

Inhalt

Schwerpunkt

Klimaschutz im Luftverkehr: Marktwirtschaft statt Regulierung 1

Standort Deutschland

Initiative „Luftverkehr für Deutschland“: Gesprächspartner für die Politik 2

Flughäfen: Faire Kooperation mit Airlines notwendig 3

Kleinstflughafen Weeze: Finanzprobleme ohne Ende 4

Markt und Wettbewerb

Zukunftsmarkt Asien: Lufthansa investiert in dichteres Netz 5

Transatlantischer Luftverkehr: Abkommen ist wichtiger denn je 6

Telegramm: ++ EU-Luftfahrtkonferenz: Branche im Dialog ++ 7

Arbeitsplatzwachstum: Erfolgsstory München ++

Austausch von Fluggastdaten: Unnötige Belastungen vermeiden ++

Gastbeitrag

Giovanni Bisignani (IATA): Erwartungen der Airlines an die Flughäfen 8

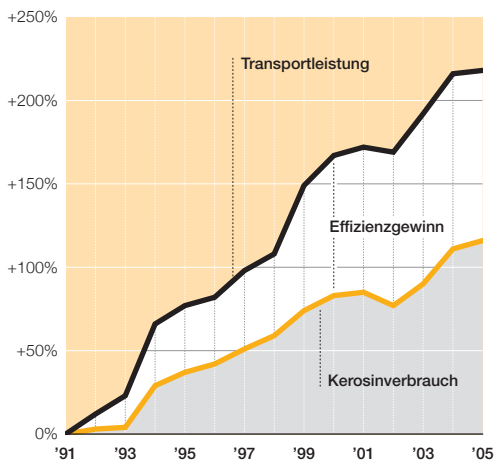
Intern

Ihre Ansprechpartner bei Lufthansa 9

Schwerpunkt

Klimaschutz im Luftverkehr: Marktwirtschaft statt Regulierung

Investitionen in modernste Technik zahlen sich aus



Hälfte des Transportwachstums ohne Kerosinverbrauch

Quelle: Lufthansa Balance, Ausgabe 2006

Emissionshandel belastet Fluggesellschaften

Anlässlich einer Pressekonferenz am 19. Juni in Berlin erteilte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee einem räumlich begrenzten Emissionshandel eine klare Absage. Dieser müsse auf internationaler und europäischer Ebene abgestimmt werden. Den richtigen Rahmen hierzu biete die Zivilluftfahrtorganisation ICAO – andernfalls drohe die Benachteiligung der hiesigen Fluggesellschaften.

Umweltschutz ist für Lufthansa ein vorrangiges Unternehmensziel. Vor dem Hintergrund steigender Kerosinpreise – seit 2003 hat sich die Treibstoffrechnung der Lufthansa verdoppelt – stellt Umweltschutz zudem eine betriebswirtschaftliche Größe dar. Übrigens: Alle innereuropäischen Flüge tragen zum CO₂-Ausstoß der EU weniger als ein Prozent bei. Der Beitrag des Luftverkehrs am Bruttonationalprodukt der Union liegt hingegen bei acht bis zehn Prozent.

Investitionskraft der Airlines erhalten

Durch Investitionen in modernstes Fluggerät reduziert Lufthansa seit Jahren die CO₂-Emissionen. Flugzeuge der Lufthansa verbrauchten 2005 durchschnittlich 4,4 Liter Kerosin, um einen Passagier 100 Kilometer weit zu befördern. 1991 benötigten sie noch 6,2 Liter. Mit der Einführung des neuen Drei-Liter-Flugzeuges A380 werden die Durchschnittswerte noch einmal deutlich sinken. Darüber hinaus steht Lufthansa in engem Kontakt mit Herstellern und Forschungseinrichtungen zu Gunsten verbrauchsarmer Triebwerkstechnologien. Zudem ist es an der Zeit, alternative Treibstoffe auch für den Einsatz im Luftverkehr zu erschließen.

