leben“ produziert – auf Langstreckenflügen der Airline informiert er über Hintergründe und Ziele des Artenschutzes.

Langjähriges Engagement

Lufthansa engagiert sich bereits seit Jahren – auch abseits des eigenen Unternehmens – für Umwelt- und Naturschutzprojekte. Beispiel Living Lakes: Die Initiative wurde vor zehn Jahren von der Deutschen Umwelthilfe und dem Global Nature Fund gegründet. Ziel ist es, weltweit Seen als intakte Ökosysteme zu erhalten. Ihre Bedeutung ist kaum zu unterschätzen, schließlich sind sie zentrale Trinkwasserspeicher und Lebensgrundlage für unzählige Tierarten. Gegenwärtig gehören Living Lakes 45 Seen und Feuchtgebiete an – vom Bodensee bis zum chinesischen Poyang-See. Lufthansa unterstützt das Netzwerk seit 1998 bei konkreten Naturschutzprojekten von Ort. Zudem können Lufthansa-Passagiere gesammelte Flugmeilen für die Initiative spenden. Selbstverständlich fühlt sich die Airline ihrem Wappenvogel besonders verbunden: Seit über 30 Jahren unterstützt Lufthansa Projekte, die dem Schutz von Kranichen dienen.



Lufthansa wirbt für die UN-Naturschutzkonferenz unter anderem mit dem Konferenzlogo am Rumpf ihrer

Boeing 747 „Bonn“. Die Botschaft lautet: „One Nature – One World – Our Future“.

Kerosinsteuer: Vernunft statt neuer Belastungen

● Im Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik – vorgelegt durch das Bundesverkehrsministerium – taucht überraschend die Forderung nach einer Kerosinsteuer auf. Diesem schwerwiegenden Eingriff zu Lasten der Luftfahrtindustrie muss auch weiterhin eine Absage erteilt werden:

- Doppelbelastung verhindern: Der Flugverkehr kommt als einziges Verkehrsmittel für seine Infrastrukturkosten selber auf. Allein Lufthansa zahlt hierfür jedes Jahr hohe Milliardenbeträge an Gebühren und Entgelten – zusätzliche Abgaben in Form einer Kerosinsteuer sind ein unzumutbarer Systembruch.
- Fairen Wettbewerb sichern: Mit einer Kerosinsteuer droht zum wiederholten Mal eine europäische Insellösung. US- und Golfairlines werden noch massivere Wettbewerbsvorteile genießen – und noch mehr Passagierströme an Europa vorbei umleiten als bislang.
- Investitionskraft erhalten: Der Kauf neuer und verbrauchsarmer Flugzeuge ist der beste Klimaschutz. Die Investitionskraft von Airlines ist hierfür entscheidend – mit Extra-Belastungen wird hingegen kein Gramm CO₂ eingespart.

Übrigens: Während der Luftverkehr zusätzlich belastet werden soll, will die Bundesregierung den Schienengüterverkehr von der Stromsteuer befreien – eine unsachgemäße Bevorzugung.

Flughafenkoordinator und Slots

Europäisches und deutsches Recht bestimmen die Spielregeln, nach denen der Flughafenkoordinator Slots vergibt. Sie werden insbesondere ergänzt um Regelungen des weltweiten Airlineverbandes IATA. Weitere Informationen: www.fhkd.org

● Der Flughafenkoordinator ist Taktgeber im Luftverkehr. An Airports mit Kapazitätsengpässen vergibt er so genannte Slots – diese Zeitfenster entscheiden über Starts und Landungen.

Kapazitäten

Flughäfen verfügen über eine bestimmte Anzahl Slots. Die Kapazitäten ergeben sich aus Beschränkungen oder Auflagen im Rahmen der Planfeststellung und Flughafengenehmigung. Zudem können Gerichtsbeschlüsse die Kapazitäten nachträglich mindern.

