

01
2007

Inhalt

Schwerpunkt

Luftverkehr und Umweltschutz: Kein Widerspruch 1

Standort

Jobmotor Luftverkehr: 5 500 neue Lufthansa-seaten in zwei Jahren 2

Flughafenentwicklung: Masterplan umsetzen 3

Kleinstflughäfen: Wildwuchs ungebrochen 4

Markt und Wettbewerb

Sicherheit: Europäisches Konzept erforderlich 6

Wettbewerb: Chancengleichheit mit Golf-Airlines herstellen 7

EU-Flughafenpolitik: Zu wenig Fortschritte 8

Telegramm: ++ Lufthansa beflügelt Exportweltmeister ++ 9

EU-Luftfahrtkonferenz ++ A380: 3-Liter-Flugzeug im Praxiseinsatz ++

Intern

Ihre Ansprechpartner bei Lufthansa 10

Schwerpunkt

Luftverkehr und Umweltschutz: Kein Widerspruch

Erfolge

Nachhaltiges Wirtschaften bei Lufthansa – von renommierten Aktienindices anerkannt:



FTSE4Good



Zunehmende Mobilitätsbedürfnisse gehen nicht automatisch zu Lasten der Umwelt. Die Luftfahrtindustrie arbeitet hart daran, Emissionen zu senken.

Ökologisch wertvolle Investitionen

Verbrauchsarme Flugzeuge sind ein Kennzeichen von Lufthansa. Dank Milliarden-Investitionen hat die Airline seit den 70er Jahren den Treibstoffverbrauch je Fluggast um 70 Prozent gesenkt. Auch in den nächsten Jahren wird kräftig in modernstes Fluggerät investiert. Im Sommer 2009 werden die ersten von 15 Airbus A380 in Dienst gestellt, ein Jahr darauf folgen die ersten von 20 Boeing 747-8. Ein ökologischer Meilenstein: Die innovativen Großraumflugzeuge verbrauchen nur noch 3 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer.

Forschung zur nachhaltigen Mobilität

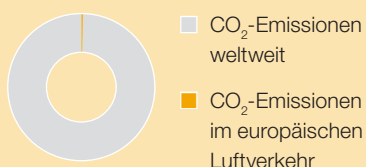
Auch Forschung spielt eine wichtige Rolle, um die mögliche Wirkung des Luftverkehrs auf das Klima sicher beurteilen zu können. Im Rahmen des EU-Projektes CARIBIC transportiert Lufthansa einen 1,5 Tonnen schweren Laborcontainer, der im Reiseflug über 50 verschiedene Gase und Partikelverbindungen aufzeichnet. Das Forschungsprogramm ist bereits das dritte von Lufthansa unterstützte EU-Klimaprojekt.

Emissionshandel nur global sinnvoll

Im September 2007 bietet sich auf der Vollversammlung der UN-Luftfahrtorganisation ICAO die Möglichkeit, das Thema Emissionshandel im Luftverkehr global zu adressieren. Hier müssen die EU-Staaten ihren Einfluss geltend machen, um eine weltweite Lösung ohne Wettbewerbsverzerrungen herbeizuführen.

Klar ist: Der Vorschlag der EU-Kommission, ab 2011 ausschließlich den europäischen Luftverkehr in den Emissionshandel einzubeziehen, wird der Umwelt nicht nützen:

Der EU-Luftverkehr trägt weniger als 0,5 Prozent zu den weltweiten CO₂-Emissionen bei.



Nun ist die Politik am Zug

Um das privatwirtschaftliche Engagement zu unterstützen, muss die Politik:

- den „Single European Sky“ endlich zügig vorantreiben – ein einheitlicher europäischer Luftraum ermöglicht CO₂-Einsparungen von zwölf Prozent;
- die Drehkreuze ausbauen – Lufthansa verbraucht täglich soviel Treibstoff in Warteschleifen wie für elf Flüge zwischen Frankfurt und New York;
- Subventionen einstellen – sie führen nur zu Überkapazitäten und verhindern notwendige Effizienzsteigerungen;
- kürzere Flugrouten ermöglichen – so werden, im Vergleich zu vormals politisch erzwungenen Umwegen, im Direktflug von Deutschland nach China und zurück heute über 7 Tonnen Kerosin oder 21 Tonnen CO₂ eingespart.

Fazit: Im Luftverkehr gibt es ökologisch nachhaltige und wirtschaftlich tragfähige Handlungsspielräume. Sie müssen von allen Beteiligten aber auch entschlossen ausgeschöpft werden.

