

Inhalt

Schwerpunkt

Schutz vor Terror: Augenmaß statt Aktionismus 1

Standort Deutschland

Luftverkehrskreuz Frankfurt: Ausbau überfällig 3

Billigflieger und Kleinstflughäfen: Undurchsichtige Finanzierungsstrukturen 5

Markt und Wettbewerb

Emissionshandel: Zusätzliche Belastung im Wettbewerb 6

EU: Flughafenmonopole auf dem Prüfstand 7

Telegramm

++ Lufthansa Engagement in Köln ++ Flughafen Düsseldorf: Wachstum gefährdet ++ Lufthansa erneut im Nachhaltigkeitsindex aufgenommen ++ 4. Deutscher Luftverkehrskongress ++ 8

Intern

Ihre Ansprechpartner bei Lufthansa 9

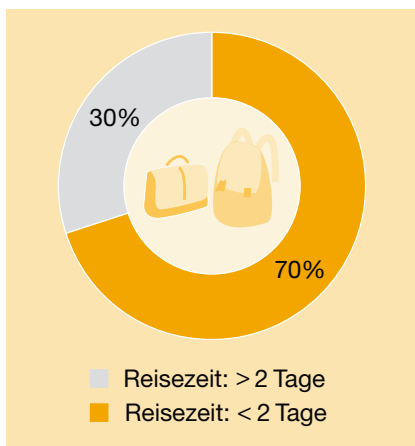
Schwerpunkt

Schutz vor Terror: Augenmaß statt Aktionismus

Sicherheit genießt im Luftverkehr höchste Priorität. Die vereitelten Anschläge von London haben einmal mehr vor Augen geführt, dass eine effiziente Terrorabwehr unerlässlich ist. Gegenwärtig diskutieren Experten auf europäischer Ebene mögliche Änderungen bei der erlaubten Größe des Handgepäcks sowie Einschränkungen bei der Mitnahme von Flüssigkeiten. Geboten ist, mit Augenmaß die gegenwärtige Bedrohungslage zu analysieren und daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen. Nur sicherheitserhöhende Maßnahmen können das Ziel sein – politischer Aktionismus ist das falsche Signal.

Klar geworden ist in den letzten Wochen auch: Die Gefahr durch Terrorismus beschränkt sich nicht auf den Luftverkehr. Andere Verkehrsträger sind mindestens ebenso betroffen. Mit Eintreffen des Fluggastes am Abflug-Gate hat eine hundertprozentige Personen- und Gepäckkontrolle stattgefunden. Hingegen sind allein auf deutschen Bahnhöfen jährlich knapp zwei Milliarden Fahrgäste unterwegs, ohne dass eine Überprüfung erfolgt.

Handgepäck ist unerlässlich



70 Prozent aller innerdeutschen Fluggäste verreisen kürzer als zwei Tage.

Quelle: Lufthansa

Angemessene Handgepäckregelungen notwendig

In der aktuellen Diskussion ist deshalb eine enge Abstimmung mit den betroffenen Fluggesellschaften und Flughäfen erforderlich – sie können Auswirkungen und Effizienz möglicher Maßnahmen am besten einschätzen. Rigorose Einschränkungen beim Handgepäck gehen zu Lasten der Reisequalität. Fluggäste müssen auch weiterhin das notwendige Handgepäck mit sich führen können.

Mögliche Größenbeschränkungen müssen die Bedürfnisse der Passagiere berücksichtigen. Die Standardmaße des Internationalen Airline Verbandes IATA von 56 x 45 x 25 cm sollten hier als Vorbild dienen. Ebenso gehört eine angemessene Flüssigkeitsmenge von etwa 150 Milliliter, z.B. für den Hygienebedarf, zum notwendigen Handgepäck. Da ein Großteil der Fluggäste heute nur mit Handgepäck reist, würde ein absolutes Flüssigkeitsverbot die Attraktivität des Flugzeuges als schnelles und komfortables Verkehrsmittel gefährden – und insbesondere Geschäftsreisende in ihren Möglichkeiten beeinträchtigen.

