

Inhalt

Markt und Wettbewerb

Kerosinsteuer: Unsinn auf ganzer Linie	1
Kleinstflughäfen: Die Geldverschwendung geht weiter	3
Swiss und Lufthansa: Gewinner sind die Kunden	5
Telegramm: ++ Fluggastrechte: Lufthansa schon immer vorbildlich ++	6
Alitalia: Subventionen stoppen ++ EU-USA: Sicherheitsstandards harmonisieren ++ EU-Luftverkehrspolitik: Abkommen mit USA hat Priorität ++ Betreuung Reisender mit Behinderung ++	

Standort Deutschland

50 Jahre Lufthansa: Erfolgsgeschichte „made in Germany“	8
Telegramm: ++ Jobranking: Spitzenplatz für Lufthansa – neue Stellen ++	9
DFS-Privatisierung: Anreize zur Effizienz gefordert ++ Bundestag unterstützt Masterplan ++	

Umwelt- und Klimaschutz

Emissionsabbau: Innovation statt Aktionismus	10
---	----

Intern

Ihre Ansprechpartner bei Lufthansa	11
---	----

Kerosinsteuer: Unsinn auf ganzer Linie

Keine positiven Umwelteffekte – Entwicklungsländer zahlen drauf

Tourismus: Chance für Entwicklungsländer

„Schickt uns nicht nur Spenden, schickt uns Touristen!“ – diesen Appell haben die Malediven, Thailand und Sri Lanka auf der Internationalen Tourismus-Börse (ITB) im März in Berlin an die Industriestaaten gerichtet. Der Aufruf zeigt die Bedeutung des Tourismus für diese Länder.

Die Branche ist optimistisch: Im vorigen Jahr sind 57,3 Mio. Fluggäste (+11%) von Deutschland aus ins Ausland gestartet. Besonders beliebte Ziele waren China mit plus 48,2 und Indien mit plus 17,9 Prozent.

Eine Kerosinsteuer gefährdet diesen Trend – zum Schaden nicht nur der Entwicklungsländer. Auch in Deutschland, wo mit Thomas Cook (Neckermann/Condor) und TUI zwei der drei größten Tourismusunternehmen der Welt beheimatet sind, wirkt sie als Wachstumsbremse.

Luftfracht: Rückgrat der Exportwirtschaft

Die meisten Entwicklungsländer leben von der Landwirtschaft. Ihre schnell verderblichen Erzeugnisse erreichen nur per Luftfracht rechtzeitig ihre Absatzmärkte. Eine Kerosinsteuer schadet den Exporteuren.

Auch die deutsche Wirtschaft ist in hohem Maße von der Ausfuhr abhängig. Mit einer Exportquote von rund 40 Prozent nimmt Deutschland einen Spitzenplatz in Europa ein. Dabei spielt Luftfracht eine immer größere Rolle. Ihr Anteil entspricht knapp 31 Prozent des exportierten Warenwertes. Eine Kerosinsteuer würgt auch diese Entwicklung ab.

In der Luftfahrtbranche gilt sie inzwischen als „Ungeheuer von Loch Ness“: Wieder einmal denken einige europäische Staaten, darunter auch Deutschland, über die Einführung einer Kerosinsteuer nach. Aus dem Aufkommen will Frankreichs Staatspräsident Jacques Chirac den Kampf gegen Hunger, Armut und Seuchen finanzieren. Was er und andere übersehen: Gerade der Luftverkehr stellt für viele Entwicklungsländer eine Schlüsselindustrie dar. Tourismus ist oftmals ihre Haupteinnahmequelle, Luftfracht ermöglicht ihnen die Teilnahme am Welthandel. Eine Kerosinsteuer hingegen gefährdet genau diese Potenziale.

Hinzu kommt: Ein Alleingang bei der Kerosinsteuer bringt den globalen Luftverkehrsmarkt in Schiefelage. Die USA, viele asiatische und arabische Länder werden die Steuer sicher nicht einführen. Airlines aus diesen Staaten bekommen einen enormen Wettbewerbsvorteil. Ein Beispiel: Auf der Verbindung Düsseldorf – Bangkok hat der Kunde die Wahl zwischen einem Lufthansa-Flug über Frankfurt und einem Emirates-Flug über Dubai. Wird der Zubringerflug nach Frankfurt besteuert, der nach Dubai hingegen nicht, geht das zu Lasten der Lufthansa, ihrer Wettbewerbsfähigkeit und damit ihrer Rolle als Jobmotor in Deutschland.