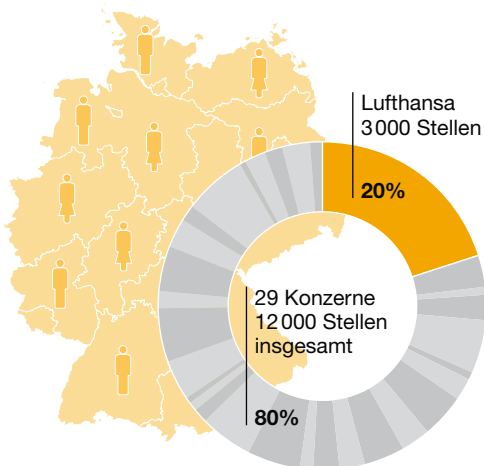
Standort

Jobmotor Luftverkehr: 5 500 neue Lufthansa-seaten in zwei Jahren

Nachdem Lufthansa bereits im vergangenen Jahr rund 2 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt hat, wird es in 2007 weitere 3 000 neue Lufthansa-seaten geben. Unter den Dax-30-Unternehmen nimmt die Airline damit die Spitzenposition ein – kein anderes Großunternehmen wird dieses Jahr annähernd so vielen Menschen neue Perspektiven bieten. Insgesamt beschäftigt der Aviation-Konzern über 60 000 Menschen allein in Deutschland.

Aus arbeitsmarktpolitischer Sicht ist besonders relevant, dass Lufthansa bei den Neueinstellungen eine große Bandbreite unterschiedlicher Qualifizierungsgrade nachfragt. Vor allem bei den Serviceberufen – als Flugbegleiter in der Luft und bei der Passagierbetreuung am Boden – werden verstärkt Mitarbeiter gesucht. Zudem erhalten mehrere hundert Hochschulabsolventen, vom Ingenieur bis zum Geisteswissenschaftler, eine Chance zum Berufseinstieg. Bei vielen Absolventen ist Lufthansa die erste Wahl. Dies bestätigte jüngst eine Studie des US-Wirtschaftsmagazins „Forbes“. Danach zählt die Airline zu den attraktivsten Arbeitgebern Deutschlands: In einer Rangliste von 600 global agierenden Unternehmen belegt sie Position drei.

Arbeit für Deutschland
Neueinstellungen 2007 bei Dax-30-Unternehmen



Von den insgesamt 15 000 zusätzlichen Stellen bei den DAX-30-Unternehmen entfallen 20 Prozent auf Lufthansa.

Quelle: Handelsblatt

Rahmenbedingungen müssen stimmen

Klar ist aber auch: Die Luftfahrt wird nur dann ein Jobmotor für Deutschland bleiben, wenn sie unter wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen agieren kann. Notwendige Infrastrukturprojekte am Boden und in der Luft müssen hierzulande dringend vorangetrieben werden. Leider mangelt es dafür noch zu häufig am politischen Willen. Derweil wächst die Konkurrenz in anderen Staaten beständig.

Mehr als 60 000 Beschäftigte in Deutschland und über 90 000 weltweit

Baden-Württemberg

Knapp 1 300 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel bei Lufthansa-Technik in Stuttgart

Bayern

Mehr als 7 700 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel am Drehkreuz in München

Berlin/Brandenburg

Knapp 5 000 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel bei Lufthansa-Technik

Bremen

400 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel in der Verkehrsfliegerschule

Hamburg

Knapp 10 000 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel am Hauptstandort der Lufthansa-Technik

Hessen

Mehr als 36 000 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel am Drehkreuz Frankfurt

Niedersachsen

Über 500 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel am Flughafen Hannover

Nordrhein-Westfalen

Mehr als 5 000 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel am Firmensitz in Köln

Rheinland-Pfalz

Gut 700 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel bei der LSG Food in Alzey

Sachsen

Über 100 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel bei der LSG in Leipzig

Schleswig-Holstein

250 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel bei Lufthansa-Systems in Norderstedt

Thüringen

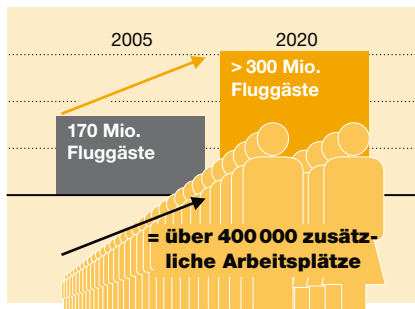
In Kürze mehr als 500 Lufthansa-Arbeitsplätze; zum Beispiel in Erfurt bei N3-Engine Overhaul

Flughafenentwicklung: Masterplan umsetzen

Kapazitätsengpässe gefährden Wachstum

Von besonderer Bedeutung für Deutschland als Luftfahrtstandort sind die zentralen Flughäfen in Frankfurt und München. Für beide stehen 2007 wegweisende Schritte für unverzichtbare Ausbauvorhaben an. Die Airports drohen bei weiteren Verzögerungen vom globalen Luftverkehrswachstum abgekoppelt zu werden. So verzeichnete Frankfurt in 2006 lediglich einen Fluggastzuwachs von 1,1 Prozent. Weltweit betrug das Wachstum annähernd das Fünffache. Der Vergleich zeigt: Wenn in Deutschland nicht die notwendige Flughafeninfrastruktur geschaffen wird, verlagern sich Passagierströme und damit Arbeitsplätze ins Ausland.

