Politikbrief

Lufthansa
Der Aviation Konzern

Informationsdienst für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

02
2009

Inhalt

Schwerpunkt

Bodenverkehrsdienste: Politik und Flughäfen stehen in der Pflicht 1

Standort

Trotz Wirtschaftskrise: Airlines drohen massive Gebührenanhebungen 2

Flughafenkonzept: Kompromiss mit Leben füllen 3

Orientierungsprobleme: Bei Ryanair liegt München im Allgäu 4

Umweltschutz

UN-Klimakonferenz: Airlines kämpfen für globales Konzept 5

Nachhaltigkeit: Leitsätze sind wichtiger denn je 7

Telegramm

++ IATA: Verlustprognose für 2009 verdoppelt ++ Flexible Slot-Vergabe fortsetzen ++ Christoph Franz neu im Vorstand ++ Dringender Handlungsbedarf bei Flugsicherern ++ Streiks: Gefährliche Machtspiele einiger Fluglotsen ++ 50 Jahre Lufthansa in Fernost ++ 9

Nachgeschlagen

Luftfahrtallianzen: Antwort auf überkommene Regularien 11

Intern

Ihre Ansprechpartner bei Lufthansa 12

Dow Jones Sustainability Indexes
Member 2008/09

Politikbrief Juni 2009

Lufthansa
Der Aviation Konzern

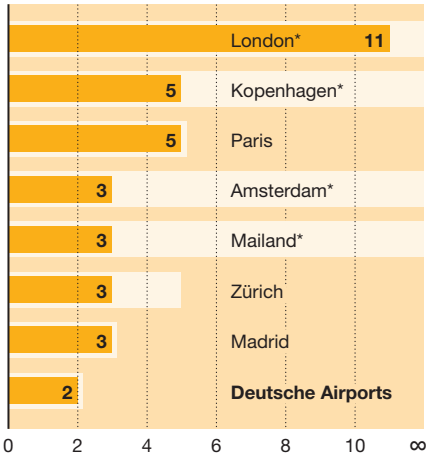
Informationsdienst für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

Schwerpunkt

Bodenverkehrsdienste: Politik und Flughäfen stehen in der Pflicht

Politiker und Airport-Management haben es in den vergangenen Jahren gleichermaßen versäumt, die Bodenverkehrsdienste (BVD) an die sich veränderten Marktgegebenheiten anzupassen. Resultat: Veraltete und ineffiziente Strukturen bei Leistungen von der Be- und Entladung bis zum Passagier- und Gepäcktransport zu Kosten, die nicht nur in Krisenzeiten zu hoch sind.

Rote Laterne für Deutschland
Anzahl der Abfertiger inkl. Flughafenbetreiber an europäischen Großflughäfen



***Maximal erlaubte** Drittabfertiger*
***Tatsächlich zugelassene** Drittabfertiger*
** grundsätzlich keine Begrenzung*
Quelle: Studie des Airport Research Center Aachen für die EU-Kommission (2009), Lufthansa

Massiver Nachholbedarf

Vollkommen anders stellt sich die Situation für Wettbewerber im europäischen Ausland dar. Diese Airlines können häufig zwischen einer Vielzahl von Anbietern auswählen. Dabei wäre es so einfach:

- Mehr Wettbewerb zulassen: An deutschen Flughäfen dürfen gegenwärtig maximal zwei BVD-Anbieter arbeiten. Davon ist einer der Airport selbst. Die Beschränkung widerspricht dem EU-Liberalisierungsgedanken – während in London Heathrow oder Amsterdam reger Wettbewerb herrscht, erhalten sich hierzulande ineffiziente Produktions- und Tarifstrukturen bei den Flughafen-BVDs.
- Gesamtverantwortung zeigen: Flughäfen haben sich zunehmend auf das äußerst lukrative Non-Aviation Geschäft mit Vermietung oder Einzelhandel fokussiert und die rechtzeitige Sanierung ihrer eigenen BVD-Geschäftsfelder versäumt. Bodenverkehrsdienste sind jedoch ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtsystems Flughafen. Die Airports können sich nicht aus ihrer Verantwortung stehlen: Solange nur zwei BVD-Anbieter zugelassen sind, müssen Airports weiterhin Bodenverkehrsdienstleistungen anbieten – und zwar zu wettbewerbsfähigen Kosten.
- Effizienz sicherstellen: Airportbetreiber, Flughafengesellschafter und Tarifpartner müssen gemeinsam effiziente Strukturen aufbauen. Es gilt, BVD-Leistungen zu wettbewerbsfähigen Kosten anzubieten – hier besteht Handlungsbedarf für die neuen EU-Entscheidungsträger in Parlament und Kommission.
- Fairen Wettbewerb garantieren: Freie BVD-Anbieter stehen bei Markteintritt und Geschäftsentwicklung einer Vielzahl von Hindernissen gegenüber – faire Spielregeln stehen nach wie vor aus.

Lufthansa ist ein verlässlicher und konstruktiver Partner. Die Airline steht bereit, an den dringend erforderlichen Lösungen mitzuarbeiten. Politik und Flughäfen sind aufgerufen, den in anderen Bereichen längst umgesetzten Strukturwandel auch bei den Bodenverkehrsdiensten voranzutreiben.