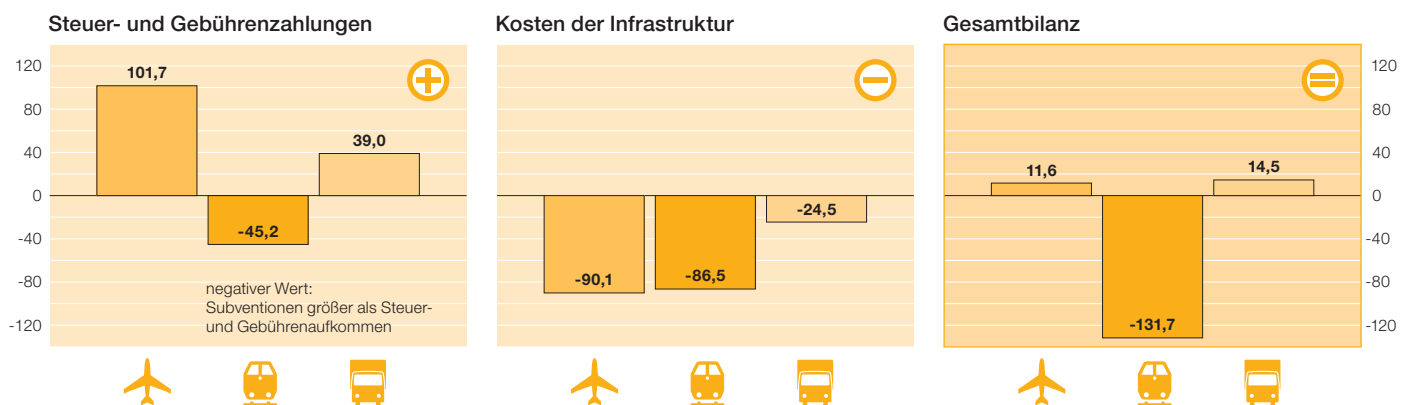
Deutschland hat aufgrund seiner föderalen Struktur keinen dominanten Ballungsraum wie London oder Paris. Geschäftsreisende sind deshalb besonders auf Zubringerflüge angewiesen. Die Konkurrenz aus Frankreich und London steigt hingegen direkt in den steuerfreien Langstreckenflug, erreicht ihre Kunden schneller und günstiger. Eine Kerosinsteuer bringt der Wirtschaft in Deutschland also einen neuen Wettbewerbsnachteil – eindeutig das falsche Signal bei fast 5 Mio. Arbeitslosen.

Aber auch eine europaweite Kerosinsteuer bringt neue Wettbewerbsverzerrungen. Denn: Die Höhe der Steuersätze bestimmen die Mitgliedsstaaten. Die Folge: Die Kunden suchen sich das Drehkreuz und die Airline mit den niedrigsten Sätzen aus.

Die Finanzierungssystematik des Luftverkehrs verträgt keine Kerosinsteuer: Der Luftverkehr zahlt – als einziger Verkehrsträger – seine Infrastrukturkosten über Gebühren und Entgelte selbst. Der Bau von Terminals, Start- und Landebahnen und die Nutzung der Luftstraßen werden über Gebühren finanziert.



Infrastrukturfinanzierung – Luftverkehr ist Nettozahler



Angaben in EUR pro 1.000 Passagier- bzw. Tonnenkilometer Transportleistung
Quelle: IATA Aviation Taxation Study, Mott McDonald, 2005

Diese zahlen Lufthansa und andere Fluggesellschaften an die Betreiber – häufig staatliche Monopolisten. Das heißt: Der Staat lässt sich Baumaßnahmen refinanzieren – anders als bei der Schiene. Bei Lufthansa sind das allein in Deutschland mehr als 1,6 Mrd. Euro pro Jahr. Das ist rund 1 Euro pro Liter Kerosin. Die Zukunft in der Verkehrspolitik liegt in der Nutzerfinanzierung. Der Luftverkehr ist somit seiner Zeit weit voraus – die Kerosinsteuer ist hingegen eine Reise in die Vergangenheit.

Eine Kerosinsteuer entlastet auch die Umwelt nicht. Laut einer EU-Studie reduziert sie den CO₂-Ausstoß allenfalls um 0,3 Prozent. Hingegen bringen ein europäisches Flugsicherungssystem, ausreichende Infrastruktur am Boden und dadurch weniger Warteschleifen über sieben Prozent weniger CO₂. Die hohen Kerosinpreise sind bereits Anreiz genug für mehr Treibstoffeffizienz. Je mehr Geld die Airlines als Kerosinsteuer abführen müssen, desto weniger können sie in eine umweltfreundlichere Flotte investieren. Das Fazit: Die Kerosinsteuer erreicht kein einziges der mit ihr verfolgten Ziele.