Verbrauchsreduzierung durch gute Infrastruktur

Emissionsreduzierungen können in erster Linie durch einen gezielten Ausbau der Infrastruktur am Boden und durch eine moderne Flugführung erreicht werden. Allein Lufthansa verbrennt täglich so viel Kerosin in Warteschleifen, wie für elf Langstreckenflüge zwischen Frankfurt und New York benötigt wird. Hauptursache dieser unnötigen Umweltbelastung sind Engpässe an den Drehkreuzen und im Luftraum. Die Flughafeninfrastruktur am Boden und in der Luft muss daher im Sinne des Klimaschutzes dringend verbessert werden. Allein mit der Umsetzung des Single European Sky Programms können bis zu zwölf Prozent der CO₂-Emissionen eingespart werden.

Staatliche Regulierung ist somit für eine effiziente Emissionsreduktion nicht vonnöten. Im Gegenteil: Falsche politische Weichenstellungen können dem bereits existierenden Engagement der Airlines zuwider laufen. So ist die viel diskutierte Einbeziehung des Flugverkehrs in einen europäischen Emissionshandel kontraproduktiv, weil damit die EU-Fluggesellschaften im weltweiten Wettbewerb benachteiligt werden. Die Folge der Insellösung: Effektive und nachhaltige Investitionen in verbrauchsarme Flugzeuge müssten auf die lange Bank geschoben werden.

Standort Deutschland

Initiative „Luftverkehr für Deutschland“: Gesprächspartner für die Politik



Die Rahmenbedingungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb verbessern, bestehende Arbeitsplätze sichern und neue schaffen – dafür engagiert sich die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“. Die Bedeutung der Luftfahrt für den Arbeitsmarkt ist enorm: Die Branche beschäftigt 320 000 Menschen direkt. Insgesamt liegt die Arbeitsplatzwirkung bei rund 800 000. Mit den richtigen Weichenstellungen können im nächsten Jahrzehnt weitere 330 000 Jobs hinzukommen. Unter der Leitung von Bundesverkehrsminister Tiefensee tagte der Initiativkreis am 19. Juni gemeinsam mit den Spitzen verschiedener Bundes- und Landesministerien.

Schwerpunkthemen:

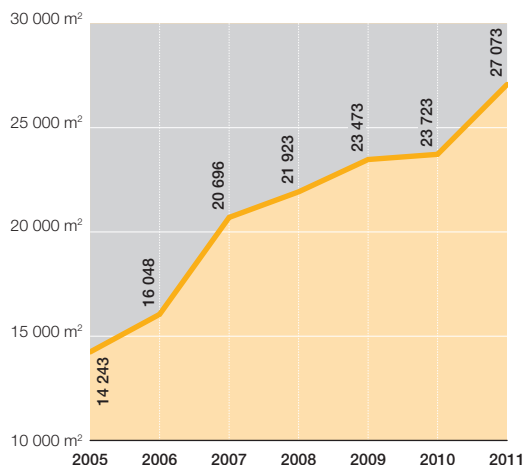
- Flughafeninfrastrukturentwicklung – die Initiative hat mit dem Masterplan bereits 2004 ein Konzept zur bedarfsgerechten Infrastrukturentwicklung erarbeitet. Gemeinsam mit Bund, Ländern und Verbänden wird dieser nun fortgeschrieben. Die Ergebnisse werden in das neue Flughafenkonzept des Bundes einfließen.
- Code of Conduct – dieser europaweit einmalige Verhaltenskodex der deutschen Luftverkehrswirtschaft wendet sich gegen jede Form von Subventionen.
- Intermodalität – sie entscheidet über die Wettbewerbsfähigkeit des Mobilitätsstandortes Deutschland insgesamt.
- Sicherheit – sie hat für die Luftfahrt oberste Priorität. Unter dem Aspekt der Effizienz muss nun eine ganzheitliche, europäische Sicherheitsstrategie erarbeitet werden.

Luftverkehrsstandort im Wettbewerb

Das Wachstum der Luftfahrtbranche ist kein Selbstläufer. Der internationale Wettbewerb nimmt deutlich zu. Deutsche Fluggesellschaften stehen in scharfer Konkurrenz zu Airlines aus Amerika und den Golf-Staaten. Diese können teilweise auf enorme staatliche Unterstützung zurückgreifen. Das gleiche gilt für den internationalen Wettbewerb der Drehkreuze. Auch hier konkurrieren Frankfurt und München mit Airports, die oftmals mit staatlichen Mitteln gefördert werden. Die Zukunft Deutschlands als Luftverkehrsstandort hängt entscheidend davon ab, wie die diskutierten Aufgaben umgesetzt werden. Die Initiative wird gemeinsam mit den politischen Entscheidungsträgern diese Arbeit weiter vorantreiben.