Auch die Infrastruktur an den Flughäfen, wie etwa die Gepäckförderanlage, ist darauf ausgelegt, dass Handgepäck mit an Bord genommen wird. Ein deutlicher Anstieg der aufgegebenen Gepäckmenge führt zum Kollaps des Systems, wie man Mitte August in London sehen konnte.



Höchste Sicherheitsstandards schon heute

Im Luftverkehr gelten bereits heute höchste Sicherheitsstandards. Lufthansa hat hierfür seit 2001 mehr als eine Milliarde Euro investiert. Am Frankfurter Flughafen sorgen über 8 000 Mitarbeiter für den Schutz der Reisenden – das entspricht etwa zwölf Prozent der Gesamtbeschäftigten.

Zu den umgesetzten Maßnahmen gehören:

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

Sicherheit erhöhen, Aktionismus vermeiden

Flughäfen und Airlines unterstützen konstruktiv jede Maßnahme zur weiteren Erhöhung der Sicherheit. Notwendig ist eine international abgestimmte Strategie. Hier ist die Europäische Union gefordert: Seit Jahren fordern Airlines und Flughäfen einheitliche Sicherheitsstandards in der EU – noch ohne ausreichenden Erfolg. Es ist wenig hilfreich, dass einzelne Staaten ihre Anforderungen verschärfen, ohne sie mit anderen Ländern zu koordinieren. Unnötige und zeitintensive Doppelkontrollen sind heute die Regel – „One-Stop-Security“ ist das Ziel. Ansonsten ist der Kunde der Leidtragende. Der Einsatz moderner Technologie, z. B. Biometrie, steigert die Sicherheitsstandards und erhöht den Reisekomfort.

Wolfgang Mayrhofer,
Vorstandsvorsitzender der Lufthansa:

„Hoheitliche Aufgabe des Staates ist es, für die Sicherheit seiner Bürger zu sorgen. Entsprechend muss er auch für die finanziellen Belastungen aufkommen.“

Sicherheit ist Staatsaufgabe

Die EU-Kommission und das Europäische Parlament haben betont, dass der Schutz der Bürger vor Terroranschlägen Aufgabe des Staates und entsprechend zu finanzieren ist. Realität heute: Die finanziellen Belastungen werden in Europa größtenteils auf Flughäfen und Airlines abgewälzt. Die US-Luftfahrtbranche hingegen hat seit 2001 für Sicherheitsmaßnahmen staatliche Hilfen in Milliardenhöhe erhalten – ein gravierender Nachteil für den europäischen Luftverkehrsstandort.

Lufthansa fordert:

- Sicherheitsmaßnahmen dem Risiko anpassen (Risk-Mapping)
- Ermittlungsarbeit im Vorfeld verstärken
- Sicherheitsstandards international abstimmen
- Know-how der Luftfahrtindustrie einbeziehen
- Vorhandene Technologien nutzen (Biometrie)
- Ausreichende Handgepäckgröße garantieren
- Angemessene Flüssigkeitsmenge zulassen
- Unnötige Doppelkontrollen abschaffen („One-Stop-Security“)
- Staatliche Finanzierung gewährleisten

Standort Deutschland

Luftverkehrskreuz Frankfurt: Ausbau überfällig

Die Bundesregierung steht zur Luftfahrtindustrie

„Ich möchte, dass Frankfurt eines der ganz wichtigen Drehkreuze in Europa bleibt.“

