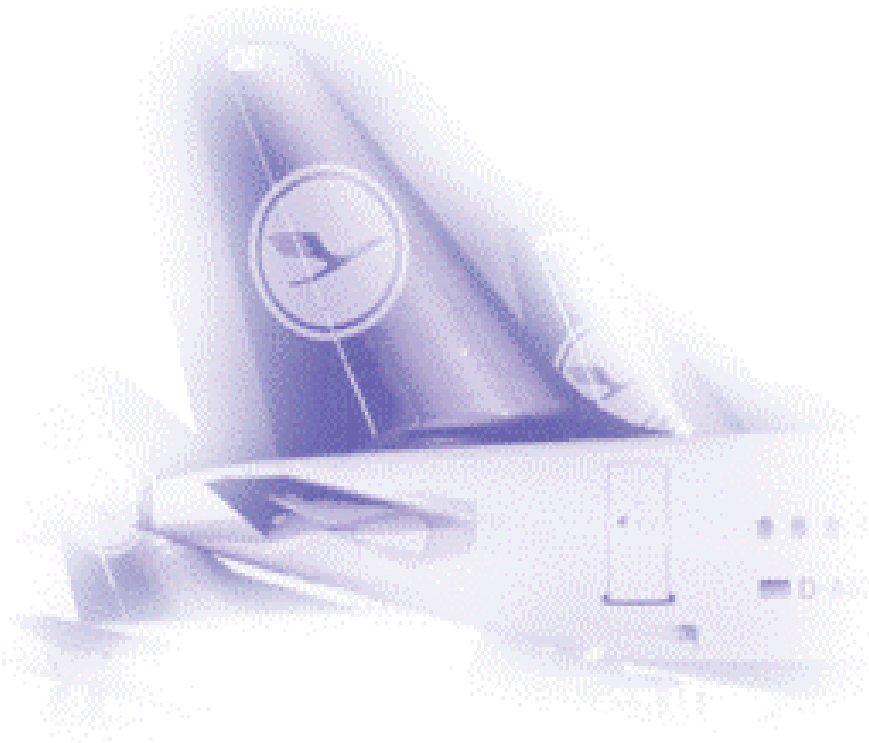




Lufthansa



“Perspektiven für die Flugsicherung in Deutschland und Europa”

Berlin, 18. Februar 2008

„Anforderungen der Lufthansa an die deutsche Flugsicherung“

Cpt. Jürgen Raps,

Bereichsvorstand Operations Lufthansa Passage Airlines

Deutsche Lufthansa AG

Die Luftverkehrswirtschaft befindet sich im Umbruch

Jetzt entscheidet sich, wer sich im Wettbewerb behaupten wird

Airlines



- Wirtschaftlicher Druck auf Airlines erhöht sich (Alitalia, Olympic)
- Konsolidierungswelle (Air Berlin/LTU/CFG, LH/Swiss, AF/ KLM, AF/AZ?, BA/IB?)
- Weltweite Etablierung des Low Cost-Geschäftsmodells
- Massive Kapazitätsausweitung in der Golfregion

Flughäfen



- Modell Low Cost führt tlw. zu Umorientierung und Anpassung
- Kapazitätsgrenzen am Boden werden immer augenfälliger
- Sicherheit und Umwelt sind erhebliche Wettbewerbsfaktoren