Flughäfen: Faire Kooperation mit Airlines notwendig

Shopping-Flächen am Airport Frankfurt



Angesichts steigender Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung stehen die Flughafenbetreiber in der Pflicht, ihre hohen Gebühren zu senken.

Quelle: Fraport

Fluggesellschaften an steigenden Umsätzen der Flughäfen beteiligen

Flughäfen in aller Welt erschließen sich seit einiger Zeit immer neue Umsatzquellen. Von der Immobilienvermietung bis zu Erlösen aus Werbeflächen – das Non-Aviation-Geschäft ist auf Wachstumskurs. Deutsche Airports haben hier noch starken Nachholbedarf. So liegt Frankfurt im europäischen Vergleich bei der Einkaufsfläche pro abfliegendem Passagier auf Rang sieben.

Airlines ziehen mit ihren attraktiven Angeboten Reisende mit hoher Kaufkraft an die Flughäfen – zum Nutzen der Betreiber. Die Rendite aus dem Non-Aviation-Geschäft sollte daher mit den Flughafenengebühren verrechnet werden. Auf dieser Grundlage können die Airports profitabel arbeiten, während die Fluggesellschaften an der Entwicklung fair beteiligt werden. Ein Ansatz, dem zum Beispiel der Branchenführer British Airports Authority (BAA) bereits folgt. Hingegen nutzen viele deutsche Flughäfen ihre Monopolstellung aus und kassieren doppelt ab.

Hier besteht dringender Reformbedarf. Denn die Zeche zahlen – in Form künstlich hoher Flughafenengebühren – Airlines und Verbraucher. Das scheint auch die Europäische Kommission so zu sehen, die für die Entgelterhebung an Flughäfen klare und effizienzorientierte Regeln einführen will.

In Berlin-Tegel und Hannover werden in Kürze die Bodenabfertiger neu ausgewählt. Das Votum der Luftfahrtgesellschaften, die die Dienstleistungen in Anspruch nehmen und bezahlen, muss bei der Auswahlentscheidung maßgebliches Gewicht haben. Insbesondere dann, wenn sich – wie in Tegel – die verschiedenen Airlines mit deutlicher Mehrheit für den gleichen Bewerber aussprechen.

Auswahl der Bodenabfertiger fair gestalten

Das Verhältnis zwischen Airports und Fluggesellschaften wird neben den hohen Gebührensätzen derzeit durch die Auswahlpraxis bei Bodenabfertigern beeinträchtigt. Der Verwaltungsgerichtshof Kassel bestätigt mit seinem Urteil vom 2. Mai 2006, dass diese Auswahl nicht Sache der Flughafenbetreiber, sondern der Luftfahrtbehörden ist.

Letztere müssen sich nun ihrer Rolle einer unabhängigen Entscheidungsinstanz bewusst werden: So hat sich das Hessische Verkehrsministerium jüngst dem Votum der Fraport für einen bestimmten Bodenabfertiger gebeugt, obwohl nur eine vorherige Neuausschreibung fair gewesen wäre. Es bleibt abzuwarten, ob diese Entscheidung Bestand haben wird – der Europäische Verband der unabhängigen Dienstleister hat jedenfalls bei der EU-Kommission Beschwerde eingereicht.

Kleinstflughafen Weeze: Finanzprobleme ohne Ende

**Zu viele Flughäfen
in Nordrhein-Westfalen**



Quelle: Lufthansa

Am 6. Juni beschloss der Kreis mit großer Mehrheit zwischen 51 und 100 Prozent am Flughafen Weeze zu übernehmen – sofern dessen Besitzer Herman Buurman nicht mehr willens oder in Lage ist, das Investitionsgrab weiter zu tragen.

Jährliche Betriebsverluste in Höhe von 4,5 Millionen Euro belegen, dass der Standort ganz offensichtlich nicht wirtschaftlich zu betreiben ist. Der Kreis hat für sein Prestigeobjekt bislang Kredite in Höhe von 24 Millionen Euro bereitgestellt, eine Komplettübernahme des Flughafens schließe nochmals mit 15 Millionen zu Buche. Die jährlichen Betriebskosten von 7 Millionen Euro sollen nach den derzeitigen Planungen mit einer Erhöhung der Kreisumlage finanziert werden. Dies alles, nachdem schon 2004 die Banken dem Flughafen den Geldhahn zugedreht hatten.