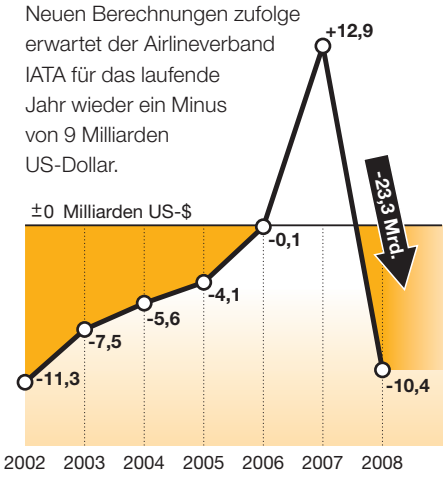
Liberalisierung: Was Bodendienstleister von Airlines lernen können

Der europäische Airlinemarkt ist seit etwa 20 Jahren liberalisiert. Folge sind ein intensiver Airline-Wettbewerb und günstigere Preise für Passagiere. Die andere Seite der selben Medaille sind niedrigere Erlöse oder sogar Verluste für die Fluggesellschaften. Dank effizienter Strukturen und konsequentem Kostenmanagement behaupten sich erfolgreiche Unternehmen wie Lufthansa und schaffen Arbeitsplätze und Wohlstand. Dabei ziehen alle Mitarbeiter insbesondere in wirtschaftlich schwieriger Zeit gemeinsam an einem Strang. Das Beispiel zeigt: Offene Märkte und Wettbewerb kennen nur Gewinner – bei den Bodenverkehrsdienstleistern an Flughäfen besteht erheblicher Nachholbedarf.

Standort

Trotz Wirtschaftskrise: Airlines drohen massive Gebührenanhebungen

Düstere Aussichten
Wie lange können die weltweiten Airlines noch Milliardenverluste verkraften? Neuen Berechnungen zufolge erwartet der Airlineverband IATA für das laufende Jahr wieder ein Minus von 9 Milliarden US-Dollar.



Quelle: IATA

Mitten in der Krise drohen den Fluggesellschaften Preiserhöhungen bei Flughafenentgelten sowie Flugsicherungs- und Luftsicherheitsgebühren – Bund und Länder müssen gegensteuern.

Effizienz und Kostenstabilität sicherstellen

Beispiel Deutsche Flugsicherung (DFS): Das Staatsunternehmen will seine Gebühren mitten in der Weltwirtschaftskrise um knapp zehn Prozent erhöhen. Eine Ursache ist der bereits 2007 vollzogene Wechsel der Kalkulationsmethodik bei den DFS-Pensionsverpflichtungen. Ohne die Sicherheit und Höhe der Altersversorgung zu berühren, werden die Pensionsverpflichtungen seither um 700 Millionen Euro höher bewertet. Folge sind massive Belastungen für die Airlines: Allein 2009 schlugen sie mit 45 Millionen Euro zu Buche, Tendenz steigend. Der Bund ist gefordert, eine tragfähige Lösung zu erarbeiten oder die Belastungen selbst zu übernehmen. Zudem muss er grundsätzlich ein marktkonformes Verhalten der DFS sicherstellen – Kostensteigerungen und Produktivitätsverschlechterungen mitten in der Krise sind inakzeptabel.

Gleiches gilt bei den Flughäfen, die ebenfalls drastische Kostensteigerungen planen, zum Beispiel Fraport um 8,4 Prozent. In der Pflicht stehen die Genehmigungsbehörden der Länder sowie aufgrund seiner Rechts- und Fachaufsicht auch der Bund, die Gebührenspirale zu stoppen und so Schaden für Deutschland als Luftfahrtstandort abzuwenden.

Umsatzbesteuerung privater Luftsicherheitsdienstleister beenden

Die Passagierkontrolle an deutschen Flughäfen wird im Auftrag des Bundes vielfach von privaten Sicherheitsunternehmen erbracht. Deren Kosten werden an die Airlines weitergeben. Das Problem: Auf die Leistungserbringung der Privaten werden 19 Prozent Umsatzsteuer erhoben, die weder bei behördlicher Eigenerbringung noch bei vollständig privater Leistungserbringung als Kosten bei den Airlines anfielen. Für den offensichtlichen Systemfehler zahlen allein Lufthansa und ihre Passagiere pro Jahr knapp 20 Millionen Euro. Diese Belastung muss vom Tisch – schließlich trägt die Luftfahrt im Gegensatz zu Bahn- und Straßenverkehr ihre Infrastrukturkosten selbst und entlastet damit den Staatshaushalt um Milliarden.

Effizienzsteigerungen, Flexibilität und striktes Kostenbewusstsein gehören bei Lufthansa zum Tagesgeschäft. Diese Prämisse sollte für die gesamte Wertschöpfungskette im Luftverkehr – Airports, Airlines und Flugsicherung – gelten.

Flughafenkonzept: Kompromiss mit Leben füllen

Nach intensiver Vorbereitung verabschiedete die Bundesregierung Ende Mai 2009 ihr seit langem angekündigtes Flughafenkonzept. Sie weist damit den Weg, um die deutsche Luftverkehrsinfrastruktur strategisch voranzutreiben. Die wichtigsten Punkte:

Kurs halten bei zukunftsweisenden Flughafenausbauten

Der Bund will stärker als zuvor dazu beitragen, die Airports Frankfurt, München, Düsseldorf, Köln/Bonn, Berlin, Hamburg und Stuttgart bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Die geplanten Ausbauvorhaben sind für Deutschland von überragendem Interesse. Denn: Nimmt die Konjunktur wieder Fahrt auf, ist für den europäischen Luftverkehr ein jährliches Wachstum von rund vier Prozent prognostiziert. Die notwendige Infrastruktur vorausgesetzt, steigen beispielsweise die Passagierzahlen in FRA von gut 53 Millionen im Jahr 2008 bis 2020 auf 88 Millionen – zehntausende neuer Arbeitsplätze gehen damit einher.