Neue Arbeitsplätze – sofern die Flughäfen bedarfsgerecht ausgebaut werden



Für 2020 werden deutschlandweit über 300 Mio. Fluggäste erwartet – gegenüber 2005 eine Steigerung um 80 Prozent.

Quelle: Masterplan

Masterplan

Die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ hat mit dem Masterplan ein richtungsweisendes Konzept zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur vorgelegt.

Verfügbar unter:

<http://www.initiative-luftverkehr.de>

Der Ausbau der Schienen-, Straßen- und Wasserwege wird auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans strategisch vorangetrieben. Anders beim Luftverkehr: Hier spielt der Bund nur eine Nebenrolle. Die Effizienz des Gesamtsystems leidet unter dem Dickicht verschiedener Zuständigkeiten und den Subventionen für nicht rentable Standorte.

Die Luftverkehrswirtschaft hat deshalb erstmals geschlossen einen Masterplan für eine zukunftsgerechte Flughafenentwicklung bis 2020 vorgelegt. Auf dieser Grundlage können sowohl das prognostizierte Verkehrswachstum als auch der Ausbau von Arbeitsplätzen ökologisch verträglich gestaltet werden.

Meilenstein: Verbindliche Leitsätze

1. Gemeinsam agieren: In Fragen der Raumordnung und bei Genehmigungsverfahren ist eine länderübergreifende Zusammenarbeit erforderlich. Der Bund muss auf Basis seines Flughafenkonzeptes besser koordinieren können.
2. Ressourcen effizient einsetzen: Zu viele öffentliche Gelder werden an Standorten ohne Nachfrage investiert. Infrastruktur ist nur bei langfristiger Rentabilität auszubauen. Jede Form von Betriebssubvention ist abzulehnen.
3. Planungssicherheit garantieren: Ob Luftverkehrswirtschaft, Landesregierungen oder Behörden – für alle Akteure ist ein klarer rechtlicher Rahmen unverzichtbar.
4. Intermodalität fördern: Flughäfen müssen optimal an andere Verkehrsträger angebunden werden. Dieses Ziel ist bereits im Bundesverkehrswegeplan verankert und muss konsequent umgesetzt werden.

Arbeitsplätze schaffen – Staus beseitigen

Auf Basis des Masterplans gilt es, die nachfragestarken Flughäfen in Deutschland entschlossen auszubauen: Insgesamt können so über 400 000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Zudem werden mit Beseitigung der Kapazitätsengpässe lästige Staus an den großen deutschen Verkehrsdrehscheiben vermieden – zum Vorteil der Umwelt.

Das globale Wachstum im Luftverkehr bietet Deutschland enorme Chancen. Um sie nutzen zu können, ist – entsprechend des Koalitionsvertrages – eine rasche Umsetzung des Masterplans geboten.

Kleinstflughäfen: Wildwuchs ungebrochen

Flughafenausbau und -betrieb sind in Deutschland Ländersache. Seit Jahren fordern Luftverkehrsindustrie und Bundesverkehrsministerium eine strategisch orientierte Infrastrukturentwicklung aus einem Guss. Jedoch dominieren Prestigedenken und Hoffnung auf Wirtschaftswunder durch Billigflüge, wo ökonomische Vernunft und Konzentration der Kräfte dringend nötig wären.

Unbestritten ist, dass der Ausbau von Kleinstflughäfen eine Verschwendung öffentlicher Mittel bedeutet – so sieht es auch die Deutsche Bank Research. Airports arbeiten erst ab zwei Millionen Fluggästen pro Jahr wirtschaftlich; alles unter 500 000 ist definitiv defizitär. Dennoch ist der Wildwuchs in der deutschen Flughafenlandschaft ungebrochen.

Das Subventionsdesaster im Überblick:

Lübeck

Enttäuschung in der Hansestadt: Mit 678 000 Gästen ist die Passagierzahl 2006 stark eingebrochen. Die Prognosen des Flughafenbetreibers auf 1,2 Millionen Reisende bis 2008 werden damit völlig verfehlt. Spannend bleibt die Frage der geheimnisvollen Verträge mit Ryanair: Noch sperrt sich der Flughafen gegen das Urteil des Kieler Landesgerichtes, diese offen zu legen – vermutlich wegen wettbewerbswidriger Vergünstigungen. Im Kampf um Billigflieger ist Kleinstflughäfen jedes Mittel recht.