Flugsicherung

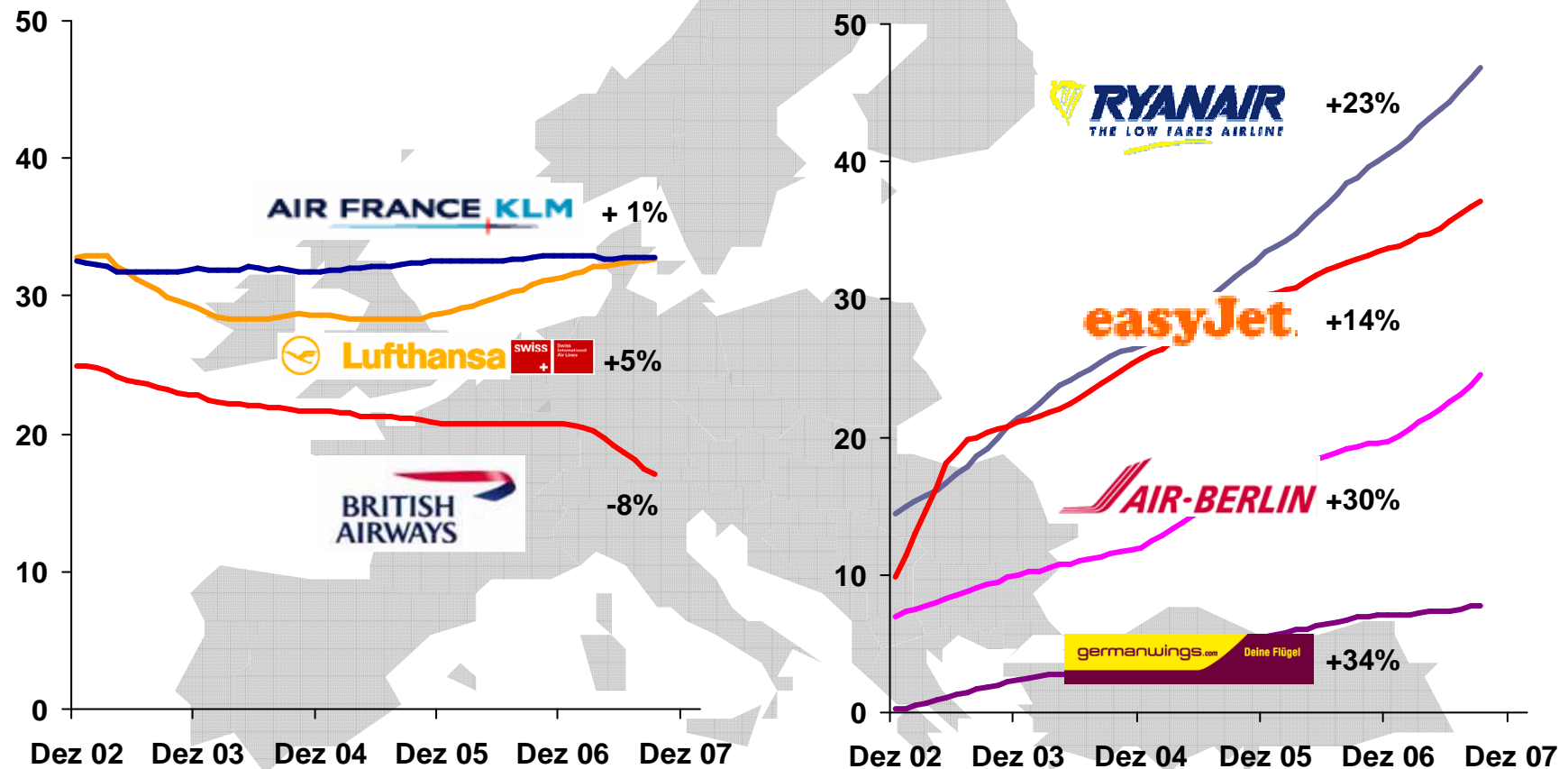


- EU fordert zügigere Umsetzung von Single European Sky
- EU-Konsolidierung beginnt: Functional Airspace Blocks („FAB“)
- Erster Wettbewerb: Platzkontrolle an Regionalflughäfen in D
- DFS-Kapitalprivatisierung vereinbart – z. Zt. Verzögerung!?