Die Einführung einer Kerosin- oder Ticketsteuer nützt weder der Armutsbekämpfung noch dem Umweltschutz. Stattdessen schadet sie den Entwicklungsländern und der deutschen Luftfahrtbranche gleichermaßen:

- Kommt die Kerosinsteuer, dann wandern Passagiere zu Drehkreuzen ab, die nicht der Steuer unterliegen. Airlines aus Staaten ohne Steuer sind dadurch klar im Vorteil.
- Der Luftverkehr zahlt seine Infrastruktur bereits über Gebühren. Wer die Kerosinsteuer einführt, muss zunächst diese Gebühren abschaffen.
- Eine Kerosinsteuer widerspricht allen internationalen Vereinbarungen.
- Der Umwelt bringt die Kerosinsteuer nichts. CO₂-Reduktion ist durch mehr Kapazitäten an Flughäfen und im Luftraum und dadurch weniger Warteschleifen viel besser erreichbar.
- Deutschland braucht als Exportnation schnelle, effiziente und wettbewerbsfähige Transportlogistik. Nur so haben Produkte „made in Germany“ eine Chance auf dem Weltmarkt. Was zählt sind Qualität, Preis und „just in time“-Logistik.

Markt und Wettbewerb

Kleinstflughäfen: Die Geldverschwendung geht weiter

EU-Leitlinien missbrauchen Luftverkehr als Spielfeld vermeintlicher Wirtschaftsförderung

Große und kleine Flughäfen
konkurrieren um die gleichen Kunden



Unterschiedliche Regeln für Netz-
und Low-Cost-Airports sind der falsche
Weg. Subventionen an Kleinstflughäfen
verzerrern den Wettbewerb

Quelle: Lufthansa

Die Subventionierung von Kleinstflughäfen schlägt immer neue Kapriolen. Jüngstes Beispiel: Die Stadt Lübeck hat ihren Mini-Airport an die neuseeländische Investorengruppe Infratil Ltd. verkauft. Der irische Billigflieger Ryanair hat daraufhin sogleich einen massiven Kapazitätsausbau für Lübeck angekündigt. Vier zusätzliche Maschinen will der Low Cost Carrier hier stationieren – und malt für die Hansestadt eine rosige Zukunft aus: Von 2 Mio. Passagieren jährlich ist die Rede. Lübeck soll zu den zehn größten deutschen Flughäfen gehören, 2.000 neue Jobs sollen entstehen. Die Realität sieht anders aus. Der Flughafen hat im letzten Jahr mit knapp unter 600.000 Passagieren 2,4 Mio. Euro Umsatz gemacht. Nach Abzug der Subventionen an Ryanair blieb ein Verlust in Höhe von 3,5 Mio. Euro. Die Rechnung begleicht der Steuerzahler. Diesem präsentiert der neue Besitzer schon den nächsten Wunschzettel: Der Flughafen soll an die Autobahn angebunden werden, einen Bahnhof und eine Landebahnverlängerung erhalten. Dabei liegt der Flughafen Lübeck im Einzugsgebiet von Hamburg. Passagiere, die mit subventionierten Angeboten von Ryanair nach Lübeck gelockt werden, fehlen in Hamburg. Über den Planfeststellungsbeschluss für dieses wirtschaftlich unsinnige Vorhaben streitet man sich noch vor Gericht – ebenso wie über direkte oder indirekte Beihilfen des Flughafens an Ryanair.

Die massiven Bestrebungen lokaler Politiker, mit der Förderung von Regionalflughäfen die Wirtschaft ihrer Region anzukurbeln, werden nun auch noch von der EU unterstützt: Im Februar hat die EU-Kommission einen Entwurf neuer Leitlinien zur Flughafen- und Anschubfinanzierung für Airlines vorgelegt. Damit sollen eigentlich Beihilfezahlungen in diesem Bereich begrenzt werden. Erreicht wird jedoch das genaue Gegenteil – noch mehr Subventionen. Verpackt wird das Ganze unter dem Deckmantel regionaler Strukturförderung.