Bundeskanzlerin Angela Merkel

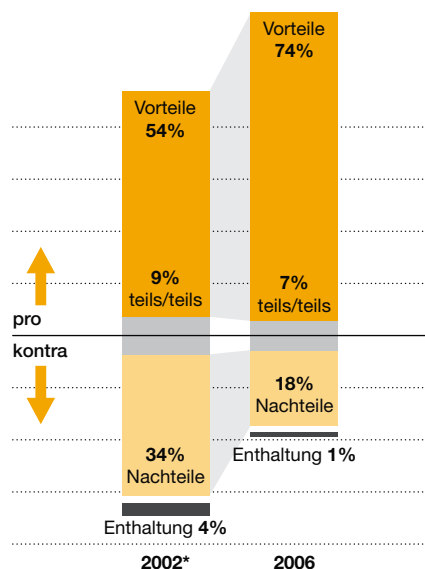
„Die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur ist notwendig, um im weltweiten Wachstum des Luftverkehrs auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu bleiben.“

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee

Spielraum für Wachstum ausgeschöpft

Seit gut einem Jahrzehnt kämpft der Frankfurter Flughafen bereits mit Kapazitätsengpässen. Die genehmigten 82 Flugbewegungen pro Stunde können kaum noch planmäßig bedient werden – dabei liegt die Nachfrage bereits bei weit über hundert. Im ersten Halbjahr 2006 legten die Starts und Landungen an Deutschlands wichtigstem Drehkreuz um ganze 0,1 Prozent zu, während bundesweit ein durchschnittlicher Anstieg von 3,4 Prozent erzielt wurde. Wenn Frankfurt seine Rolle als führender Luftverkehrs- und Logistikstandort erhalten will, ist der zügige Bau einer vierten Bahn dringend erforderlich. Ansonsten droht der Airport vom weltweiten Luftverkehrswachstum abgekoppelt zu werden.

Steigende Wertschätzung des Flughafens Frankfurt



„Bringt der Flughafen für das Rhein-Main-Gebiet eher Vorteile oder eher Nachteile?“ Bevölkerungsumfrage im Umland des Airports von TNS Infratest.

* Summe von 101% ist regionaler Gewichtung geschuldet.

Genehmigungsverfahren zu aufwändig

Einmal mehr behindert das deutsche Planungsrecht ein Infrastrukturprojekt von nationaler Bedeutung: 127 000 Einwendungen mussten behandelt und ein Aktenberg mit 17 500 Seiten, 790 Karten und 34 Gutachten diskutiert werden. Absurd: Aneinandergereiht sind die Unterlagen für das Genehmigungsverfahren des Flughafenausbaus länger als die geplante Bahn selbst! Sechs Monate hat die öffentliche Anhörung in Anspruch genommen und Kosten in Millionenhöhe verursacht. Hingegen baut Dubai in nur fünf Jahren den größten Flughafen der Welt – im globalen Luftverkehr ein enormer Wettbewerbsvorteil für den konkurrierenden Standort.

Eindeutiges „Ja“ zum Ausbau des Jobmotors Flughafen

Nun liegt es am hessischen Landtag und dem Wirtschaftsministerium in Wiesbaden, den Ausbau zügig voranzutreiben. Die Bevölkerung im Umland des Airports unterstützt den Flughafenausbau immer stärker: In einer repräsentativen Erhebung von Infratest betrachten knapp 90 Prozent der Befragten die Bedeutung des Airports als wichtig bzw. sehr wichtig für die Entwicklung des Rhein-Main-Gebietes. Nicht ohne Grund: Insgesamt sollen 3,4 Milliarden Euro in das größte privatwirtschaftliche Investitionsprojekt Deutschlands fließen – und Zehntausende neuer Arbeitsplätze entstehen. Schon heute ist der Flughafen Frankfurt mit 68 000 Mitarbeitern die größte Arbeitsstätte Deutschlands.