Low Cost Carrier sind auch in Europa schon längst keine Nische mehr

Inner-European passengers

(Mill. O&D PAX, rolling 12 Months; CAGR 2004 - 2007)



Quelle: MIDT-O&D-Pax und Market Size; Internet; AB beginnend Jan 05 mit DI ausgewiesen, ab Jan 07 mit LT (geschätzt); 4U und AB – Altdaten interpoliert

Der Wettbewerb nimmt zu und wird nicht fairer

USA

- Staatliche Unterstützung (Sicherheitskosten, Versicherungen) und Insolvenzbegrenzungen (Chapter 11) erlauben Airlines, Preise zu reduzieren und Kapazitäten auszubauen

Ferner Osten

- Schnelle Expansion der Wirtschaftsmächte China und Indien
- Zunehmende Präsenz von asiatischen Airlines in internationalen Märkten

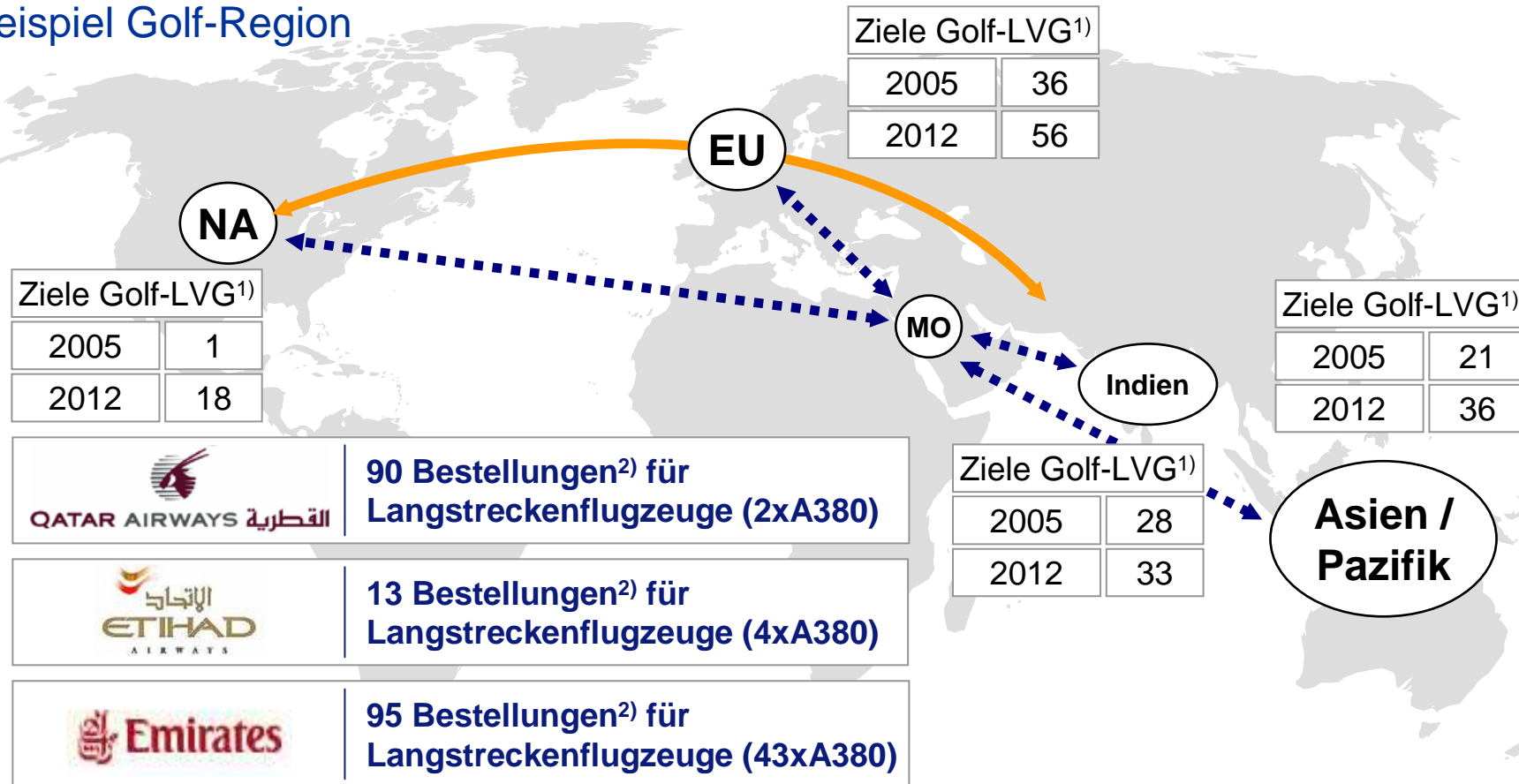
Mittlerer Osten

- Besondere staatliche Unterstützung
- Bau von Großflughäfen in Rekordzeiten
- Ziel: Ablösung von Europa als Transport- und Logistikkreuzungspunkt

Neue Luftverkehrssysteme am Golf werden die Verkehrsströme verschieben Der gesamte Luftverkehrsstandort Deutschland ist betroffen

Gefahr der Austauschbarkeit des Luftverkehrsstandortes D besteht europäisch wie international bei den Umsteigerverkehren.