Notwendige Nachtflüge ermöglichen

Die Bundesregierung bestätigt in dem Konzept, dass Nachtflüge für Deutschland unverzichtbar sind. Allerdings beschreibt sie lediglich den Status Quo, anstatt Nachtflüge für bestimmte Airports konkret einzufordern. Ein Manko: Während kein Mensch auf die Idee käme, die Autobahn A2 oder die Bahntrasse Frankfurt/Köln täglich für mehrere Stunden abzuriegeln, scheint das für Airports – den Eckpfeilern der heimischen Exportindustrie – denkbar. Die Folge ist klar: Nachtflugverbote treiben Airlines und Logistiker an Drehkreuze mit wettbewerbsfähigen Betriebszeiten. Amsterdam, Paris und vor allem auch Dubai wird dies freuen.

Absage an Wildwuchs – mehr Koordinierung durch den Bund

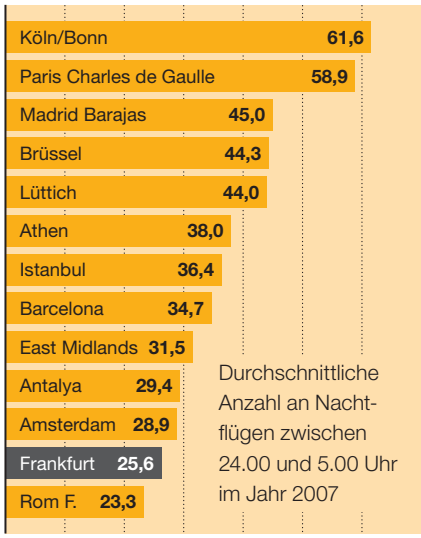
Während nachfragestarke Airports unter Kapazitätsengpässen leiden, werden Standorte fernab der Verkehrsflüsse weiterentwickelt und in der Folge künstlich am Leben gehalten. Hier will man zukünftig koordinierend entgegenwirken – ein längst überfälliger Schritt.

Ab sofort gilt: Bund und Länder müssen die Strategie jetzt mit Leben füllen und Gestaltungsspielräume zum Wohle des Luftverkehrsstandortes nutzen. Das erfordert eine klarere Positionierung der Bundesregierung zu den maßgeblichen Bauvorhaben an den zentralen Drehscheiben Frankfurt und München.

Grundlage Masterplan

Die Initiative Luftverkehr für Deutschland stellte Ende 2006 ihren Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur vor. Nach intensiven Debatten sind wesentliche Punkte in das Flughafenkonzept der Bundesregierung eingeflossen. Das Beispiel zeigt: Die Luftfahrtindustrie bringt ihr Know-how und Wissen kontinuierlich in die politischen Prozesse ein – zum Vorteil Deutschlands als Mobilitätsstandort.

Abgeschlagen



Im europäischen Vergleich ist FRA bei Nachtflügen heute bereits weit abgeschlagen. Das drohende Nachtflugverbot gefährdet das gesamte Frachtdrehkreuz Frankfurt.

Quelle: EUROCONTROL Trends in Air Traffic, 2009

Wirtschaftsfaktor Luftverkehr

Gute Gründe, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrt zu stärken:

- Über 300 000 direkt beschäftigte Mitarbeiter
- Mehr als 850 000 abhängige Arbeitsplätze
- Privat finanzierte Investitionen in Höhe von 20 Milliarden Euro bis 2020

Orientierungsprobleme: Bei Ryanair liegt München im Allgäu

Mit welchen Methoden behauptet sich Ryanair? Zum Einen setzt der Subventionsjäger auf Kleinstflughäfen, schöpft dort öffentliche Fördergelder ab und spielt seine Marktmacht gegen alle Widerstände aus. Zum Anderen bewirbt er ländliche Standorte ungeniert mit Namen klangvoller, aber weit entfernter Metropolen.

München West oder Stuttgart Südost?
Memmingen sollte Memmingen bleiben.

München West statt Memmingen

120 Kilometer trennen den Allgäu Airport Memmingen vom Münchener Hauptbahnhof. Mit dem Bus müssen Reisende dafür über anderthalb Stunden einplanen. Dennoch taufte Ryanair den Flughafen im März 2009 in München West um.

Düsseldorf liegt an der niederländischen Grenze

Laut Auskunft des Flughafens suchen zahlreiche Reisende regelmäßig am Düsseldorfer Airport vergeblich ihre Ryanairflieger. Weit verfehlt, denn diese starten vom über 80 Kilometer entfernten Flughafen Weeze. Die Irritation hat System: Der Billigflieger wirbt auf seiner Homepage konsequent mit der NRW-Hauptstadt, an den Gates der Zielorte ist Düsseldorf Weeze angeschlagen.

Übrigens: Ende April 2009 verkürzte das Oberverwaltungsgericht Münster die erlaubte Landezeit von 23.30 auf 22.00 Uhr. Umgehend drohte der Billigflieger mit der kompletten Standortschließung, sollte das Urteil nicht binnen einer Woche aufgehoben werden. Reaktion: Die Bezirksregierung verfügte kurzfristig eine Sondergenehmigung für die Iren.

Ein weiteres Beispiel gefällig?

Die Flughäfen Hamburg und Lübeck sind rund 80 Kilometer voneinander entfernt. Für Ryanair kein Hindernis, die Geburtsstadt Thomas Manns auf ihren Flugplänen als Hamburg-Lübeck zum Vorort der Elbmetropole zu degradieren.

Frankfurt liegt in Rheinland-Pfalz

Obwohl der Flughafen Hahn weit über 100 Kilometer von Frankfurt entfernt ist, prägte Ryanair im Schulterschluss mit dem Airport den Namen Frankfurt-Hahn.

„Dann dem Straßenverlauf folgen…“

Dabei ist das Flughafenprojekt auf dem Hunsrück fast eine unendliche Geschichte voller Missverständnisse: Erst zur Jahreswende zog sich der Airport den geballten Zorn von Ryanair zu, als mit der Einführung eines zusätzlichen Terminal-Entgeltes für abfliegende Passagiere die Schließung der klaffenden Kostenlücke versucht wurde – Abwanderungsdrohung des Billigfliegers inklusive. Folge: Der private Flughafenbetreiber Fraport stieg aus und Rheinland-Pfalz versucht sich nun mit weiteren Subventionen.