Die Konsequenz: noch mehr Kleinstflughäfen, die ihre steuerfinanzierte Infrastruktur den Billigfliegern zum Nulltarif anbieten. Dabei tragen Low Cost-Anbieter – wie in Lübeck – kaum oder gar nicht zur Finanzierung der Flughäfen bei. Dafür



kassieren sie aber die Erlöse der neuen Strecken. Die Mini-Airports hingegen rutschen mit jedem neuen Passagier noch tiefer in die roten Zahlen. Beispiel Dortmund: Seit der Einführung neuer Easyjet-Strecken haben sich die Verluste fast verdoppelt – Tendenz steigend. Lufthansa sagt dazu: Luftverkehrspolitik ist eine Aufgabe von nationaler Bedeutung. Sie darf nicht regionaler Wirtschaftsförderung unterworfen werden, die zu einer Zersplitterung des Luftverkehrs in Deutschland und damit letztlich zu Lasten aller Flughafenstandorte geht. Dies scheint auch die Landesregierung von Baden-Württemberg so zu sehen. Nach Presseberichten lehnt sie die Aufnahme des Passagierflugbetriebs in Lahr ab.

Das jüngste EU-Papier zerlegt den Luftverkehr in zwei Teilbereiche: „Netz“-Airlines und große Flughäfen sollen sich im freien Wettbewerb behaupten. Für Billig-Airlines und Kleinstflughäfen gelten hingegen andere Spielregeln – hier sollen Subventionen zugelassen werden. Tatsächlich ist der Luftverkehr jedoch ein Markt. Passagiere, die von subventionierten Billigangeboten angelockt werden, fehlen den Airlines und Flughäfen, die im Wettbewerb stehen und volkswirtschaftlichen Mehrwert schaffen.

Bundesumweltminister Jürgen Trittin hat sich scharf gegen die Subventionierung von Billigfliegern auf Kosten der Allgemeinheit gewandt.

Zwei aktuelle Beispiele für diese Thematik

Weeze

März 2005 – Das Landgericht Köln hat gegen den Flughafen Niederrhein (Weeze) ein Ordnungsgeld in Höhe von 500.000 Euro festgesetzt. Dem Flughafen war im Dezember gerichtlich verboten worden, mit der Bezeichnung „Airport Düsseldorf Regional“ zu werben. Gegen diese und andere Auflagen hat der Betreiber des Kleinstflughafens in „ungewöhnlich grober Weise vorsätzlich verstoßen“ und „die Grenze der Rechtsblindheit“ überschritten, schreibt das Landgericht in seiner Entscheidung. Bei der Bemessung der Höhe des Ordnungsgeldes „stellte sich der Kammer das Problem, angesichts der Unverfrorenheit, mit der die Schuldnerin [...] vorgegangen ist, Gründe zu finden, um unter der Höchstgrenze des Ordnungsrahmens zu bleiben“. Weeze liegt rund 80 Kilometer von Düsseldorf entfernt.

Kassel-Calden

April 2005 – Das Experiment einer schwarz-grünen Koalition im Rathaus Kassel ist am Streit um den Ausbau des Flugplatzes Kassel-Calden zerbrochen. Die Fraktion der Grünen hat sich geweigert, einen 17,8-Millionen-Euro-Zuschuss für das Ausbauprojekt in den städtischen Nachtragshaushalt zu schreiben. CDU und SPD entschieden sich dennoch dafür. Bei dem Vorhaben sollen rund 150 Millionen Euro in einen nicht benötigten Ausbau des Flugplatzes gesteckt werden – obwohl nach Expertenmeinung keine Nachfrage nach einem Regionalflughafen in Kassel besteht. Die nordhessische Stadt liegt inmitten der Einzugsgebiete der Flughäfen Frankfurt, Paderborn und Hannover.

Die Befürworter der subventionierten Lokalflyer kummern sich wenig: Sie sagen, dass neue Strecken nach Weeze, Altenburg, Hahn oder Dortmund die Kaufkraft in der Region durch neue Passagiere steigern. Das Gegenteil ist der Fall. Denn Menschen aus London, Paris oder Madrid reisen nicht zum Shopping nach Kleve, Emmerich, Wesel (bei Weeze) oder Kirchberg (bei Hahn). Umgekehrt fliegen Weseler, Klever und Kirchberger nun dank subventionierter Billigtickets zum Samstagseinkauf an die Champs Élysées oder den Picadilly Circus. So erweist die vermeintliche Wirtschaftsförderung den strukturschwachen Regionen einen Bärendienst.

Kein Zweifel: Der EU-Leitlinienentwurf muss grundlegend überarbeitet werden, um fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Es kann nicht sein, dass Sonderkonditionen für Billigflieger dauerhaft aus öffentlichen Kassen ausgeglichen werden.