Beispiel Golf-Region

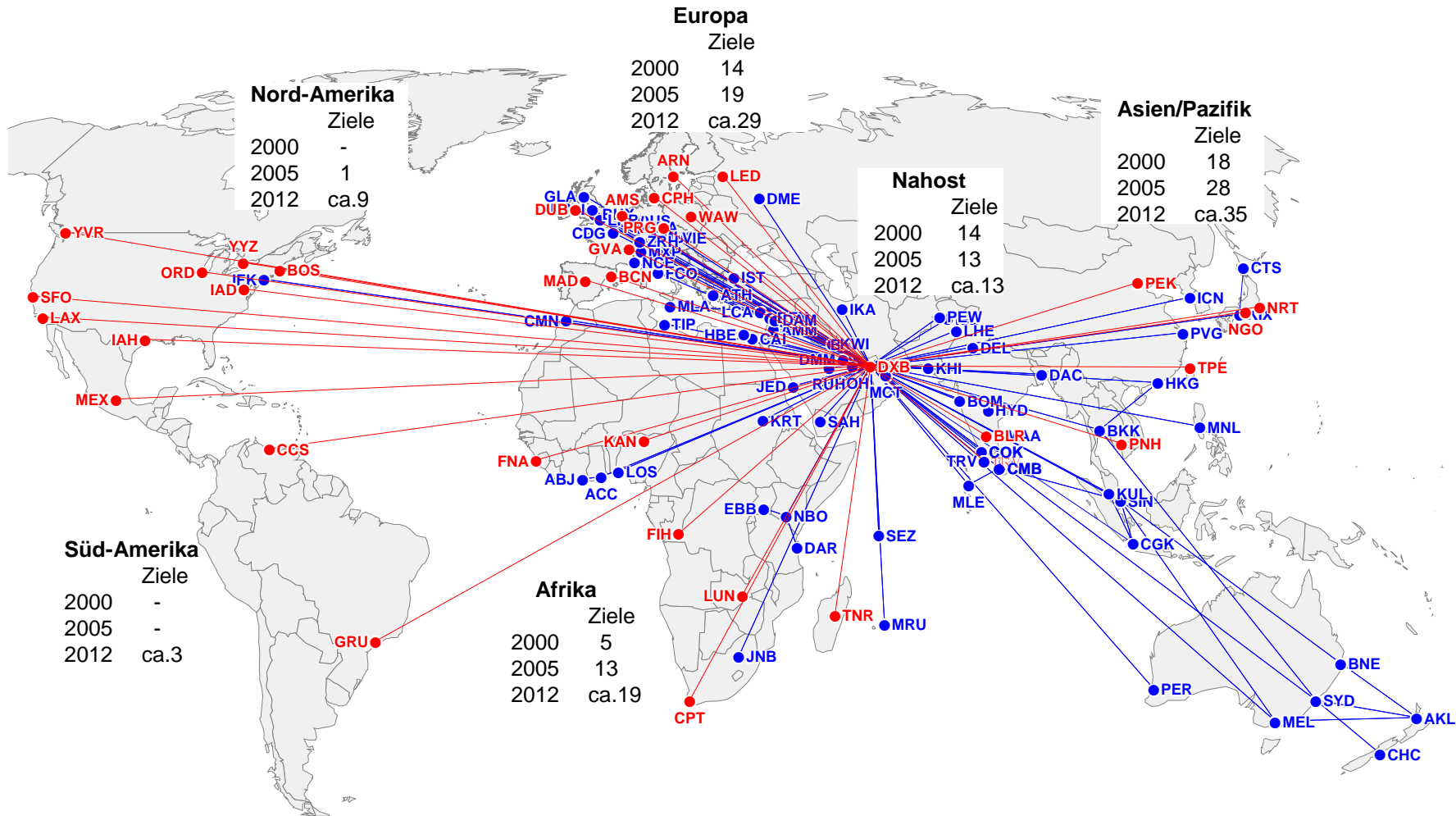


1) Ziele Golf-Luftverkehrsgesellschaften (LVG) - 2012: Initiative Luftverkehr für Deutschland-Studie MKmetric 2006