Umweltschutz

UN-Klimakonferenz: Airlines kämpfen für globales Konzept

Die Vorbereitungen auf die Kopenhagener UN-Klimakonferenz laufen auf Hochtouren. Im Dezember wird über eine Nachfolgeregelung für das Kyoto-Abkommen entschieden. Während Staaten und Institutionen sich noch nicht auf die entscheidenden Eckthemen der Kopenhagen-Konferenz einigen konnten, haben die Fluggesellschaften auf der Jahrestagung des Weltairlineverbandes IATA Anfang Juni in Malaysia wichtige und zukunftsweisende Weichenstellungen getroffen.

Erfolge weiter vorantreiben

IATA-Airlines, die über 85 Prozent des Weltluftverkehrs abwickeln, kämpfen entschieden für weniger Treibhausgase: Bis 2020 soll das Luftfahrtwachstum CO_2-neutral erfolgen – ein historischer Wendepunkt. Das ehrgeizige Ziel baut auf die bereits erreichten Effizienzsteigerungen von durchschnittlich jährlich 1,5 Prozent auf. Bis zum Jahr 2050 sollen die absoluten CO_2-Emissionen des Luftverkehrs dann um 50 Prozent unter dem Niveau von heute liegen. Hierfür investieren Airlines weltweit hohe Milliardenbeträge in neuestes Fluggerät und optimieren konsequent ihre Prozesse am Boden und in der Luft.

Gemeinsam für mehr Klimaschutz kämpfen

Allerdings müssen die Fluggesellschaften bei der Umsetzung dieser ambitionierten Agenda mehr als bisher begleitet werden. Beispiele:

- Infrastruktur verbessern: Die Staaten müssen Staus in der Luft und am Boden noch entschiedener den Kampf ansagen. Allein 2006 verbrannte Lufthansa rund 142 000 Tonnen Kerosin in Warteschleifen wegen unzulänglicher Infrastruktur am Boden. Darum gilt: Flughäfen bedarfsgerecht ausbauen, Lufträume weltweit besser nutzen.
- Biokraftstoffe fördern: Es ist unbegreiflich, dass die Entwicklung von Biokraftstoffen der zweiten und dritten Generation zu wenig vorankommt. Die Alternative zu herkömmlichem Kerosin hat das Potenzial, die CO_2-Belastungen durch die Luftfahrt um bis zu 80 Prozent zu senken! Forschungspolitik und Treibstoffhersteller müssen sich vermehrt ihrer Verantwortung stellen und dringend zusätzliche Mittel bereitstellen, um für eine Ablösung der fossilen Kraftstoffära zu sorgen.
- Flugzeuge weiter verbessern: Flugzeug- und Triebwerkshersteller müssen noch mehr Ehrgeiz beweisen. Die anspruchsvolle Umweltagenda für den Luftverkehr ist ohne maßgebliche Fortschritte bei Airbus, Boeing & Co nicht zu schaffen. Die UN-Luftverkehrsorganisation ICAO sollte hier den Herstellern mit Entwicklungszielen oder Schadstoff-Grenzwerten zusätzliche Anreize geben.

ICAO anschieben

Wie im Kyoto-Protokoll festgehalten, soll die UN-Luftfahrtorganisation ICAO – der rund 190 Vertragsstaaten angehören – ein globales Emissionshandelssystem ins Leben rufen. Kein leichtes Unterfangen, entsprechend sind die Diskussionen der vergangenen Jahre ergebnislos verlaufen. Mit Kopenhagen bietet sich die einmalige Gelegenheit, diesem Aushandlungsprozess neuen Schwung zu verleihen. Die AEA sowie der Weltluftfahrtverband IATA – der ebenfalls an einem globalen und fairen Emissionshandelskonzept arbeitet – treiben das wichtige Vorhaben voran.

Festzuhalten bleibt: Die Luftfahrtindustrie setzt mit ihrem Kampf um geringere Emissionen Maßstäbe. Die Staatengemeinschaft ist aufgerufen, sich ernsthaft mit den Zielen und Plänen der IATA auseinanderzusetzen. In Kopenhagen müssen die Staaten dann klären, mit welchen Rahmenbedingungen sie zur Umsetzung beitragen wollen. Dabei steht außer Frage, dass nur eine globale Lösung dem Klima nützt. Fragmentierte Regulierung, Kompetenzgerangel und Unilateralismus wie der EU-Alleingang beim Emissionshandel hingegen belasten die Luftfahrt und den Klimaschutz mit hohen bürokratischen Hürden.

Verantwortung übernehmen

Die IATA Ziele unterstützen auch die Vorschläge des europäischen Airlineverbandes AEA. Er hat skizziert, wie ein wettbewerbsneutrales, globales Emissionshandelssystem in der Luftfahrt funktionieren kann. Dabei ist klar, dass Industriestaaten mit leistungsstarken Luftverkehrsmärkten im Kampf gegen den Klimawandel größere Anstrengungen unternehmen als Entwicklungs- oder Schwellenländer. Drei Klassifizierungen sind vorgesehen:

- Block A: Airlines sind an fixe absolute Emissionsreduktionsziele gebunden. Der CO_2-Ausstoß entspricht 2020 trotz steigendem Luftverkehr dem Niveau von 2005.
- Block B: Fluggesellschaften müssen ihre Treibstoffeffizienz erhöhen. Verpassen sie die vorgegebene Marke, drohen Strafzahlungen; übererfüllen sie die Anforderungen, wird dies belohnt.
- Block C: Der Luftverkehr innerhalb dieser Region hat starken Aufholbedarf, Reduktions- oder Effizienzziele müssen – noch – nicht erreicht werden. Allerdings verpflichten sich die Staaten, ein verlässliches Monitoringsystem für Luftfahrtemissionen aufzubauen.