Swiss und Lufthansa: Gewinner sind die Kunden

Europäische Airline-Branche macht sich fit für die Zukunft

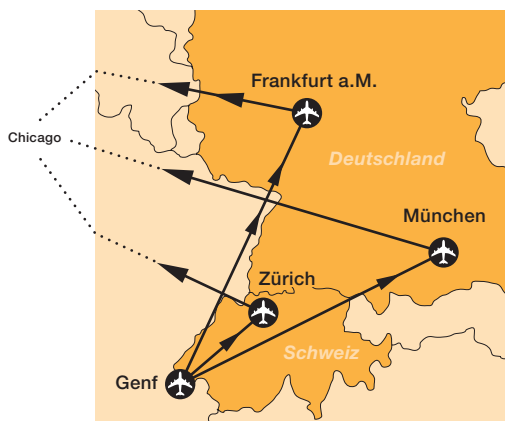


Mit dem Zusammengehen der beiden traditionsreichen Fluggesellschaften Lufthansa und Swiss schließen sich – nach kartellrechtlicher Freigabe – zwei Airlines mit ausgeprägtem Qualitäts- und Serviceanspruch zusammen. Der Swiss-Verwaltungsrat und der Lufthansa-Aufsichtsrat sowie die Swiss-Großaktionäre haben sich für die Integration der Swiss in den Lufthansa-Konzern entschieden. Im Mittelpunkt der Zusammenarbeit stehen dabei die Vorteile für die Kunden.

Mit der Swiss-Übernahme leisten beide Unternehmen ihren Beitrag zur Konsolidierung der europäischen Luftverkehrsbranche. In wenigen Jahren werden die derzeit kränkelnden amerikanischen Airlines wieder erstarbt sein und den europäischen Wettbewerbern auf allen Märkten gegenüberstehen – ähnlich wie schon jetzt die Konkurrenz aus Asien und dem arabischen Raum. Die europäischen Airlines müssen dann das nötige Gewicht haben, um in diesem Wettbewerb zu bestehen. Lufthansa und Swiss gemeinsam: das bedeutet Qualität aus dem Herzen Europas.

Insbesondere die Entscheidung für das Drehkreuz (Hub) Zürich bringt den Kunden beider Airlines mehr Auswahl. Eine Kombination aus Drehkreuzen und Zubringerflügen (Hub-and-Spoke) bietet deutlich mehr Verbindungsmöglichkeiten als ein System nur aus Direktverbindungen. Das Angebot wird wachsen – davon profitiert die Wirtschaft in der Schweiz und auch in Deutschland. Mit den Drehkreuzen der Lufthansa und denen der Star Alliance Partner SAS, AUA und LOT in Kopenhagen, Wien und Warschau erschließt sich den Fluggästen ein Flugnetz über sechs Drehkreuze in Europa. Beispiel München: Ein Flug nach München ermöglicht beste Anschlüsse zu 15 Zielen in Deutschland, 62 Zielen in 27 europäischen Ländern und mehr als 90 wöchentlichen Interkontinentalverbindungen zu 18 Zielen in 9 Ländern.

Mehr Auswahl nach dem Zusammenschluss



Bisher gab es für den Swiss-Kunden, der von Genf nach Chicago reisen wollte, nur eine Verbindung über Zürich. In Zukunft kann er zusätzlich über München und zwei Mal täglich über Frankfurt fliegen.

Die Übernahme der Swiss ist ein wichtiger Beitrag zur Konsolidierung der europäischen Luftverkehrsbranche.

- Gewinner sind die Kunden: Privat- und Geschäftsreisende bekommen mehr Verbindungen, durchgängige Vielfliegerprogramme und besseren Zugang zum attraktiven Wirtschaftsstandort Schweiz.
- Der Flughafen Zürich wird das dritte Drehkreuz im Lufthansa-Verbund.

Fluggastrechte: Lufthansa schon immer vorbildlich

- Eine neue EU-Verordnung weitet die Rechte von Fluggästen bei Verspätungen und Überbuchungen aus. Gegenüber der bisherigen Rechtslage verdoppeln sich die Entschädigungszahlungen auf bis zu 600 Euro – abhängig von der geflogenen Streckenlänge und der Verspätungsdauer.

Lufthansa ist bei Entschädigungszahlungen schon immer deutlich über die gesetzlichen Vorschriften hinausgegangen. Aus Sicht der Airline ist die neue Verordnung ein wichtiger Schritt zu fairem Wettbewerb: Jetzt müssen auch so genannte Billigflieger den Verbraucherschutz ernst nehmen. Hier gab es bisher große Defizite. Während Lufthansa zahlte, haben sich diese Gesellschaften in der Vergangenheit verweigert.