2) Offene Bestellungen und Commitments Passagier-Langstreckenflugzeuge, Stand: 31.07.2007 (Quelle: Airbus, Boeing)

Streckennetz der Emirates: **aktuelle** und **zukünftige** Ziele

■ Winterflugplan 05/06
■ Flugplan Zukunft (in 5 Jahren)



Der Luftverkehr am Golf wird durch exzellente Bedingungen im globalen Wettbewerb gestärkt – keine Einschränkung durch Infrastrukturengpässe



Quelle: ECAD 2006

Luftverkehr aus einer Hand

- kurze Entscheidungswege
- Strategie „Mega-Luftverkehrsstandort“

Fiskalische Rahmenbedingungen

- keine Erhebung von Unternehmenssteuern
- keine Mehrwertsteuer
- keine Sozialabgaben und Lohnsteuern

Planungsrecht

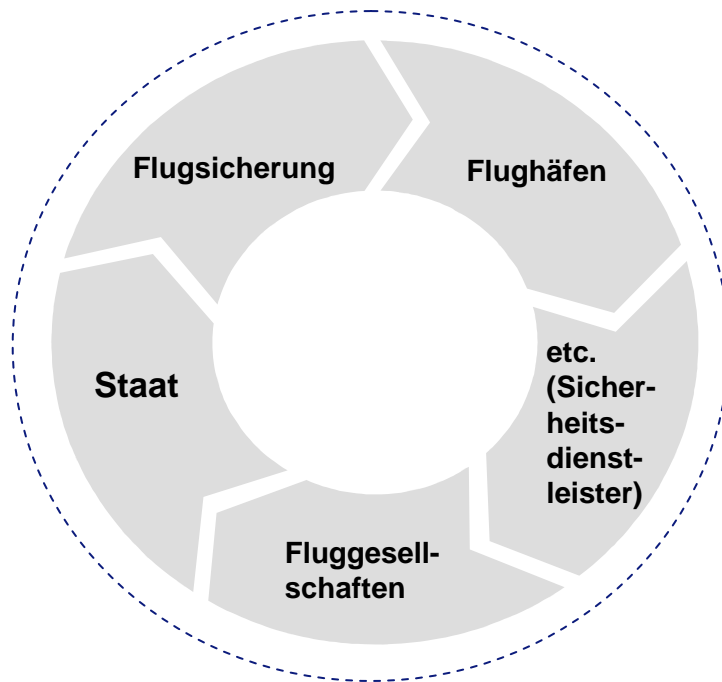
- sehr kurze Planungszeiten
- kaum operative Beschränkungen
- Keine Infrastrukturengpässe
- Invest Flughäfen ca. 21 Mrd. €
(FRA/MUC/BBI: ca. 8 Mrd. €)

Flugsicherungsgebühren/Flughafenentgelte

- deutlich geringer als in D
- Kostendeckung fraglich

„Globaler Wettbewerb der Systeme“

Qualität und Effizienz der Zusammenarbeit aller Akteure sowie regulative und politische Rahmenbedingungen sind entscheidende Erfolgsfaktoren



- Nutzung von Synergien und Kostensenkungspotenzialen
 - Verbesserte Prozessabläufe am Boden und in der Luft
 - Gestaltung regulatorischer und politischer Rahmenbedingungen
 - Effektive Ressourcenallokation
- ➔ Besondere Notwendigkeit für Deutschland, da andere Standorte besondere Vorteile genießen (z.B. Golfregion, USA)