Ob der Flughafen diese Gelder je aus eigener Kraft zurückzahlen kann, ist mehr als fraglich: Nachdem das Oberverwaltungsgericht Münster im Dezember 2005 dem Mini-Airport die Nutzungsgenehmigung entzogen hat, wird das Bundesverwaltungsgericht vermutlich noch im Juli 2006 über die eingereichte Nichtzulassungsbeschwerde entscheiden. Wie immer es auch ausgeht – die kommenden Jahre werden im besten Fall von juristischen Auseinandersetzungen bestimmt sein. Neue Fluglinien werden sich unter diesen Umständen mit Sicherheit nicht ansiedeln.

Verschwendung öffentlicher Gelder verhindern – was ist zu tun?

- Weitergehende Kompetenzen des Bundes in Fragen der Flughafeninfrastruktur
- Ausbau der Flughafeninfrastruktur auf Grundlage eines bundesweit abgestimmten, strategisch orientierten Masterplans
- Neue Kapazitäten ausschließlich dort, wo entsprechender Bedarf wirklich nachgewiesen werden kann
- Staatliche Unterstützung nur dann, wenn langfristig die Wirtschaftlichkeit der Standorte gesichert ist – Airports müssen sich selber tragen

Subventionen gehen zu Lasten deutscher Arbeitsplätze

Gewinner dieser Steuergeldverschwendung ist die irische Fluggesellschaft Ryanair, die Weeze als einzig verbliebene Fluggesellschaft noch nutzt. Jobs schafft der Billigflieger jedoch nur an seiner Heimatbasis, und dies zu Lasten deutscher Airlines und Flughäfen in Nordrhein-Westfalen. Der deutsche Arbeitsmarkt geht dabei leer aus – anders als bei Fluggesellschaften, die ihre Crews zum Beispiel an den Airports Düsseldorf, Köln/Bonn oder Münster stationieren.

Markt und Wettbewerb

Zukunftsmarkt Asien: Lufthansa investiert in dichteres Netz

**Mit Lufthansa den
Wachstumsmarkt China erschließen**



Lufthansa-Kunden können über die Drehkreuze Peking und Shanghai 11 neue chinesische Ziele unter LH-Flugnummern erreichen. Die Reisequalität wird deutlich erhöht: Die Flüge sind optimal aufeinander abgestimmt, umständliches Ein- und Auschecken beim Umsteigen entfällt.

Quelle: Lufthansa

China und Indien sind weltweit die zentralen Wachstumsmärkte. Investitionsströme und Exportstrategien deutscher Unternehmen konzentrieren sich auf diese Länder. Mit Lufthansa Cargo rücken die asiatischen und europäischen

Märkte noch näher zusammen. Geschäfts- wie Privatreisenden bietet Lufthansa ein immer dichteres Netz an Verbindungen – die Kranichlinie bedient heute nach China und Indien mehr als fünf mal so viele Strecken wie 1995!

Star Alliance ist erstes Luftfahrtbündnis mit chinesischen Partnern

Jüngste Erweiterung: Air China und Shanghai Airlines haben erklärt, der Star Alliance beitreten zu wollen. Mit beiden Qualitätsfluglinien unterhält Lufthansa seit vielen Jahren eine erfolgreiche Partnerschaft. Nun werden eine Vielzahl innerchinesischer Zielflughäfen noch einfacher zu erreichen sein.

Indien im Aufwind

Deutschland im Indienfieber: Die Südasiaten traten auf der Berliner Tourismusmesse 2006 erstmals in eigener Halle auf. Ihre Präsenz auf der Cebit war stärker als je zuvor, und bei der Frankfurter Buchmesse wird der Subkontinent als Gastland im Mittelpunkt stehen. Lufthansa unterstützt diesen Austausch: Mit wöchentlich 38 Verbindungen ist sie die stärkste europäische Fluggesellschaft in Indien. Darüber hinaus arbeitet die Kranichlinie eng mit Air India und Jet Airways zusammen.