Der Wettbewerb geht nachts weiter

Der Erfolg des Flughafenausbaus darf jedoch nicht durch ein absolutes Nachtflugverbot aufs Spiel gesetzt werden. Wirtschaftlich notwendige Flüge müssen auch weiterhin zwischen 23.00 und 5.00 Uhr stattfinden können. Dies gilt insbesondere für die Lufthansa-Konzernsparten Touristik und Logistik, bei denen 7 300 Arbeitsplätze gefährdet sind: Während Condor gegen andere Airlines im hart umkämpften Tourismusmarkt nur bestehen kann, wenn der letzte Heimflug zur Wartungsbasis in Frankfurt ungehindert stattfindet, muss Lufthansa Cargo im

Totales Nachtflugverbot beispiellos

Flughafen	von – bis	Beschränkung
Frankfurt	 23.00 – 05.00	Nachtflugverbot laut Planfeststellungsantrag
Amsterdam Schiphol	 23.00 – 06.00	Kontingent
Mailand Malpensa	 23.00 – 06.00	Kontingent
London Heathrow	 23.30 – 06.00	Kontingent
Paris Charles de Gaulle	 00.00 – 05.00	Kontingent
Atlanta	 00.00 – 00.00	keine
Chicago	 00.00 – 00.00	keine
Dubai	 00.00 – 00.00	keine

Der Vergleich mit weltweit führenden Flughäfen belegt: Kein Wettbewerber hat ein absolutes Nachtflugverbot.

Quelle: Lufthansa

Interesse ihrer Kunden für Expressgüter optimale Transportzeiten gewährleisten.

Der Frankfurter Flughafen kann sich nicht sechs Stunden am Tag vom globalen Warenverkehr ausklinken, ohne seine Rolle als führende Logistik-Drehscheibe in Europa zu gefährden. Mit knapp zehn Prozent Weltmarktanteil bei den Exporten belegt Deutschland den ersten Platz – Lufthansa Cargo ist Dienstleister und will mit „just in time“-Logistik auch weiterhin diesen Rang sichern.

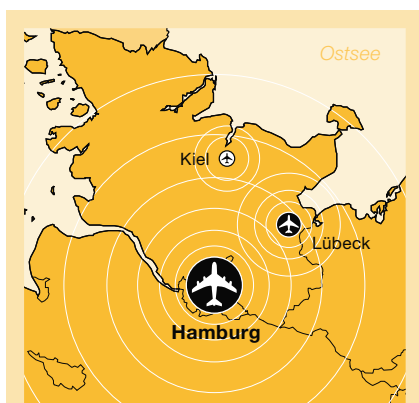
Natürlich erkennt Lufthansa das Schutzbedürfnis der Flughafenanwohner ausdrücklich an. So treibt der Konzern seit Jahren die Entwicklung geräuscharmer Flugzeuge voran und investiert kontinuierlich in eine moderne und leise Flotte: Über 50 neue Jets werden bis 2015 ihren Liniendienst bei Lufthansa aufnehmen.

Klares Bekenntnis zum Heimatstandort

Mit 36 000 Mitarbeitern im Rhein-Main-Gebiet ist Lufthansa größter Arbeitgeber in Hessen. Gehaltszahlungen von deutlich über zwei Milliarden Euro pro Jahr sorgen für Wohlstand, Investitionen und Kaufkraft weit über die Region hinaus. Lufthansa bekennt sich zum Luftfahrtstandort Rhein-Main und sichert dessen Zukunft:



- Rund 150 Millionen Euro wird Lufthansa in die A380-Werft investieren. Von Beginn an sollen alle Lufthansa A380 in Frankfurt gewartet werden.
- Das neue Lufthansa Aviation Center in Frankfurt bietet 1 800 Mitarbeitern hochmoderne Büroräume. Es ist das operative Herz der Lufthansa.
- Der Lufthansa-Erfolg kommt der gesamten Region zu Gute: 2005 erteilte die Kranichlinie Aufträge in Höhe von 1,4 Milliarden Euro insbesondere an Unternehmen aus Hessen und Rheinland-Pfalz.