Für unsere Luftdrehkreuze sind Pünktlichkeit und Stabilität unabdingbar



Interkontinental



Kontinental

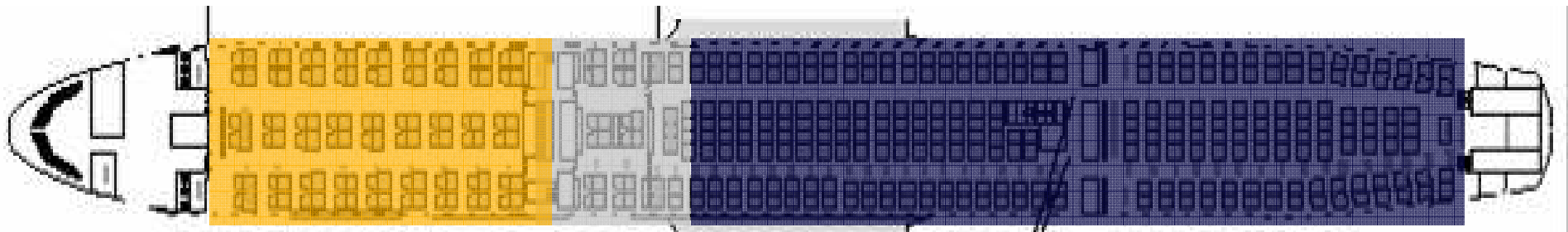


73 % des Interkont-Verkehrs kommen nicht aus Frankfurt!

27% sind
Lokalgäste

12% kommen von einem
anderen Interkontinental Flug

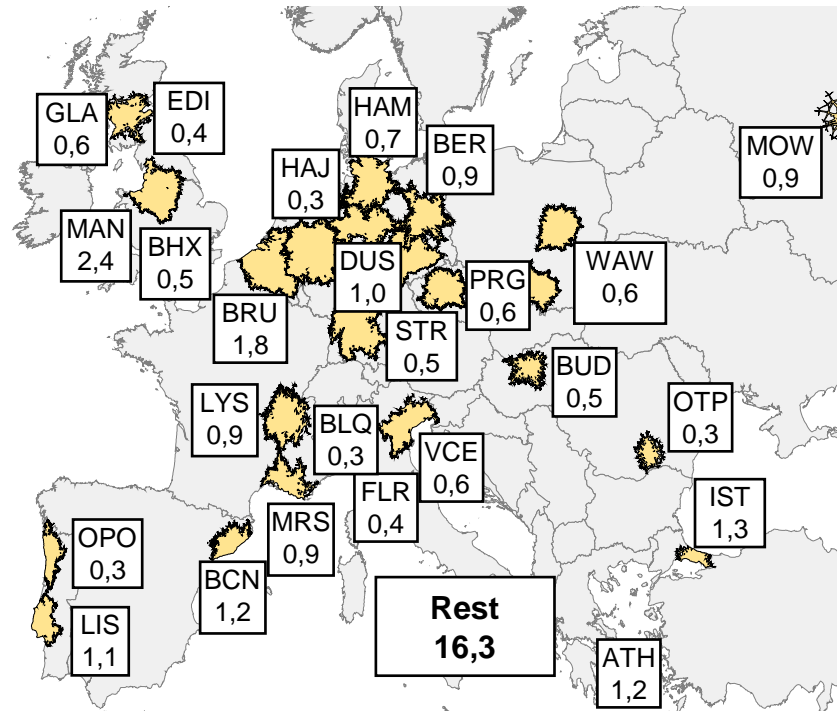
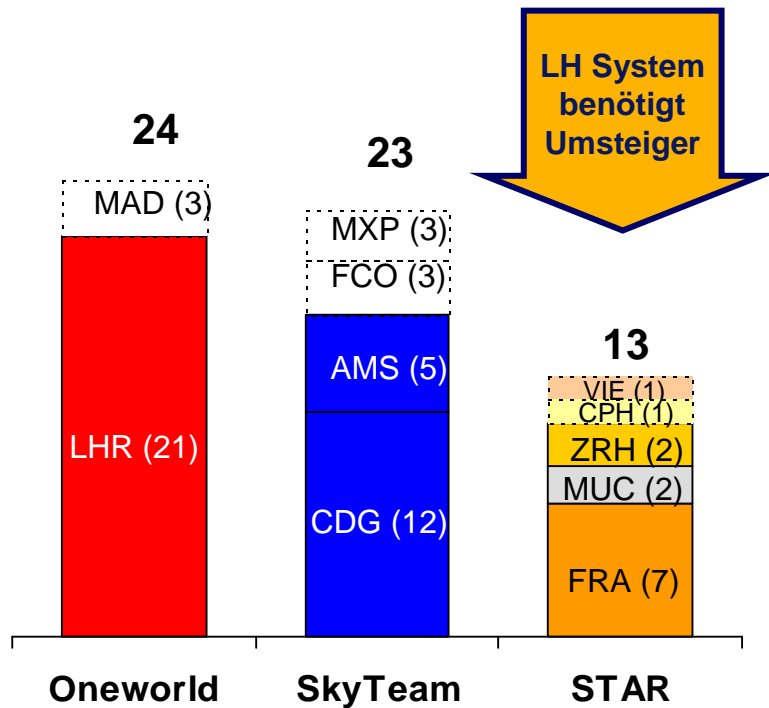
61% kommen von einem
Zubringer Flug aus Europa