Chancen für Lufthansa – neue Arbeitsplätze in Deutschland

Ihre starke Stellung auf den asiatischen Zukunftsmärkten wird Lufthansa auch in den kommenden Jahren kontinuierlich ausbauen. Die Potenziale sind beträchtlich: Während ein US-Bürger im Durchschnitt 2,2 Flugreisen im Jahr unternimmt, sind es in China und Indien lediglich 0,06 Flugreisen. Hier ist in den kommenden Jahren ein erhebliches Wachstum absehbar. Fest steht: Der Lufthansa-Erfolg auf den Auslandsmärkten kommt vor allem den Arbeitnehmern in Deutschland zu Gute.

Transatlantischer Luftverkehr: Abkommen ist wichtiger denn je

One-Stop-Security

Das Routenbeispiel
Tel Aviv – Frankfurt – Toronto



Sicherheitsaufwand

Abflug Tel Aviv

Physische Kontrolle
Handgepäck/Koffer

Umsteigen Frankfurt

Physische Kontrolle
Handgepäck/Koffer

ENTFÄLLT

Ankunft Toronto

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 6 Mio. Euro werden in Frankfurt und München eingespart

Quelle: Lufthansa

Rechtssicherheit herstellen

Ende Mai 2006 hob der EuGH die seit zwei Jahren geltende Passagierdatenübermittlung zwischen der EU und den USA auf. Gleichwohl bleiben die US-Datenaufgaben für die Airlines weiter in Kraft – bei Zuwiderhandlung riskieren diese ihre Einflugrechte in die USA. Passagiere und Fluggesellschaften diesseits und jenseits des Atlantiks drohen Gesetzen unterworfen zu werden, die sich gegenseitig widersprechen. Die EU muss nun bis zum 30. September die Passagierdatenübermittlung auf eine neue Rechtsgrundlage stellen.

Sicherheitsstandards angleichen

Der Vorgang unterstreicht, wie komplex Fragen der Sicherheit und der Datenübermittlung im transatlantischen Luftverkehr sind. Lufthansa tritt hier für das Konzept der „One-Stop-Security“ ein. Dies bedeutet: In Zukunft könnten beteiligte Länder, zum Beispiel die EU, die USA, Israel, Kanada oder Japan, gegenseitig ihre sehr hohen Sicherheitsstandards anerkennen – aufwändige Doppelkontrollen entfallen dann. Seit Jahren führen die Europäische Kommission und die USA mittlerweile Verhandlungen über einen offenen Luftverkehrsmarkt. In diesem Rahmen muss „One-Stop-Security“ verwirklicht werden.

Wirtschaftswachstum fördern

Lufthansa erwartet, dass die Verhandlungen zur „Open Aviation Area“ noch dieses Jahr erfolgreich abgeschlossen werden: Rechtssicherheit für die Luftfahrtbranche, Reiseerleichterungen für die Flugreisenden sowie positive Impulse für die wirtschaftliche Gesamtentwicklung sollten damit unmittelbar verbunden sein.

Die Marktliberalisierung führt darüber hinaus zu günstigeren Flugpreisen und höheren Frequenzen infolge einer steigenden Verbindungsanzahl. Dies wird die Wirtschaft der beteiligten Länder antreiben – höhere Mobilität und steigender Austausch von Waren und Gütern sind maßgebliche Wachstumsimpulse auch außerhalb der Luftfahrtbranche.

Gastbeitrag

Erwartungen der Airlines an die Flughäfen



Giovanni Bisignani

Generaldirektor der International
Air Transport Association (IATA)

Jahreskonferenz der International Air Transport Association (IATA): Barrot stützt Position der Airlines

Vertreter der 261 IATA-Mitglieder kamen auf der Jahreskonferenz des Verbandes vom 4. bis 6. Juni in Paris mit Spitzenpolitikern zusammen. In seiner Rede empfahl EU-Verkehrskommissar Barrot: Anstatt durch immer neue Auflagen die Luftfahrt zu belasten, müsse die Politik einen offenen Dialog mit der Branche suchen und für mehr Transparenz bei den Flughäfen sorgen.

Die Fluggesellschaften erwarten von den Flughäfen in Europa, dass sie leistungsfähig und kosteneffizient sind, als Partner gegenüber den Airlines auftreten und deren Ansprüche und Bedürfnisse verstehen. Einige erfüllen diese Erwartungen, zu viele jedoch nicht.