Das AEA-Konzept sieht vor, bei Flügen zwischen unterschiedlichen Blöcken das jeweils niedrigere Anforderungsniveau anzuwenden. Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten weniger entwickelter Staaten werden damit ausgeschlossen.

Luftfahrtblöcke schaffen Transparenz

Jede Regelung für ein globales CO_2-Regime muss transparent und möglichst einfach handhabbar sein. Luftfahrtblöcke mit spezifischen Zielsetzungen weisen den Weg. Die Zuordnung der jeweiligen Luftfahrtmärkte unterliegt folgenden Kriterien:

- Luftverkehrsaufkommen gemessen am globalen Durchschnitt
- Verkehrsprognosen und politische Luftfahrtziele
- Anzahl der Airlines und deren aktive und geplante Flottengröße
- Anzahl und Größe der Flughäfen sowie der allgemeinen Luftfahrtindustrie

Offenes Handelssystem gefordert

Wie die Ausgestaltung – speziell bei Block A – detailliert aussehen kann, muss nun diskutiert werden. Dabei muss jedoch sichergestellt werden, dass Emissionsrechte der Airlines denen anderer Branchen gleichgestellt und in einem offenen System handelbar sind.

Regionale Insellösungen tragen nicht zu einem klimafreundlichen Luftverkehr bei. Nur eine globale Lösung zeigt den Weg auf – hierfür kämpfen Fluggesellschaften weltweit im Zusammenschluss der AEA und der IATA.

Nachhaltigkeit: Leitsätze sind wichtiger denn je

Green Building LAC

Die Airline-Zentrale Lufthansa Aviation Center (LAC) direkt am Frankfurter Flughafen benötigt 58 Prozent weniger Heizenergie und 15 Prozent weniger Strom als vergleichbare Bürogebäude. Mit diesen Spitzenwerten hat die EU-Kommission Lufthansa zum Partner des europäischen GreenBuilding-Programms ernannt und für vorbildlichen Klimaschutz ausgezeichnet.

Lufthansa bringt wirtschaftliches Handeln mit ökologischen und sozialen Zielen in Einklang. Diese Maxime bietet gerade in der gegenwärtigen Wirtschaftskrise die richtigen Antworten: Kerosinsparen hilft, CO_2-Emissionen und Treibstoffkosten zu senken. Innovative Arbeitszeitmodelle ermöglichen den Mitarbeitern die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie dem Unternehmen eine höhere Flexibilität, um auf sinkende Nachfrage reagieren zu können.

Ehrgeizige Ziele im Klima- und Umweltschutz

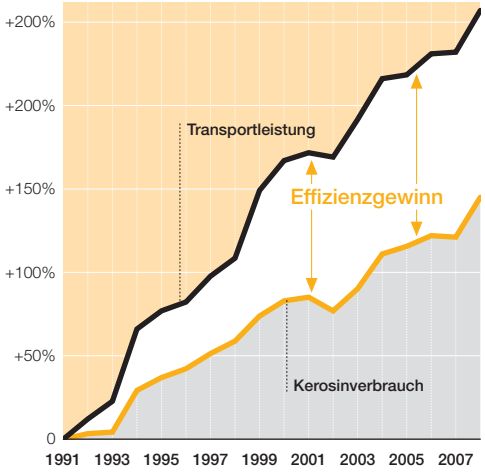
Systematisch verfolgt Lufthansa ihre Umweltziele. Und diese sind ehrgeizig: Lufthansa will bis zum Jahr 2020 ihren spezifischen CO_2-Ausstoß gegenüber 2006 um weitere 25 Prozent senken. Seit den 1970er Jahren konnte die Airline ihre CO_2-Effizienz um 70 Prozent steigern. Ebenfalls im Fokus steht die Weiterentwicklung alternativer Treibstoffe. Lufthansa möchte bis 2020 dem herkömmlichen Kerosin einen Anteil von bis zu zehn Prozent an Bio-Treibstoff beimischen. Hier gibt es bereits intensive Gespräche mit Treibstoffproduzenten, Triebwerksherstellern und Flugzeugbauern.

Spitzentechnologie zahlt sich aus

In den vergangenen Jahren hat Lufthansa über 120 Umweltmaßnahmen umgesetzt. Grundlage sind Spitzentechnologien und Know-how aus Deutschland. Beispiele aus den Lufthansa-Geschäftsfeldern:

- Passage Airline Gruppe: Investitionen in verbrauchsarmes Fluggerät sind Klimaschutz par excellence. Allein 2009 ersetzen bei Lufthansa rund 50 neue, treibstoffeffiziente Flugzeuge ältere Modelle. Im Jahr 2008 gehörten bereits über hundert Flugzeuge zur Konzernflotte, deren Durchschnittsverbrauch unter vier Litern pro Passagier und hundert Kilometern liegt.
- Logistik: Seit Herbst letzten Jahres testet Lufthansa Cargo Leichtcontainer. Bestehen sie den Praxistest, kann die Airline in den kommenden zehn Jahren knapp 30 000 Tonnen Kerosin einsparen.
- Technik: Verunreinigte Triebwerke verbrennen mehr Treibstoff. Lufthansa Technik bietet ein neues Verfahren, das die Triebwerksreinigung noch effizienter macht. Statt bislang fünf Stunden wird das Verfahren auf knapp eine Stunde beschleunigt. Zusätzlich werden Ressourcen wie Wasser und Strom geschont. Folge: Die Airline kann in kürzeren Abständen die Motoren säubern und reduziert durch effizientere Arbeitsweise ihrer Triebwerke den CO_2-Ausstoß um bis zu 75 000 Tonnen.