In zwei Aspekten schießt die neue Regelung jedoch über das Ziel hinaus: Keine Fluggesellschaft kann dafür sorgen, dass die Sonne scheint. Trotzdem sieht die Regelung Entschädigungszahlungen vor, wenn sich ein Flug wegen schlechten Wetters verspätet oder ausfällt, zum Beispiel im Winter bei heftigen Schneefällen. Zur Klärung der Rechtslage hat der Internationale Luftverkehrsverband IATA deshalb den Europäischen Gerichtshof angerufen.

Zweitens wird jetzt unnötige Bürokratie aufgebaut: Das Verbraucherschutzministerium hat eine „Schlichtungsstelle Mobilität“ initiiert, obwohl das Bundesverkehrsministerium das Luftfahrtbundesamt als zuständige Behörde benannt hat. Lufthansa ist der Auffassung, dass die Angelegenheiten des Luftverkehrs beim Luftfahrtbundesamt in kompetenten Händen liegen. Dass es auch viel pragmatischer geht, zeigen die USA: Dort werden 95 Prozent aller Probleme zwischen Fluggesellschaft und Kunden auf freiwilliger Basis gelöst. Zwei Behörden sind auf jeden Fall eine zuviel.

Alitalia: Subventionen stoppen

- Acht europäische Airlines, darunter Lufthansa, haben die Europäische Kommission erneut dazu aufgefordert, gegen Alitalia vorzugehen. Die Fluggesellschaft hatte vom italienischen Staat im vergangenen Jahr einen 400 Mio. Euro-Überbrückungskredit erhalten. Seither hat die Airline allerdings mehrfach Auflagen verletzt. So bietet sie neue Strecken an, ohne dafür alte stillzulegen. Die Dumping-Tarife der Alitalia können nur dank staatlicher Unterstützung angeboten werden. Dieses Vorgehen – so die Airlines – verzögert die notwendige Konsolidierung in der europäischen Luftverkehrsbranche.

EU-USA: Sicherheitsstandards harmonisieren

- Die amerikanischen und europäischen Airlineverbände, Air Transport Association (ATA) und Association of European Airlines (AEA), haben an die Regierungen appelliert, das Reisen zwischen beiden Kontinenten zu vereinfachen. Gerade im Sicherheitsbereich gibt es ständig neue Auflagen, ohne dass deren Auswirkungen auf die Airlines und Passagiere durchdacht sind. Die Verbände plädieren stattdessen für das Konzept der „One-Stop-Security“. Darin erkennen alle beteiligten Staaten die Sicherheitsanforderungen der jeweils anderen Seite als ausreichend an. Auf einseitige Verschärfungen wird verzichtet. In einem ersten Schritt können sich beispielsweise die EU, die USA, Israel, Kanada, Japan und Singapur beteiligen.

Die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsstandards ist entscheidend für die Schaffung eines offenen Luftverkehrsmarktes zwischen der EU und den USA. Ziel muss es sein, widersprüchliche Regelungen zu vermeiden und wachstumshemmende Hindernisse aus dem Weg zu räumen.

EU-Luftverkehrspolitik:

Abkommen mit den USA hat Priorität

● Die Europäische Kommission strebt ein Mandat zur Aushandlung umfassender Luftverkehrsabkommen mit China und Russland an. Die Association of European Airlines (AEA) hält diesen Schritt für verfrüht. Zwar sind auch nach ihrer Ansicht verstärkte EU-Außenbeziehungen im Luftverkehr unabdingbar. Jedoch haben China und Russland wichtige Voraussetzungen für die Aufnahme solcher Verhandlungen noch nicht erfüllt. Viel wichtiger ist die Schaffung eines offenen Luftverkehrsraums mit den USA. Ein solches Abkommen verbindet die beiden größten Märkte der Welt – ein echtes Wachstumsprogramm. Etappenlösungen sind denkbar, wenn sie das Gesamtziel des offenen Marktes nicht verwässern. Dabei geht Qualität vor Tempo. Beim Eigentumserwerb und dem Niederlassungsrecht hat sich das US-Verkehrsministerium zuletzt beweglich gezeigt. Kommt es hier zu einer Einigung, dann darf Lufthansa auch von außerhalb Deutschlands in die USA fliegen – zum Beispiel von London nach Chicago. Der freie Wettbewerb über dem Atlantik muss aber auch fair sein. Das geht nur durch abgestimmte Sicherheits-, Umwelt- und Beihilfenvorschriften.