Billigflieger und Kleinstflughäfen: Undurchsichtige Finanzierungsstrukturen



Abhängigkeit der Mini-Airports von einzelnen Fluglinien

Kiel:  1 Airline

Lübeck:   2 Airlines

zum Vergleich Hamburg: 44 Airlines



Gängige Subventionstricks an deutschen Kleinstflughäfen:

- **Vergünstigungen:** Billigflieger erhalten speziell auf sie abgestimmte Ermäßigungen bei den Flughafenentgelten sowie zusätzliche Einrichtungen und Leistungen gratis.
- **Zuschüsse:** Die öffentliche Hand zahlt Hunderttausende, damit ihre Regionen auf den Internetseiten der Billigflieger genannt werden. Ein völlig unangemessenes Preis-/Leistungsverhältnis – Erfolgskontrollen sind Fehlanzeige.

Mini-Flughafen Lübeck-Blankensee: Ryanair unrechtmäßig bevorteilt

Erstmals hat ein deutsches Gericht Subventionen an Ryanair für unzulässig erklärt: Laut Urteil des Landgerichtes Kiel zahlte der irische Billigflieger allein 2003 knapp eine Million Euro weniger an den Flughafen, als nach der geltenden Gebührenordnung vorgesehen war. Dank dieser wettbewerbswidrigen Vorteile wurden vom Flughafen Hamburg Passagiere abgeworben. Das unrechtmäßige Gebaren von Lübeck-Blankensee ist – typisch für Kleinstflughäfen – der wirtschaftlichen Abhängigkeit gegenüber einzelnen Billigfliegern geschuldet: In Lübeck agiert neben Ryanair nur noch die polnisch-ungarische Fluglinie Wizz-Air. Letztere mit nur einer einzigen regelmäßig bedienten Verbindung nach Danzig. Lübeck-Blankensee droht, eine Investitionsruine zu werden.

Subventionsdickicht an deutschen Kleinstflughäfen

Lübeck-Blankensee muss nun alle gewährten Zuschüsse der vergangenen Jahre offenlegen. Das Gericht folgt damit der vielfach vorgetragenen Kritik an der Subventionspolitik deutscher Kleinstflughäfen. Es verlangt unter anderem Auskunft über Zahlungen für Hotel und Verpflegung von Ryanair-Mitarbeitern, zur Ausbildung der Piloten und Kabinencrews sowie über weitere „Leistungen ohne angemessene Gegenleistung“. Das Beispiel lehrt: Nachhaltiges Verkehrswachstum schafft man so nicht, stattdessen geraten die öffentlichen Haushalte noch weiter in Schieflage.

Etappensieg für den Steuerzahler

Noch ist nicht endgültig geklärt, in welchem Umfang Ryanair die öffentlichen Gelder zurückzahlen muss. Dennoch sollte das Urteil jetzt Signalwirkung auf den bundesweiten Flughafen-Wildwuchs haben: Es ist untragbar, dass Kommunen und Länder aus Prestigegründen Mini-Airports bauen und anschließend einzelne Billigfluglinien mit rechtswidrigen Subventionen ködern. Flughäfen ohne echte Nachfrage wie in Weeze, Altenburg, Kassel-Calden oder Memmingen dürfen nicht weiter gefördert werden. Diese Investitionsruinen strapazieren nicht nur den Steuerzahler – sie gehen auch zu Lasten leistungsstarker Fluggesellschaften und deren Arbeitsplätze in Deutschland.