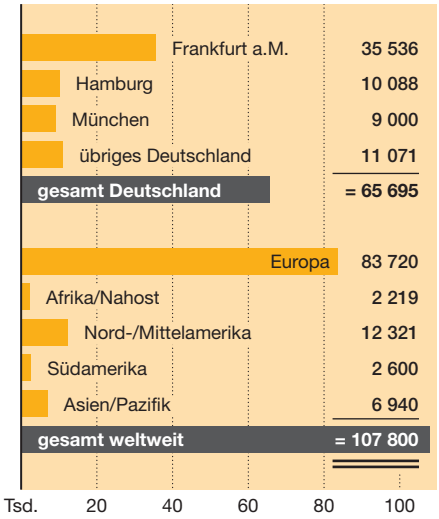
Verkehrsleistung steigern – Umweltbelastungen senken
Lufthansa arbeitet hart für mehr Effizienz.



Der Effizienzgewinn beträgt heute 112 Prozent gegenüber dem Jahr 1991. Mehr als die Hälfte der Transportleistung wurde somit CO_2 neutral erbracht.

Quelle: Lufthansa Balance 2009

Lufthanseaten in Deutschland und in aller Welt (Arbeitsplätze 2008)



Weltweites Lufthansa Engagement
Beispiele:

- HelpAlliance: Seit nunmehr 10 Jahren setzt sich die HelpAlliance für Menschen in den ärmsten Ländern der Welt ein. Das karitative Projekt, getragen von engagierten Lufthanseaten, handelt nach dem Prinzip Hilfe zur Selbsthilfe – ob in Afrika, Asien oder Südamerika.
- Cargo Human Care: In Armenvierteln Nairobis konnte der Verein bereits mehreren tausend Menschen professionelle medizinische Hilfe zukommen lassen. Seit Ende Februar 2009 werden in dem von Cargo Human Care eingerichteten Medizinzentrum unter anderem mit Aids infizierte Kinder behandelt.
- Lufthansa Umweltförderung: Mit über zehn nationalen und internationalen Naturschutz- und Umweltverbänden kooperiert Lufthansa in zahlreichen Projekten, die den Erhalt der biologischen Vielfalt zum Ziel haben. Im Vordergrund stehen dabei Aktivitäten zum Artenschutz, insbesondere grenzüberschreitende Maßnahmen für wandernde Tierarten und ihrer gefährdeten Lebensräume.
- Teach First Deutschland: Die Bildungsinitiative will Schülern in sozialen Brennpunkten Chancen aufzeigen und damit den gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken. Lufthansa unterstützt das Projekt seit August 2008.

- IT-Services: Mit der von Lufthansa Systems entwickelten Software Lido OC werden Flugrouten optimiert – damit gehen Kerosineinsparungen von bis zu fünf Prozent pro Flugstrecke einher.
- Catering: Kühlen von Speisen und Getränken ist energieintensiv. LSG Sky Chefs hat im Mai 2008 ein neues Betriebsgebäude in Frankfurt bezogen und setzt auf eine computergestützte Steuerung der Kältemaschinen – 30 Prozent Energieersparnis.

Soziale Verantwortung: Mitarbeiter im Fokus

Neben ökologischen Kriterien umfasst Nachhaltigkeit vor allem soziale Aspekte. So steht Lufthansa weltweit bei rund 108 000 Mitarbeitern aus 155 verschiedenen Nationen in der Verantwortung. Gegenwärtig heißt das zu allererst, Arbeitsplätze zu sichern und Perspektiven jenseits der Wirtschaftskrise zu entwickeln. Hierfür hat Lufthansa allein im vergangenen Jahr 194 Millionen Euro in Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen investiert. Darüber hinaus eröffnete die Airline Anfang 2009 das neue Lufthansa Training & Conference Center in Seeheim – eine weitere, 100 Millionen schwere Investition für die Zukunft.

Seit langem setzt Lufthansa auf flexible Arbeitszeitmodelle. Damit gehen sowohl für die Mitarbeiter als auch für das Unternehmen größere Flexibilität und Gestaltungsmöglichkeiten einher. Eine aktuelle Erhebung zeigt, dass die Zufriedenheit der Lufthanseaten in den vergangenen Jahren weiter angestiegen ist: Über 80 Prozent würden sich rückblickend wieder für die Airline als Arbeitgeber entscheiden. Auch kommende Bewerber setzen auf Lufthansa: Unter Wirtschaftswissenschaftlern ist die Airline der zweitattraktivste Arbeitgeber überhaupt.

Politik steht in der Verantwortung

Lufthansa will auch weiterhin massiv in energieeffiziente Technik investieren, Mitarbeiter fördern und gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen. Als größter Kunde am Frankfurter Flughafen trägt sie dazu bei, dass an dem Standort in den kommenden Jahren über zehn Milliarden Euro privates Kapital investiert wird und zehntausende Menschen zusätzlich in Lohn und Brot kommen. Klar ist aber auch: Die Politik muss die unternehmerischen Bemühungen mit den richtigen Rahmenbedingungen unterstützen. Der globale Wettbewerb erfordert, die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Luftfahrtstandort zu stärken. Im Vorfeld der Bundestagswahl sind die Parteien aufgefordert, sich zu Flughäfen und Airlines zu bekennen und die Versprechen später auch umzusetzen.