LH ist stärker als andere in Europa auf Zubringerverkehr angewiesen

60 Mio. (62%)
 durch Allianz hubs unmittelbar
 erreichbare lokale Passagiere

36 Mio. (38%)
 Passagiere ohne Interkont-Hub



Quelle: FRA ID/D – MIDT Daten 2004

Die Leistungsfähigkeit der deutschen Flugsicherung ist für LH damit in hohem Maße wettbewerbsrelevant

Safety

Das heutige hohe Safety Niveau muss gehalten werden

Qualität

Als Hubcarrier mit hohem Umsteigeranteil ist vor allem die ATC ausschlaggebend für die LH-Produktqualität
ATFM/ATC Delays sind der größte Delaytreiber im Kont Verkehr (37%)

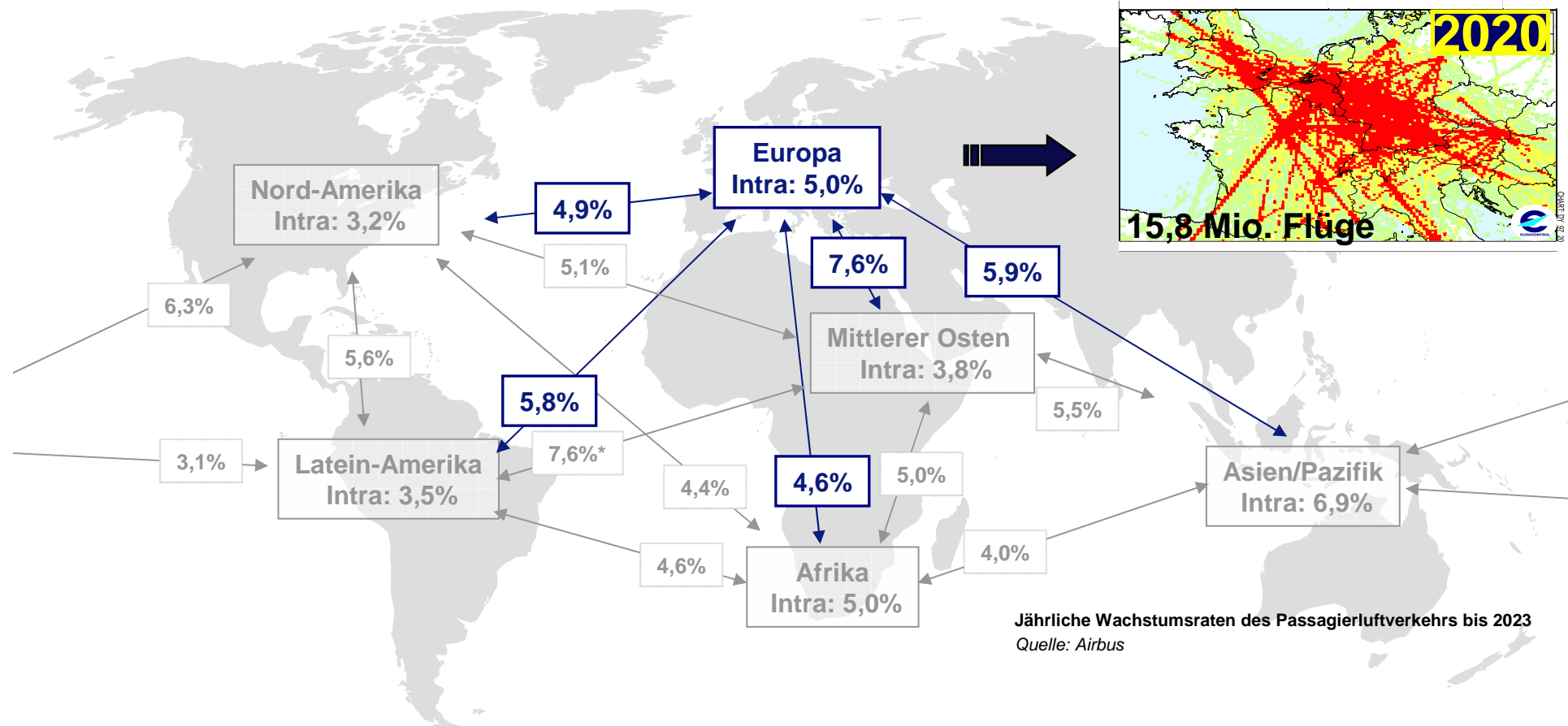
Effizienz

LH-Gebühren an DFS: 200 Mio. EUR/Jahr

- Vollkostendeckung setzt keine Anreize zur Stückkostensenkung
- Einheitsgebühr der Towerdienste an Intern. Flughäfen führt zu hoher Quersubventionierung von LH an Wettbewerber (ca. 17 Mio EUR/Jahr)
Kein „level playing field“

Quelle: Auswertung LH

Der weltweite Luftverkehr bleibt ein Wachstumsmarkt - der Luftverkehrsstandort Deutschland muss daran partizipieren



Das Wachstum im EU-Luftverkehr wird vor allem die Infrastruktur belasten, wir müssen jetzt Maßnahmen ergreifen, die zu Kapazitäts- und Effizienzsteigerungen am Luftverkehrsstandort Deutschland führen



Die Umsteigesicherheit unserer Passagiere muss unter allen Umständen gewährleistet werden

- Bereitstellung von **ausreichender Luftraumkapazität** - „*Management*“