Betreuung Reisender mit Behinderung

● Die Europäische Kommission will die Betreuung Reisender mit Behinderung neu regeln. In der Vergangenheit hatte es insbesondere bei so genannten Billigfliegern Defizite in diesem Bereich gegeben. Die im europäischen Branchenverband AEA zusammengeschlossenen Qualitätscarrier sind hingegen bereits vor drei Jahren eine Selbstverpflichtung eingegangen, die auch die Betreuung behinderter Fluggäste regelt. Für Lufthansa zählt die Betreuung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität und ebenso von allein reisenden Kindern oder älteren Fluggästen seit jeher zum selbstverständlichen Service. Allein an den Drehkreuzen Frankfurt und München arbeiten rund 500 speziell ausgebildete Lufthansaessen im Betreuungsdienst. Sie betreuen pro Jahr etwa 275.000 Fluggäste. Der Entwurf der Kommission sieht nun vor, dass zukünftig allein die Flughäfen hierfür zuständig sind. Die Fluggesellschaften sehen darin jedoch ein weiteres Monopol der Flughäfen. Sie fordern deshalb eine Regelung, die auch den Airlines die Betreuung behinderter Fluggäste vor und nach dem Flug ermöglicht.

Standort Deutschland

50 Jahre Lufthansa: Erfolgsgeschichte „made in Germany“

Vor 50 Jahren, am 1. April 1955, hat Lufthansa den zivilen Luftverkehr in Deutschland wieder aufgenommen. Bundes- und Landespolitiker sind sich einig: 50 Jahre Lufthansa sind eine Erfolgsgeschichte „made in Germany“. Lufthansa ist heute Botschafter Deutschlands in der Welt. Mehr als 90.000 Menschen aus rund 150 Nationen arbeiten für den Kranich – davon 60.000 in Deutschland. Was im Jahr 1955 mit 11 Flugzeugen und 74.000 Fluggästen begann, ist heute ein Weltkonzern mit annähernd 400 Flugzeugen, 6.300 wöchentlichen Flügen zu 177 Zielorten in 73 Ländern. Im letzten Jahr flogen über 50 Millionen Passagiere mit Lufthansa.

Fliegt gerne Lufthansa – Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD)



„Lufthansa hat in der Regierung einen zuverlässigen Partner, wenn es um die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen geht.“

Festredner in Hamburg: Bundeskanzler a. D. Helmut Schmidt (SPD)



„Ich war stolz darauf, dass ich für Hamburg-Fuhrsbüttel den Standort der technischen Basis, der Werft ergattern konnte. Ich wusste natürlich: Daraus werden in Zukunft tausende Arbeitsplätze entstehen – so ist es dann ja tatsächlich auch gekommen.“

Für den Bund: Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit Wolfgang Clement (SPD)



„Die Geschichte des Unternehmens [ist] eine Erfolgsgeschichte, wie sie unser Land braucht. [...] Ein Musterbeispiel für weltwirtschaftliche Integration, Teilhabe an der Globalisierung und Erhalt der Arbeitsplätze in Deutschland. [...] Deshalb ist es auch erforderlich, dass Flughafenengebühren sorgfältig auf Beihilfeelemente abgeklopft werden. [...] Luftverkehrspolitik ist und bleibt ein Eckpunkt unserer Standortpolitik.“

10.000 Arbeitnehmer in Hamburg – Für die Freie und Hansestadt Hamburg: der Erste Bürgermeister Ole von Beust (CDU)



„Sie nennen sich selber Lufthanseaten. Das macht deutlich: das Unternehmen Lufthansa ist mit dieser Stadt wirklich eng verbunden. [...] Mit heute rund 10.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. [...] Ich bedanke mich für die große Verantwortung, mit der Sie Ausbildungsplätze zur Verfügung stellen.“

5.000 Arbeitsplätze in NRW – Ministerpräsident Peer Steinbrück (SPD)

„Der Luftverkehr hat bis heute eine zentrale Bedeutung für das exportorientierte Land Nordrhein-Westfalen [...] Das Land unterstützt das nach Kräften. [...] Nordrhein-Westfalen



ist heute hervorragend an den internationalen Luftverkehr angebunden. [...] Der Luftverkehr in NRW funktioniert nicht nur, er ist darüber hinaus hochmodern und leistungsfähig.“

Das Drehkreuz im Süden – Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber (CSU)