Markt und Wettbewerb

Emissionshandel: Zusätzliche Belastung im Wettbewerb

Vier Säulen zum Klimaschutz im Luftverkehr:

- **Technischer Fortschritt:** Lufthansa hat den durchschnittlichen Treibstoffverbrauch ihrer Flotte von 6,2 Liter in 1991 auf 4,4 Liter pro Passagier und 100 Kilometer gesenkt – eine Optimierung um knapp 30 Prozent.
- **Verbesserte Infrastruktur:** Der Ausbau überlasteter Flughäfen sowie die längst überfällige Umsetzung einer einheitlichen europäischen Luftsicherung senken den CO₂-Ausstoß durch Abbau der Warteschleifen im zweistelligen Prozentbereich.
- **Steigerung der Effizienz:** Die Auswahl optimaler Flugzeuggrößen und günstigster Flugrouten ist eine Daueraufgabe.
- **Globaler Emissionshandel:** Wenn überhaupt, muss eine Lösung im Rahmen der Welt-Zivilluftfahrtorganisation ICAO gefunden werden.

Anfang Juli verabschiedete das Europäische Parlament eine Stellungnahme, wonach das EU-Handelssystem mit CO₂-Zertifikaten auch auf den Luftverkehr ausgedehnt werden soll. Ein Nachweis, dass diese Maßnahme tatsächlich die Umwelt entlastet, wurde nicht erbracht. Sicher ist jedoch: Ein rein europäisches Handelssystem belastet den Luftverkehrsstandort Europa erneut einseitig im Wettbewerb.

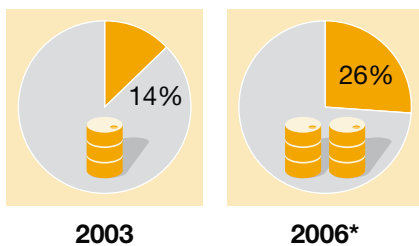
Keine europäische Insellösung

Viele Abgeordnete des Europaparlaments teilen diese Sorge der Luftfahrtindustrie. Der Ansatz, alle in Europa startenden und ankommenden Flüge in das Emissionshandelssystem einzubeziehen, verkennt die weltweite Wettbewerbssituation: Luftfahrtgesellschaften mit Heimatstandorten in Frankfurt oder London sind von den zusätzlichen Belastungen ungleich härter betroffen als die Konkurrenz aus den USA oder den aufstrebenden Golf-Staaten, die sich an solchen Systemen nicht beteiligen.

Zudem können Reisende zwischen Nordamerika und Asien problemlos die künstlich verteuerten EU-Routen meiden. Sie steigen dann fernab der europäischen Drehkreuze um – Wirtschafts- und Arbeitsplatzwachstum finden woanders statt. Um drohenden Wettbewerbsverzerrungen zu begegnen, müssen Fragen des Emissionshandels auf globaler Ebene über die Welt-Zivilluftfahrtorganisation ICAO abgestimmt werden.

Explodierende Ölpreise

Kerosinkosten bestimmen zunehmend die Betriebsausgaben im weltweiten Luftverkehr.



- Kraftstoffkosten
- restliche Betriebskosten

* geschätzt
Quelle: IATA

Treibstoffsparen ist wirtschaftliches Gebot

Auch ohne eine solche Regelung zur Emissionsreduzierung setzen die Airlines alles daran, ihren Kraftstoffverbrauch zu senken. Allein bei Lufthansa haben sich zwischen 2003 und 2005 die Kerosinkosten von 1,3 Milliarden Euro auf 2,6 Milliarden verdoppelt. Der Ölpreisanstieg wird dieses Jahr den Kostenblock weiter in die Höhe treiben. Grund genug, die Flugzeug-Flotte kontinuierlich zu verjüngen: In den kommenden zehn Jahren werden über 50 neue und verbrauchsarme Flugzeuge in Dienst gestellt. Diese enormen Investitionen können nur leistungs- und ertragsstarke Airlines stemmen – einheitliche internationale Wettbewerbsbedingungen sind hierfür unverzichtbar.