Saarbrücken gegen Zweibrücken

Ein Grenzkonflikt der besonderen Art: Die 30 Kilometer Luftlinie voneinander entfernten Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken nehmen sich gegenseitig die Passagiere weg. Letztlich ein Duell der Verlierer: Im Saarland sinkt die Passagierzahl dieses Jahr auf vermutlich 350 000, im rheinland-pfälzischen Zweibrücken lag sie 2006 bei 65 000.

Doch anstatt durch Einigung öffentliche Gelder zu sparen, müssen nun auf beiden Seiten die Steuerzahler sekundieren. Etwa zwei Millionen Euro kostet der Zweibrücker Flughafen die Rheinland-Pfälzer jährlich, 2007 werden zudem gut 800 000 Euro für die Modernisierung der Abfertigungshalle fällig. Noch schlimmer ist die Situation in Saarbrücken: Hier wurden die jährlichen Subventionen von drei auf acht Millionen Euro erhöht. Zudem wird eine Startbahnverlängerung für sage und schreibe 50 Millionen Euro diskutiert. Eine grenzüberschreitende Einigung ist dringend geboten.

Erfurt

Theater in Thüringen: Um den Ausbau des Flughafens zu begründen, wurden über Jahre falsche Passagierzahlen aufgeführt. Zudem hat die Staatsanwaltschaft Mühlhausen ein Ermittlungsverfahren eingeleitet, da es auch bei der Errichtung einer Halle nicht mit rechten Dingen zugegangen sein soll. Die in den vergangenen Jahren geflossenen Fördergelder in Höhe von 20 Millionen Euro sind da fast Makulatur – die 2006 um etwa 20 Prozent auf unter 400 000 eingebrochenen Passagierzahlen ebenfalls.

Hof/Plauen

Die Hoffnung stirbt zuletzt: Am 18. Januar 2007 hat das Luftfahrtamt Nordbayern vorgeschlagen, auf den Planfeststellungsantrag zum Flughafenausbau von Hof zu verzichten. Die Nürnberger Behörde verweist auf den fehlenden Bedarf sowie die ungeklärte Finanzierung. Zudem wird befürchtet, dass der Ausbau doppelt so teuer wird wie derzeit geplant. Zirka 50 Millionen Euro seien nicht berücksichtigt. Die Airport-Gesellschafter hoffen nun bis März auf einen Investor – pures Wunschdenken angesichts jährlicher Betriebsverluste in Höhe von 1,4 Millionen Euro.

Rostock

Flaute an der Ostsee: Der Flughafen Rostock-Laage glänzt mit einem überdimensionierten Terminal. Ausgelegt auf 300 000 Fluggäste, nutzten ihn im vergangenen Jahr weniger als 170 000 Reisende – gegenüber 2005 ein Rückgang von 3,4 Prozent. Der Neubau hat 27 Millionen Euro verschlungen, fünf Millionen mehr als ursprünglich geplant. Aufkommen werden hierfür als Gesellschafter die Städte Rostock und Laage sowie der Landkreis Güstrow. Sie müssen ihren Flughafen nun mit jährlich 1,2 Millionen statt wie bisher 500 000 Euro unterstützen.

Hahn

Der Airport der unerfüllten Hoffnungen: Obwohl der Hunsrück-Flughafen 2006 etwa 3,7 Millionen Passagiere zählte, verbleibt ein Jahresverlust in Höhe von 15,8 Millionen Euro – nach 15,9 Millionen Euro in 2005. Seit 1998 hat Hahn nur rote Zahlen produziert. Rekordverdächtig sind auch die öffentlichen Subventionen – sie summieren sich inzwischen auf weit über 200 Millionen Euro. Lufthansa hat Ende 2006 Klage gegen den Flughafen Hahn eingereicht. Hintergrund sind mutmaßlich reduzierte Flughafenentgelte sowie Marketing-Unterstützungen für Ryanair.

Lufthansa fordert: Staatliche Beihilfen dürfen zukünftig – wenn überhaupt – nur nach Genehmigung durch die EU-Kommission gewährt werden. Wo dies in der Vergangenheit nicht geschehen ist, müssen die geflossenen Subventionen zurückgezahlt werden.