Ohne einen gut funktionierenden Lufttransport ist Europa nicht in der Lage, global wettbewerbsfähig zu sein und die Lissabon-Agenda zu erfüllen. Seit dem Jahr 2001 mussten europäische Fluggesellschaften ernsthafte Schwierigkeiten bewältigen. Ihre Antwort darauf bestand in einem stärkeren Bemühen um Effizienz. Verbraucher in Europa profitierten in den vergangenen zehn Jahren von 30 Prozent günstigeren Preisen im Luftverkehr; die Betriebskosten für Flugzeuge in ganz Europa gingen um neun Prozent zurück; die Vertriebs- und Verwaltungskosten reduzierten sich um 24 Prozent. Das sind beeindruckende Zahlen.

Leider kann dies von den europäischen Flughafen-Monopolisten nicht behauptet werden. Sie kosten Fluggesellschaften und deren Kunden 14,5 Milliarden US-Dollar im Jahr. Fünfzehn der 25 teuersten Flughäfen der Welt befinden sich in Europa. Die durchschnittlichen Kosten pro Passagier an den europäischen Flughäfen stiegen zwischen 2001 und 2004 um 13 Prozent. Viel zu viele Flughäfen erhöhen im gleichen Zeitraum die Grundkosten: Stockholm um 25 Prozent zwischen 2001 und 2004, Amsterdam um 34 Prozent und Aéroports de Paris um 44 Prozent.

Unser Aufruf an die Flughäfen, dieselbe Effizienz wie die Fluggesellschaften zu erreichen, ist größtenteils auf taube Ohren gestoßen. Also müssen wir das Tempo beschleunigen: In Frankreich gehen wir gegen die massiven Kostensteigerungen an den Pariser Flughäfen gerichtlich vor. In Brüssel haben wir die Kommission eingeschaltet. Ziel ist eine Regulierung, die das Engagement von Unparteiischen sicherstellt, die Politik aus dem Management von Flughäfen heraushält und zugunsten des Wettbewerbs agiert. Wir werden nicht innehalten, bis alle Flughäfen effizient und zu angemessenen Kosten arbeiten.

Giovanni Bisignani

15. Juni 2006

Ihre Ansprechpartner bei Lufthansa:

Klaus Walther

Leiter Konzernkommunikation

Telefon 069 696-4914

E-Mail: klaus.walther@dlh.de

Thomas Kropp

Leiter Konzernpolitik

Telefon 030 8875-3030

E-Mail: thomas.kropp@dlh.de

Thomas Ellerbeck

Leiter Media Relations

Telefon 069 696-60345

E-Mail: thomas.ellerbeck@dlh.de

Wolfgang-Joachim Waeber

Leiter Konzernrepräsentanz Brüssel

Telefon 0032 2 627-4035

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

Schreiben Sie uns!

- ▶ Sie haben Anregungen, Fragen oder Kritik zum Politikbrief?
- ▶ Sie wünschen den Politikbrief in Zukunft als E-Mail-Newsletter?
- ▶ Sie wollen einzelne Texte oder Grafiken für Ihre Arbeit verwenden?
- ▶ Sie kennen jemanden, der den Politikbrief gerne beziehen möchte?
- ▶ Sie möchten auch unsere englische Ausgabe als E-Mail-Newsletter beziehen?

Schicken Sie uns einfach eine Nachricht:

lufthansa-politikbrief@dlh.de

Besuchen Sie auch unser Internetangebot

<http://presse.lufthansa.com>.

Dort können Sie in den bisherigen Ausgaben recherchieren und alle Grafiken als Powerpoint- oder Bild-Datei für Ihre Arbeit herunterladen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Impressum

Herausgeber/Verantwortlich:

Klaus Walther, Leiter Konzernkommunikation

Thomas Ellerbeck, Leiter Media Relations

Deutsche Lufthansa AG, Konzernkommunikation
Lufthansa-Basis FRA CI, D-60546 Frankfurt

Redaktionsschluss: 26. Juni 2006

Redaktion: Stefan Schaffrath, Media Relations

Redaktionelle Mitarbeit:

Horst Bittlinger, Grit Engelbart,
Michael Göntgens, Jan-Philipp Görtz,
Alexander Holzrichter, Jan-Ole Jacobs,
Dr. Stefan Klingelhöfer, Boris Ogursky,
Frank Püttmann, Bettina Rittberger,
Peter Schnölzer, Carsten Wirths

Agenturpartner:

PLATO Kommunikation, Berlin/Brüssel