EU: Flughafenmonopole auf dem Prüfstand

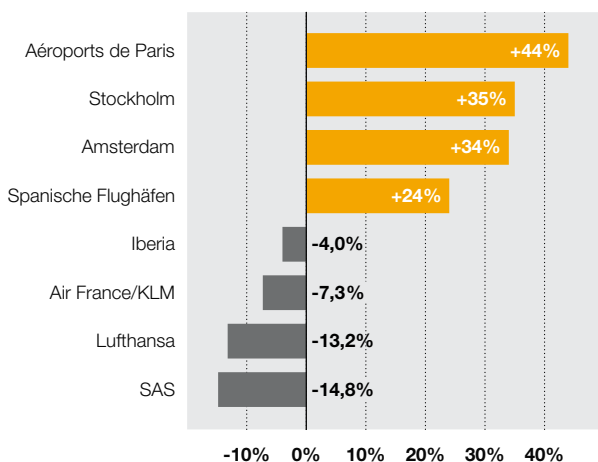
Joseph Stiglitz, Nobelpreisträger für Wirtschaft, bringt es auf den Punkt: Flughäfen haben gegenwärtig keinen Grund, im Sinne der Airlines und ihrer Kunden zu agieren – schließlich müssen sie sich als Monopolisten nicht im Wettbewerb behaupten, Anreizsysteme für mehr Effizienz fehlen.

Monopolstruktur belastet Luftfahrtbranche

Die Europäische Kommission will hier nun Abhilfe schaffen. Eine Revision der Richtlinie über die Zulassung von Bodenabfertigungs-Dienstleistern soll zu mehr

Wettbewerb führen. Regelungen zu Flughafenengebühren sollen zudem die Monopolmacht der Airports beschränken. Für die Fluggesellschaften sind diese Entscheidungen von größter Bedeutung: Allein bei Lufthansa summieren sich die entsprechenden Kosten in Europa auf jährlich etwa 1,3 Milliarden Euro. Die Zukunftsfähigkeit des europäischen Luftverkehrsstandortes hängt entscheidend davon ab, dass alle Akteure im weltweiten Wettbewerb ein Höchstmaß an Effizienz erreichen. Viele Airports sind hiervon noch weit entfernt und erzielen dank ihres Monopols dennoch exorbitant hohe Gewinne. Das Eingreifen der EU-Kommission ist überfällig.

Airlines arbeiten hart an ihrer Kostenstruktur – im Gegensatz zu Flughäfen



Entwicklung der Kosten pro Passagier zwischen 2001 und 2005

Quelle: IATA

Europaweit verbindliche Standards etablieren

Die Association of European Airlines (AEA) treibt den Interessenausgleich zwischen den Flughäfen und Fluggesellschaften voran. Unter der Präsidentschaft von Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber werden die Mitglieder zehn Goldene Regeln für eine erfolgreiche Zusammenarbeit vorlegen. Auf Grundlage etablierter Vorgaben der Welt-Zivilluftfahrtorganisation ICAO werden damit zwei fundamentale Ziele verfolgt:

- **Harmonisierung:** Unabhängig von Größe, Lage oder Besitzerstruktur müssen für alle europäischen Flughäfen gleiche Regeln gelten – für einen fairen Wettbewerb unverzichtbar.
- **Regulierung:** Wo aufgrund der Monopolstellung der Airports Nutzer- und Verbraucherinteressen massiv gefährdet sind, muss die Marktmacht der Flughäfen durch einen unabhängigen Regulierer eingeschränkt werden.

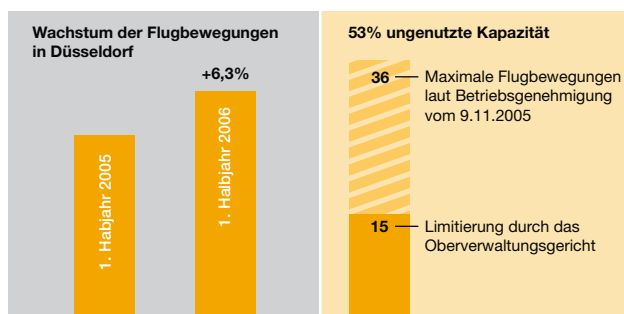
Lufthansa Engagement in Köln

● Im August wurde der Grundstein für die neue Lufthansa-Hauptverwaltung in Köln gelegt – pünktlich zum 60. Geburtstag von Nordrhein-Westfalen. 800 Lufthansa-Seatens werden den fertigen Neubau Ende 2007 beziehen. In NRW beschäftigt Lufthansa insgesamt über 5 000 Menschen.