Niederrhein-Weeze

Augenwischerei in Weeze: Am 6. Februar 2007 verkündete Ryanair-Chef O'Leary, am Flughafen Weeze 140 Millionen Euro investieren zu wollen – zwei Tage später entschied sich der Kreis Kleve daraufhin, die Piste für 17 Millionen Euro teilweise zu verstaatlichen. Der Haken an der Geschichte: Von den angeblichen „Millioneninvestitionen“ durch Ryanair sieht der Flughafen nichts. Die Investition bezieht sich lediglich auf die beiden Flugzeuge, die Ryanair in Zukunft von Weeze aus starten lassen will! Angesichts jährlicher Verluste des Flughafens in Höhe von 4,5 Millionen Euro kann sich der Kreis Kleve als stolzer Airportbesitzer auf ein Fass ohne Boden einstellen. Eine schlechte Tradition: In Weeze sind für die Hoffnungen auf Luftverkehr bislang öffentliche Zuschüsse in Höhe von mindestens 50 Millionen Euro bewilligt worden – Tendenz ungebrochen.

Altenburg

Kosten ohne Ende: Zwei Millionen Euro haben der Landkreis Altenburger Land und die Stadtwerke Altenburg im vergangenen Jahr für die Sanierung der Start- und Landebahn spendiert. Die Stadtwerke dürfen dafür den Parkplatz bewirtschaften. Ein schlechtes Geschäft: Bereits im Oktober 2006 wurden nochmals 285 000 Euro nachgeschossen, um den Flughafen vor der Insolvenz zu retten. Auch der Freistaat Thüringen zeigt sich großzügig. Er hat in den letzten Jahren nicht nur die Kosten der Luftaufsicht von einigen hunderttausend Euro übernommen, sondern bezahlt unter anderem auch ein Löschfahrzeug für etwa 800 000 Euro. Einziger Profiteur der Gastfreundschaft ist Ryanair – die Iren bieten auf Staatskosten pro Woche insgesamt zehn Flüge nach London und ins spanische Gerona an, ohne nennenswerte Gebühren zu entrichten.

Mönchengladbach

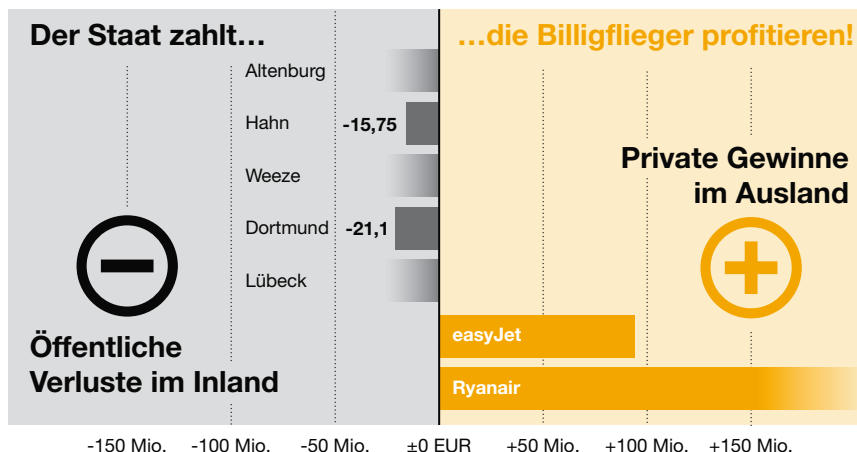
Piste ins Abseits: Seit Jahren sinken die Passagierzahlen in Mönchengladbach. 2006 wurden etwa 32 000 Gäste gezählt. Kein Wunder: Der Standort liegt im Schatten der rheinischen Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn, es fehlt ein eigenes Einzugsgebiet. Dennoch wird eine neue Start- und Landebahn in Mönchengladbach geplant. Das Planfeststellungsverfahren soll bereits im März abgeschlossen werden. Bizar: Sogar die Gesellschafter des Flughafens – Hochtief und die Stadt Düsseldorf – liegen wegen der Ausbaupläne miteinander über Kreuz. Im März 2006 musste ein Schlichter einschreiten.

Kassel-Calden

Angriff auf NRW: Die Stadt Kassel hat ihren Haushalt für 2007 verabschiedet. Das Budget umfasst auch Gelder für die Flughafenentwicklung Kassel-Calden – ein falsches Signal. Der geplante Neubau soll über 150 Millionen Euro verschlingen, wofür die öffentliche Hand aufkommen muss. Der Flughafen ist – da sind sich alle Luftverkehrsexperten einig – völlig überflüssig, bedroht aber den nur 60 Kilometer entfernten und wirtschaftlich arbeitenden Flughafen Paderborn-Lippstadt in Westfalen.