Zuteilung

Slots werden für die Dauer einer Sommer- oder Winterflugplanperiode vergeben. Im Vorfeld melden die Airlines ihren jeweiligen Bedarf an. Bei der Zuteilung arbeitet der Flughafenkoordinator eine festgelegte Rangfolge ab:

1. Historische Slotrechte: Airlines haben Anrechte auf Slots, die sie bereits in der vorherigen Flugplanperiode genutzt haben. Möchten die Fluggesellschaften diese Slots zeitlich verlegen, genießen sie Vorrecht gegenüber Neubewerbern.
2. Neubewerberrechte: 50 Prozent der noch verfügbaren Slots sind für Neubewerber reserviert. Als Nachrücker werden Airlines bevorzugt, die den beantragten Slot über das ganze Jahr nutzen wollen und ihn bereits im Halbjahr zuvor innehatten.
3. Sonstige Interessenten: Weitere Anwärter werden bei der Slotvergabe nach bestimmten Kriterien sortiert. Insgesamt nimmt der Flughafenkoordinator elf Zuteilungsrunden vor.
4. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen: Entschließt sich eine Landesregierung zur EU-weit ausgeschriebenen und transparenten Subventionierung von Regionalstrecken, werden hierfür Slots reserviert.

Slottausch

Insbesondere im Rahmen der zweimal pro Jahr stattfindenden IATA-Flugplan-Konferenz können Airlines Slots tauschen. Der Flughafenkoordinator steht hierbei beratend zur Seite. Die EU-Kommission hat am 30. April 2008 festgestellt, dass der Tausch auch eine finanzielle Abgeltung beinhalten kann.

Sanktionen

Nach der "use-it-or-lose-it"-Regel verlieren Airlines ihre Start- und Landerechte, wenn sie diese zu weniger als 80 Prozent nutzen. Zudem kann der Flughafenkoordinator Bußgelder von bis zu 50.000 Euro verhängen.

Ihre Ansprechpartner bei Lufthansa:

Klaus Walther

Leiter Konzernkommunikation

Telefon 069 696-3659

E-Mail: klaus.walther@dlh.de

Thomas Kropp

Leiter Konzernpolitik

Telefon 030 8875-3030

E-Mail: thomas.kropp@dlh.de

Andreas Bartels

Leiter Media Relations

Telefon 069 696-60345

E-Mail: andreas.bartels@dlh.de

Wolfgang-Joachim Waeber

Leiter Konzernrepräsentanz Brüssel

Telefon 0032 2 627-4035

E-Mail: wolfgang-joachim.waeber@dlh.de

Impressum

Herausgeber/Verantwortlich:

Klaus Walther,
Leiter Konzernkommunikation

Andreas Bartels,
Leiter Media Relations

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

Redaktionsleitung:

Dr. Peter Schneckenleitner, Media Relations

Redaktionelle Mitarbeit:

Jan Bärwalde, Dr. Horst Bittlinger,
Nils Braun, Grit Engelbart,
Jörg-Stefan Fritz, Jan-Philipp Görtz,
Dr. Karlheinz Haag, Alexander Holzrichter,
Ole Jacobs, Dr. Stefan Klingelhöfer,
Christian Leininger, Frank Püttmann,
Bettina Rittberger, Gerd Saueressig,
Stephan Sellmaier, Stefanie Stotz,
Helmut Tolksdorf,

Redaktionsschluss: 26. Mai 2008

Agenturpartner:

PLATO Kommunikation, Berlin/Brüssel

Schreiben Sie uns!

lufthansa-politikbrief@dlh.de

Besuchen Sie auch unser Internetangebot **<http://presse.lufthansa.com>**

Dort können Sie in den bisherigen Ausgaben recherchieren und alle
Grafiken für Ihre Arbeit herunterladen.

Wir freuen uns über Ihr Interesse.

Wertvolles Feedback

Die Redaktion bedankt sich für Ihre rege Teilnahme an der
Umfrage vom Februar 2008.

Die Anregungen, Ideen und Kritik bereichern den Politikbrief.