„Die Luftverkehrsindustrie ist eine der wenigen Schlüsselindustrien in Deutschland, die mittel- und langfristig noch ein erhebliches Wachstumspotenzial aufweist. Dadurch ist sie in der Lage, wie kaum eine andere Branche Investitionen auf den Weg zu bringen und Arbeitsplätze zu schaffen.“

35.000 Arbeitsplätze in Hessen – Für Hessen: Staatssekretär des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Bernd Abel (CDU)



„Die Lufthansa hat in ihrer 50jährigen Unternehmensgeschichte wesentlichen Anteil an der Prosperität Hessens. [...] Lufthansa ist es zu verdanken, dass der Flughafen Frankfurt größter Arbeitgeber in Hessen ist. [...] Die Hessische Landesregierung unterstützt die Planungen der Lufthansa, den Luftverkehrsstandort Hessen weiter auszubauen.“

Umwelt- und Klimaschutz

Innovation statt Aktionismus

Subventionsabbau und „Single European Sky“ reduzieren Emissionen am effizientesten



Lufthansa unterstützt das EU-Forschungsprojekt CARIBIC.

Ein Lufthansa-Airbus misst die Konzentration verschiedener Spurenstoffe in der Atmosphäre.

Quelle: Lufthansa

Die EU erwägt, den Luftverkehr in den europäischen Emissionshandel einzubeziehen. Bundesumweltminister Jürgen Trittin will aber zunächst Erfahrungen mit dem noch neuen Instrument sammeln. Aus Sicht der Airlines lassen sich Emissionen mit anderen Maßnahmen weitaus effizienter reduzieren:

1. Subventionen an Airlines und Regionalflughäfen bewirken Überkapazitäten und unnötige Umweltbelastung. Sie müssen unterbunden werden. Wenn Überkapazitäten wegfallen, setzen sich die wirtschaftlich erfolgreichen Airlines durch. Wer wirtschaftlich erfolgreich ist, verdient Geld und kann in neue Technologie investieren.
2. Neue Technologien helfen der Umwelt am meisten. Lufthansa investiert Milliarden, um Verkehrs- und Emissionswachstum voneinander zu entkoppeln. Die Airline benötigt heute im Schnitt nur noch 4,3 Liter Kerosin, um einen Passagier 100 Kilometer weit zu fliegen. Mit dem neuen Airbus A380 wird eine neue Dimension des Reisens erreicht: Lufthansa wird dann ab 2007 das erste 3-Liter-Flugzeug fliegen.
3. Ausreichend Infrastruktur am Boden und ein einheitlicher europäischer Luftraum („Single European Sky“) sind aktive Beiträge zum Umweltschutz. Beides reduziert Warteschleifen und bringt so über sieben Prozent weniger CO₂. Alleine bei Lufthansa lassen sich so rund 115.000 Tonnen Kerosin pro Jahr einsparen. Mit dieser Treibstoffmenge können täglich elf Langstreckenjets die Strecke Frankfurt - New York fliegen.

Allenfalls ergänzend können finanzielle Steuerungsinstrumente – wie auch der Emissionshandel – sinnvoll sein. Der Luftverkehr als globale Branche benötigt dann allerdings einheitliche globale Regeln – keine EU-Insellösung. Dabei müssen die bereits erbrachten freiwilligen Leistungen der Unternehmen berücksichtigt werden.

Regionale Alleingänge im Klimaschutz bringen den Luftverkehrsmarkt in Schieflage. Viel effektiver sind andere Maßnahmen:

- Subventionsabbau, um Überkapazitäten zu vermeiden.
- Innovationen, um die Umwelteffizienz weiter zu erhöhen: Neue Technologien statt „alte Brummer“ am Himmel.
- Umsetzung des „Single European Sky“, um Warteschleifen zu beseitigen.
- Lufthansa hat gezeigt, dass das Wachstum der Transportleistung vom Wachstum der Umweltbelastung entkoppelt werden kann. Mit einer der modernsten und jüngsten Flotten der Welt hat sich Lufthansa für konsequente Investitionen in umweltfreundliche Flugzeuge entschieden.

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 neue 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: 2. Mai 2005

Redaktion: Stefan Schaffrath, Media Relations

Redaktionelle Mitarbeit:

Dr. Horst Bittlinger, Jutta Dolinar,
Michael Göntgens, Jan-Philipp Görtz,
Dr. Karlheinz Haag, Jens Kanthak,
Dr. Stefan Klingelhöfer, Frank Püttmann,
Rainer Schätzlein, Ben Weidmann,
Carsten Wirths

Agenturpartner:

PLATO Kommunikation, Berlin/Köln