Memmingen

Bürger gegen finanzielle Belastungen: Die Militärpiste beim Memmingerberg soll zum „Allgäu Airport“ ausgebaut werden. Ein Bedarf hierfür besteht nicht – der Bodensee-Flughafen Friedrichshafen ist weniger als 70 Kilometer entfernt. Auch hier wäre dringend eine grenzübergreifende Kooperation nötig. Dennoch sollen Freistaat und Kommunen erneut öffentliche Gelder in Höhe von 7,5 Millionen Euro locker machen – und das, obwohl der 90 Kilometer entfernte Flughafen Augsburg schon 2005 pleite ging. Weitsichtig zeigten sich hingegen die Unterallgäuer: Per Bürgerentscheid verwahrt sich der Landkreis gegen finanzielle Belastungen.



Chronisch defizitär arbeiten Flughäfen, deren Geschäftsmodell auf Billigflieger ausgerichtet ist – im Gegensatz zu den angesiedelten Fluggesellschaften.

Quelle: Unternehmenseigene Angaben 2006

Markt und Wettbewerb

Sicherheit: Europäisches Konzept erforderlich

Erfolgreiche Sicherheitspartnerschaft

Die Luftfahrtindustrie stellt erfolgreich ihr Know-how in Sicherheitsfragen zur Verfügung. Ein Beispiel am Frankfurter Airport: Hier betreibt die Bundespolizei eine neuartige Sicherheitskontrollstelle – gemeinsam entwickelt von Bundesinnenministerium, Fraport und Lufthansa. Für die Reisenden sind damit kürzere Wartezeiten verbunden. In gleicher Zeit können im Schnitt 50 Prozent mehr Passagiere überprüft werden als vorher. Der Clou des neuen Kontrollstellenlayouts: Nachkontrollen behindern folgende Gäste nicht. Hinzu kommt ein höherer Komfort: Dank verlängerter Förderbänder können Handgepäck oder Jacken früher abgelegt werden, separate Zonen für die Personenkontrolle bieten mehr Diskretion für Passagiere. Dieses Kontrollstellenkonzept sollte nun an weiteren Flughäfen installiert werden.

Die Sicherheitsvorschriften im Luftverkehr sind seit 2001 massiv verschärft worden. Es ist an der Zeit, ein europaweit einheitliches Sicherheitskonzept zu entwickeln. Drei drängende Themen:

Keine Verschärfung beim Datenaustausch

Das Bundesinnenministerium muss eine EU-Richtlinie zur Erfassung und Übermittlung von Passagierdaten (APIS) umsetzen. Doch anstatt die Brüsseler Vorgaben 1:1 zu übernehmen, drohen beim deutschen Alleingang unnötige Passkopien, ein zusätzlicher Visadaten austausch und die Einbeziehung auch inner-europäischer Flüge – mit der Folge längerer Wartezeiten beim Check-in. So werden für Deutschland Auflagen geschaffen, die in der EU ohne Beispiel sind. Ein Mehr an Sicherheit ist damit nicht verbunden.

Nicht hinnehmbare Vergabepaxis in Frankfurt

Für Passagierkontrollen zahlen Fluggesellschaften in Deutschland Spitzenpreise. Besonders ärgerlich ist die Situation in Frankfurt. Hier hat der Bund die Dienstleistung – anders als an allen übrigen Flughäfen – nicht ausgeschrieben, sondern direkt an den Flughafenbetreiber vergeben. Der mangelnde Wettbewerb führt allein bei Lufthansa zu Mehrkosten von etwa 20 Millionen Euro jährlich. Hilfe kommt von der EU-Kommission: Wegen der Vergabepaxis in Frankfurt droht sie der Bundesregierung mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof.

Kostenentwicklung inakzeptabel

Die Kosten der Sicherheitsmaßnahmen sind für die Luftfahrtindustrie eine schwere Hypothek. 1,5 Milliarden Euro hat Lufthansa in den vergangenen fünf Jahren hierfür aufbringen müssen. Luftsicherheitsgebühren sind in Deutschland zwischen 2001 und 2006 um rund 70 Prozent gestiegen. Die Tendenz, Sicherheitskosten auf die Luftfahrtindustrie abzuwälzen, muss gebrochen werden. Denn: Der Schutz der Bürger ist Aufgabe des Staates und von diesem maßgeblich zu finanzieren. So sieht es übrigens auch das EU-Parlament. Die derzeitige Revision der Sicherheitsverordnung im Luftverkehr bietet die Chance, eine einheitliche EU-Regelung herbeizuführen und die Finanzierung fair zu gestalten.