Alle Informationen rund um Nachhaltigkeit bei Lufthansa sind im aktuellen Balance-Bericht zusammengestellt. Dieser kann abgerufen oder bestellt werden unter:

- www.lufthansa.com/verantwortung
- Deutsche Lufthansa AG, FRA CI/B, 60202 Frankfurt

IATA: Verlustprognose für 2009 verdoppelt

Schlechte Nachrichten von der Jahrestagung des weltweiten Airlineverbandes IATA Anfang Juni 2009 in Kuala Lumpur: Für das laufende Jahr müssen die Fluggesellschaften mit Verlusten in Höhe von neun Milliarden US-Dollar rechnen. Die Entwicklung ist dramatisch: Vor drei Monaten prognostizierte die IATA lediglich ein Minus von 4,7 Milliarden US-Dollar. Insgesamt brechen die Umsätze um 15 Prozent ein. Zum Vergleich: Im Zuge der Anschläge vom 11. September 2001 sanken die Airlineeinkünfte lediglich um sieben Prozent.

Nachdem in den vergangenen 18 Monaten bereits 50 Fluggesellschaften Bankrott anmelden mussten, wird sich die Pleitewelle daher weiter verschärfen. Weitere Gefahren erwachsen aus Preissteigerungen beim Flugbenzin. Obwohl eine wirtschaftliche Erholung nicht zu erkennen ist, stieg der Ölpreis seit Ende des ersten Quartals 2009 um 50 Prozent. Grund ist vornehmlich die reine Spekulationswut.

IATA-Generaldirektor Giovanni Bisignani beschwört die Politik, die Luftfahrt zu stärken und weiteren Belastungen eine klare Absage zu erteilen. Zudem müssen überkommene Monopolstrukturen endlich beseitigt werden. Laut IATA kassieren Flugsicherer und Airports bei Luftfahrtgesellschaften pro Jahr rund 54 Milliarden US-Dollar. Keine Frage: Die gegenwärtige Krise stellt alles in den Schatten, was die Luftfahrt in ihrer Geschichte erlebt hat. Politik und Luftfahrtindustrie müssen die anstehenden Aufgaben – von der Umsetzung des Single European Sky bis zum bedarfsgerechten Ausbau der Flughafeninfrastruktur – beherzt angehen. Lufthansa freut sich darauf, Gastgeber der IATA-Jahrestagung 2010 in Berlin zu sein.

Flexible Slot-Vergabe fortsetzen

An vollkoordinierten Flughäfen wie z. B. Frankfurt und München sind Start- und Landerechte, sogenannte Slots, Mangelware. Sie werden pro Sommer- und Winterflugplan von einem unabhängigen Slotkoordinator vergeben und müssen zu mindestens 80 Prozent genutzt werden. Andernfalls werden diese neu vergeben und stehen der Airline im Folgeflugplan nicht mehr zur Verfügung.

Die EU hat hier nun eine krisenbedingte Ausnahmeregelung angewandt. Auch wenn Fluggesellschaften angesichts dramatisch einbrechender Passagierzahlen die 80-Prozent-Marke im Sommerflugplan 2009 unterschreiten, können sie für den Sommerflugplan 2010 mit den gewohnten Slots rechnen. Diese Flexibilität ist in der schwersten Rezession seit 1945 unerlässlich: Weltweit aufgestellte Fluggesellschaften können so kurzfristig Kapazitäten anpassen, ohne mittelfristig ihr über Jahre aufgebautes Verbindungsnetz – mit kurzen Umsteigezeiten für die Reisenden – aufgeben zu müssen. Laut aktuellen Prognosen ist eine Konjunkturerholung frühestens im kommenden Jahr zu erwarten. Die EU ist aufgefordert, ihre richtige Slotpolitik beizubehalten und die flexible Regelung auf den anstehenden Winterflugplan auszuweiten. Es gilt, möglichst frühzeitig die notwendige Planungssicherheit zu schaffen.

Christoph Franz neu im Vorstand

Seit Juni 2009 ist Christoph Franz stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG und verantwortlich für das Ressort Lufthansa Passage. Zuvor leitete er als CEO die Swiss International Air Lines AG. Nachdem die Schweizer Fluggesellschaft zur Jahrtausendwende vor dem Ende stand, ist sie heute eine der besten und profitabelsten Airlines weltweit.

Dringender Handlungsbedarf bei Flugsicherern

Bundestag und Bundesrat haben einer Grundgesetzänderung zu Fragen der Luftsicherung zugestimmt. Damit können in Zukunft zertifizierte ausländische Flugsicherungsorganisationen im deutschen Luftraum und die DFS umgekehrt im EU-Ausland rechtssicher arbeiten – Voraussetzung für den einheitlichen europäischen Luftraum. Die notwendige Unterschrift des Bundespräsidenten steht noch aus.

Der Handlungsbedarf bei der Flugsicherung ist offensichtlich: Laut Eurocontrol waren die Verspätungen im Jahr 2008 wieder enorm. Dadurch werden Fortschritte bei der Kosteneffizienz fast gänzlich aufgezehrt. Klar ist: Nur der einheitliche europäische Luftraum schafft hier auf Dauer Abhilfe. Dessen Umsetzung ist nach jahrelanger Diskussion dringender denn je. Gleichzeitig müssen verbindliche Leistungsziele sowie eine beschleunigte und gehaltvolle Realisierung von Funktionalen Luftraumblöcken (FAB) realisiert werden. Von einem einheitlichen europäischen Luftraum profitieren Passagiere, Fluggesellschaften und die Umwelt gleichermaßen: Wegstrecken und Reisezeiten verkürzen sich, Airlines sparen Treibstoff und die CO_2-Emissionen werden um bis zu zwölf Prozent reduziert.

Streiks: Gefährliche Machtspiele einiger Fluglotsen

Die Fluglotsen am Stuttgarter Flughafen folgten einem Streikaufruf der Gewerkschaft der Fluglotsen (GdF) und sind Ende Mai zum wiederholten Male in einen Streik getreten. Damit wollten sie die Forderung von 13 Vorfeldlotsen am Stuttgarter Flughafen unterstützen, die unter anderem 30 Prozent mehr Gehalt fordern. Auch wenn nun eine Einigung erzielt wurde: Aus Lufthansa Sicht war der Streik unzulässig. Zudem kann die Deutsche Flugsicherung aufgrund ihrer Monopolstellung entstehende Kosten 1:1 an die Fluggesellschaften weiterreichen, die wieder einmal zahlen müssen. Das Resultat dieses Streiks steht heute fest: Die Geschädigten sind ausschließlich Airlines und deren Passagiere.