Flughafen Düsseldorf: Wachstum gefährdet

● Herber Rückschlag für den Luftverkehrs- und Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen: Laut Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster wird die Betriebsgenehmigung für den Düsseldorfer Airport in wichtigen Teilen ausgesetzt. Im kommenden Winterflugplan dürfen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nur etwa halb so viele Flugbewegungen stattfinden wie ursprünglich geplant. Ohne zusätzliche Kapazität kann in Düsseldorf kein Wachstum stattfinden – Chancen für die Zukunft bleiben ungenutzt.

Apropos Chance: Lufthansa hatte bereits aufgrund der Genehmigungen vom November 2005 in Düsseldorf mehrere zusätzliche Flugzeuge stationiert und über 100 neue Arbeitsplätze geschaffen. Nun werden zugesicherte Landerechte wieder entzogen – die fehlende Planungssicherheit führt die Genehmigungsprozesse ad absurdum.



Während die Nachfrage steigt, liegen in Düsseldorf dringend benötigte Kapazitäten zwischen 22 und 23 Uhr brach.



Lufthansa erneut in

Nachhaltigkeitsindex aufgenommen

● Der Dow Jones Sustainability World Index (DJSI) listet alljährlich die „Top 10 Prozent“ nachhaltig wirtschaftender Unternehmen auf – so auch Lufthansa. Der Aviation Konzern hat seine Leistungen im Umwelt- und Sozialbereich weiter verbessern können. In den Kategorien Netzmanagement und Effizienz wurden sogar Bestnoten erzielt.

Nachhaltigkeit spielt für Finanzinvestoren eine immer größere Rolle: Auf Grundlage des DJSI wird heute über ein Investitionsvolumen von 4,2 Milliarden Euro entschieden – ein Plus von 30 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Alle Informationen rund um Nachhaltigkeit bei Lufthansa sind im aktuellen Balance-Bericht zusammengestellt.

Dieser kann bestellt werden unter:

- <http://verantwortung.lufthansa.com>
- Deutsche Lufthansa AG, FRA CI/B, 60202 Frankfurt

4. Deutscher Luftverkehrs-Kongress

● Die Luftfahrtindustrie sucht erneut den Dialog mit der Politik. Am 18./19. Oktober 2006 veranstaltet Lufthansa gemeinsam mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und dem Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) den 4. Deutschen Luftverkehrs-Kongress. In Berlin diskutieren Branchenvertreter gemeinsam mit Spitzenpolitikern der Bundes- und Landesebene sowie der Europäischen Kommission Möglichkeiten, wie der Luftverkehrsstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb vorangetrieben werden kann.

Im Mittelpunkt stehen:

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Fluggesellschaften
- Ausbau der Marktführerschaft im Bereich der Hochtechnologie
- Verbesserung der Luftverkehrsinfrastruktur
- Optimierung der Schnittstellen in der Luftverkehrsbranche

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: 7. September 2006

Redaktion: Stefan Schaffrath, Media Relations

Redaktionelle Mitarbeit:

Horst Bittlinger, Michael Göntgens,
Dr. Karlheinz Haag, Alexander Holzrichter,
Dr. Stefan Klingelhöfer, Frank Püttmann,
Stefanie Stotz, Helmut Tolksdorf,
Ben Weidmann, Carsten Wirths

Agenturpartner:

PLATO Kommunikation, Berlin/Brüssel