Markt und Wettbewerb

Wettbewerb: Chancengleichheit mit Golf-Airlines herstellen

Umsteigepassagiere überlebenswichtig

Wer heute von New York nach Delhi fliegen möchte, muss nicht über deutsche Flughäfen reisen – es geht auch über die Emirate oder Qatar. Klar ist, dass die großen Drehkreuze in Deutschland von Umsteigepassagieren leben. Gelingt es den Golf-Airlines, diese Fluggäste auf ihre Heimat-Airports umzulenken, gehen Kaufkraft und Arbeitsplätze in Deutschland verloren.

Lufthansa befürwortet eine weitergehende Liberalisierung im Luftverkehr und freien Wettbewerb. Voraussetzung ist jedoch, dass für alle Marktteilnehmer dieselben Spielregeln gelten. Eine aktuelle Studie zeigt: In der Konkurrenz mit den Golf-Airlines ist man hiervon meilenweit entfernt – zu Lasten deutscher und europäischer Luftfahrtgesellschaften.

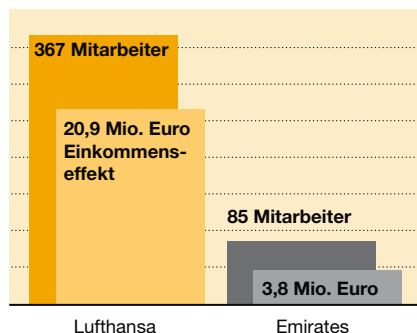
Luftfahrtparadies Golf-Staaten

Die Rahmenbedingungen für Airlines in den Golf-Staaten sind – dank üppig fließender Petro-Dollars und kurzer Entscheidungswege – märchenhaft:

- keine Sozial- und Unternehmenssteuern für den Luftverkehr
- geringe und voraussichtlich nicht kostendeckende Flugsicherungs- sowie Flughafengebühren
- Einsparungen bis zu einer Millionen US-Dollar pro Flugzeugkauf dank deutscher Hermes-Bürgschaften

Gesamtbeschäftigungs- und Einkommenseffekte in Deutschland

Beispiel: Betrieb eines Airbus A340-300



Der Gesamtbeschäftigungseffekt einer A340-300 in Deutschland ist bei Lufthansa zirka viermal höher als bei Emirates.

Quelle: ECAD, 2007

Im Auftrag der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ werden die Auswirkungen der Expansion der Golf-Carrier auf den Luftfahrtstandort Deutschland untersucht.

Die Initiative im Internet:
<http://www.initiative-luftverkehr.de>

Deutschland droht Abseits

Die immensen Expansionspläne der Golf-Carrier – bis 2012 wollen sie ihr Angebot um jährlich 20 Prozent ausweiten – zielen darauf ab, Umsteigeverkehr auf ihre heimischen Drehkreuze zu lenken. Für die deutschen Fluggesellschaften könnte dadurch in den kommenden fünf Jahren ein Wachstum von gut drei Millionen Reisenden verloren gehen.

Eigene Wettbewerbsfähigkeit steigern

Die Herausforderungen sind zu meistern – wenn in Deutschland entschlossen die Rahmenbedingungen verbessert werden. Hierzu zählen:

- ein zügiger Ausbau der Drehkreuze in Frankfurt und München – die Golf-Staaten investieren derzeit 21 Milliarden Euro in Luftfahrtprojekte, an deutschen Flughäfen sind es lediglich 8 Milliarden Euro;
- keine zusätzlichen Belastungen – so schwächt ein EU-Alleingang beim geplanten Emissionshandel die Position der europäischen Airlines.

Das originäre Fluggastaufkommen ist in Europa etwa hundertmal höher als auf der arabischen Halbinsel. Damit profitieren von weiteren Marktöffnungen maßgeblich die Golf-Airlines. Solange für EU-Fluggesellschaften keine vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen herrschen, sind ungleiche Marktzugriffe abzulehnen.

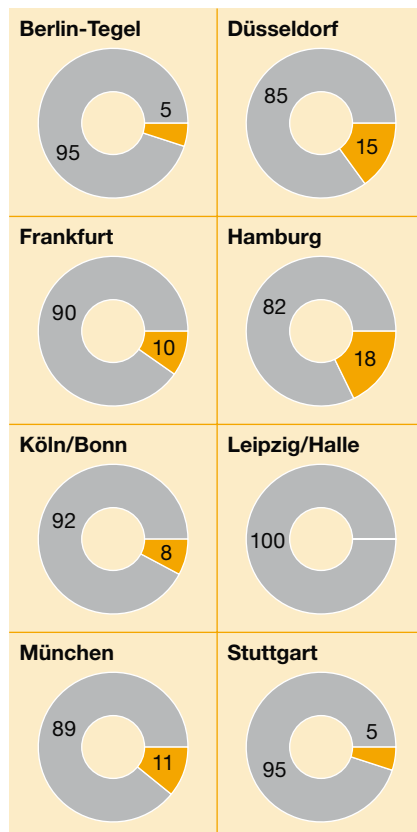
EU-Flughafenpolitik: Zu wenig Fortschritte