50 Jahre Lufthansa in Fernost

Seit 1959 fliegt Lufthansa täglich Ziele in Südostasien an. Heute ist die Fluggesellschaft mit rund 18 000 Flügen pro Jahr und über fünf Millionen Passagieren in der Region die größte europäische Airline. Zudem bildet Lufthansa Cargo das Rückgrat für den Wahrenverkehr zwischen Deutschland und Asien. Auch in Zeiten der Wirtschaftskrise setzt Lufthansa weiter auf Asien-Pazifik und gewinnt Kunden aus der Region, die Mobilität „made in Germany“ schätzen. Zuverlässiger Luftverkehr über die deutschen Drehkreuze trägt damit wesentlich zum Exporterfolg der Lufthansa und der gesamten deutschen Wirtschaft bei.

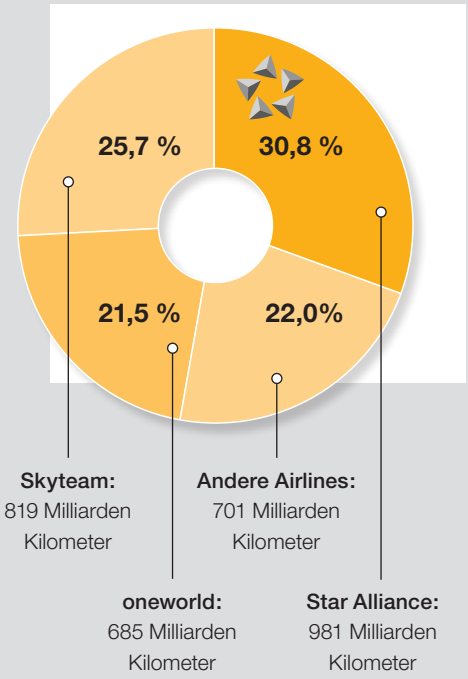
Luftverkehr ermöglicht die große Diplomatie.
Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm und Bundespostminister Richard Stücklen beim offiziellen Lufthansa-Erstflug nach Kalkutta und Bangkok im Jahr 1959.

Luftfahrtallianzen: Antwort auf überkommene Regularien

Die globale Luftfahrt ist besonders stark reguliert. Fluggesellschaften können nur dann Dienstleistungen zwischen zwei Ländern erbringen, wenn die Staaten zuvor entsprechende Verkehrsrechte abgeschlossen haben. So ist es Lufthansa zum Beispiel untersagt, Flüge zwischen Bangkok und Tokio durchzuführen. Zudem sind internationale Airline-Übernahmen – verglichen mit den Vorgaben bei anderen Industrien – erheblichen Restriktionen unterworfen. Die Regulierungsgründe reichen von einem tradierten Verkehrsverständnis bis zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen.

Marktanteile der Luftfahrtbündnisse

Fünf Airlines – darunter auch Lufthansa – gründeten 1997 die Star Alliance als erstes globales Luftfahrtbündnis. Gegenwärtig gehören der Allianz 21 Fluggesellschaften an. Zudem haben sich zwei weitere Bündnisse fest etabliert. Mit rund 980 Milliarden verkauften Sitzkilometern führt Star das Trio an:



Quelle: IATA WATS, 2007

Zusätzliche Märkte erschließen

Diese Rahmenbedingungen erschweren es den Airlines, im interkontinentalen Verkehr optimale Flugverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten anzubieten. Einen Ausweg bieten gemeinsame Kooperationen im Rahmen der Luftfahrtallianzen Star Alliance, Sky Team oder oneworld. Die jeweiligen Partner nutzen wechselseitig Kapazitäten. So kann Lufthansa auf der erwähnten Route Bangkok – Tokio über ihren japanischen Star-Alliance-Partner ANA zwei tägliche Flüge anbieten. Grundsätzlich verpflichten sich die in Allianzen zusammengeschlossenen Airlines, gemeinsame Qualitätsstandards einzuhalten.

Passagieren mehr Service bieten

Vorteil für die Reisenden: Sie können den gesamten Buchungsvorgang über ihre gewohnte Fluggesellschaft abwickeln und sich bei Fragen und Beschwerden an diese wenden. Zudem bieten die Allianzen unter anderem folgenden Service:

- Aufeinander abgestimmte Flugpläne – Umsteigezeiten werden verkürzt.
- Kompatible Bonusprogramme – Prämien sind schneller zu erreichen.
- Zugang zu den Lounges aller Fluggesellschaften – mehr Komfort an den Airports wird ermöglicht.

Kosten sparen und Effizienz steigern

Darüber hinaus profitieren Reisende indirekt durch die Synergien, die sich den Allianzairlines bieten. Die Zusammenarbeit senkt Kosten bei Marketing und Vertrieb. Zudem erhalten die Partner dank des Größenvorteils beim gemeinsamen Kauf günstigere Konditionen. Die Folge: Günstigere Tickets für die Kunden.

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!

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.

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:
Dr. Horst Bittlinger, Grit Engelbart,
Jan-Philipp Görtz, Christian Gottschalk,
Dr. Karlheinz Haag, Jan-Ole Jacobs,
Patrick Meschenmoser, Boris Ogursky,
Frank Püttmann, Stephan Sellmaier,
Stefanie Stotz, Helmut Tolksdorf

Redaktionsschluss: 23. Juni 2009

Agenturpartner:
PLATO Kommunikation, Berlin/Brüssel