Vergabep Praxis bei Bodendiensten unhaltbar

Seit Jahren warten die Airlines auf weitere Liberalisierungsschritte bei den Bodendiensten – bislang vergeblich. Der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften hat bei der EU inzwischen Beschwerde eingereicht, um gegen die inakzeptable Vergabep Praxis in Deutschland anzugehen. Die entsprechende EU-Richtlinie ist so mangelhaft umgesetzt, dass sich neue Dienstleister gegenüber den Flughafenbetreibern kaum behaupten können.

Monopolmacht der Flughafenbetreiber

Unabhängige Bodenabfertiger haben an deutschen Flughäfen nur sehr geringe Marktanteile.



Marktanteil

■ Flughafenbetreiber

■ unabhängige Bodenabfertiger

Quelle: Schätzungen Lufthansa 2004/2005

Bodenverkehrsdienste, Flughafenengebühren, Airportkapazitäten: Die EU-Kommission hat zu drei wichtigen Themen der Luftfahrt Vorschläge erarbeitet.

Zentrale Airline-Forderungen wurden nicht erfüllt:

Bodenverkehrsdienste endlich liberalisieren

An deutschen Airports bleibt die Marktmacht der Flughafenbetreiber bestehen. Für Kernbereiche der Bodenabfertigung wie Gepäck- und Passagiertransport stehen hierzulande maximal zwei Anbieter zur Wahl – wovon einer der Airport selbst ist. Die EU hätte einen wichtigen Impuls zur weiteren Marktöffnung und zu einem fairen Auswahlverfahren geben können. In letzter Minute wurde aber die seit Jahren angekündigte Revision der Bodenabfertigungsrichtlinie auf Drängen von Gewerkschaften und Flughäfen zurückgezogen: Wettbewerb und Kosteneffizienz bleiben erneut auf der Strecke.

Bedarfsgerechte Flughafenkapazitäten entwickeln

Die Vorschläge zum Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur sind ebenfalls unzureichend. Die Staus an Drehkreuzen wie Frankfurt oder München gehen nicht nur zu Lasten von Reisenden und Fluggesellschaften: Sie haben auch unnötige CO₂-Emissionen zur Folge. Anstatt die drängenden Probleme am Boden und in der Luft anzugehen, möchte die EU nun Verkehr auf kleinere Flughäfen lenken. Fatal: Subventionen zu Gunsten unrentabler Airports lösen nicht die Kapazitätsprobleme an den Drehkreuzen. Sie führen vielmehr zu einem Luftverkehrsangebot ohne Nachfrage und zu vermeidbaren Umweltbelastungen.

Regulierer stärken

Bei den Flughafenengebühren stimmt die Richtung der EU-Kommission. Zukünftig soll in jedem Mitgliedsstaat ein Regulierer faire Konditionen garantieren und im Streitfall zwischen Airlines und Flughäfen vermitteln. Nun muss dafür gesorgt werden, dass die Institution auch wirklich eingerichtet und mit den notwendigen Kompetenzen ausgestattet wird – anders lässt sich die Monopolstellung der Airports schwerlich brechen. Bedenklich stimmt, dass der vorgelegte Entwurf noch kein Anreizsystem zur Effizienzsteigerung der Flughäfen vorsieht.

Die jetzt unterbreiteten Vorschläge reichen bei weitem nicht aus. Die EU muss deutlich mehr unternehmen, um Europa als Luftverkehrsstandort voranzutreiben.

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

Schreiben Sie uns!

- ▶ Sie haben Anregungen, Fragen oder kritische Anmerkungen zum Politikbrief?
- ▶ Sie möchten den Politikbrief in Zukunft als E-Mail-Newsletter erhalten?
- ▶ 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 über Ihr Interesse.

Impressum

Herausgeber/Verantwortlich:

Klaus Walther, Leiter Konzernkommunikation
Andreas Bartels, Leiter Media Relations

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

Redaktionsschluss: 28. Februar 2007

Redaktion: Stefan Schaffrath, Media Relations

Redaktionelle Mitarbeit:

Nils Braun, Horst Bittlinger, Jutta Dolinar,
Grit Engelbart, Michael Göntgens,
Jan-Philipp Görtz, Jan-Ole Jacobs,
Dr. Stefan Klingelhöfer, Frank Püttmann,
Thomas Schomburg, Stefanie Stotz,
Carsten Wirths

Agenturpartner:

PLATO Kommunikation, Berlin/Brüssel