- **Effiziente Anflugverfahren** zur Minimierung der Verzögerungen
- **Optimale horizontale und vertikale Routenführung** - ohne Behinderung durch starres Routensystem - zur Steigerung der ökologischen Effizienz (Fuelverbrauch, CO₂-Ausstoß)
- Einführung von verbindlichen **Service Level Agreements**



Stückkosten senken durch höhere Effizienz stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der DFS und des Luftverkehrsstandorts D

- **Mehrheitliche DFS-Kapitalprivatisierung & Ökonomische Regulierung**
LH-Vorschlag: Bis zur Einführung der Regulierung setzt ein unabhängiger Regulierer verbindliche Kostenziele auf Basis der DFS-Gesamtkosten
- **Einführung ortsbezogener Gebühren an intern. Flughäfen**
Ortsbezogene Gebühren setzen Effizienzreize und Anreize für eine nachfragegerechte Infrastrukturausstattung
- **Marktöffnung der Platzkontrolle an Regionalflughäfen rechtlich absichern**
Tätigkeit zertifizierter, ausländischer Provider in D entspricht SES und muss möglich sein
- **Zügige Umsetzung des Functional Airspace Block Europe Central (FAB EC)**
Potential bis zu 50% Kostenreduktion, je nach Ausgestaltung. Synergien nutzen: ACC und Overhead der Provider reduzieren (1 Provider/FAB), Sicherheit wahren!

Kapitalprivatisierung & Ökonomische Regulierung sind essentiell für die Zukunft des Luftverkehrsstandortes D – warum geht es nicht weiter?

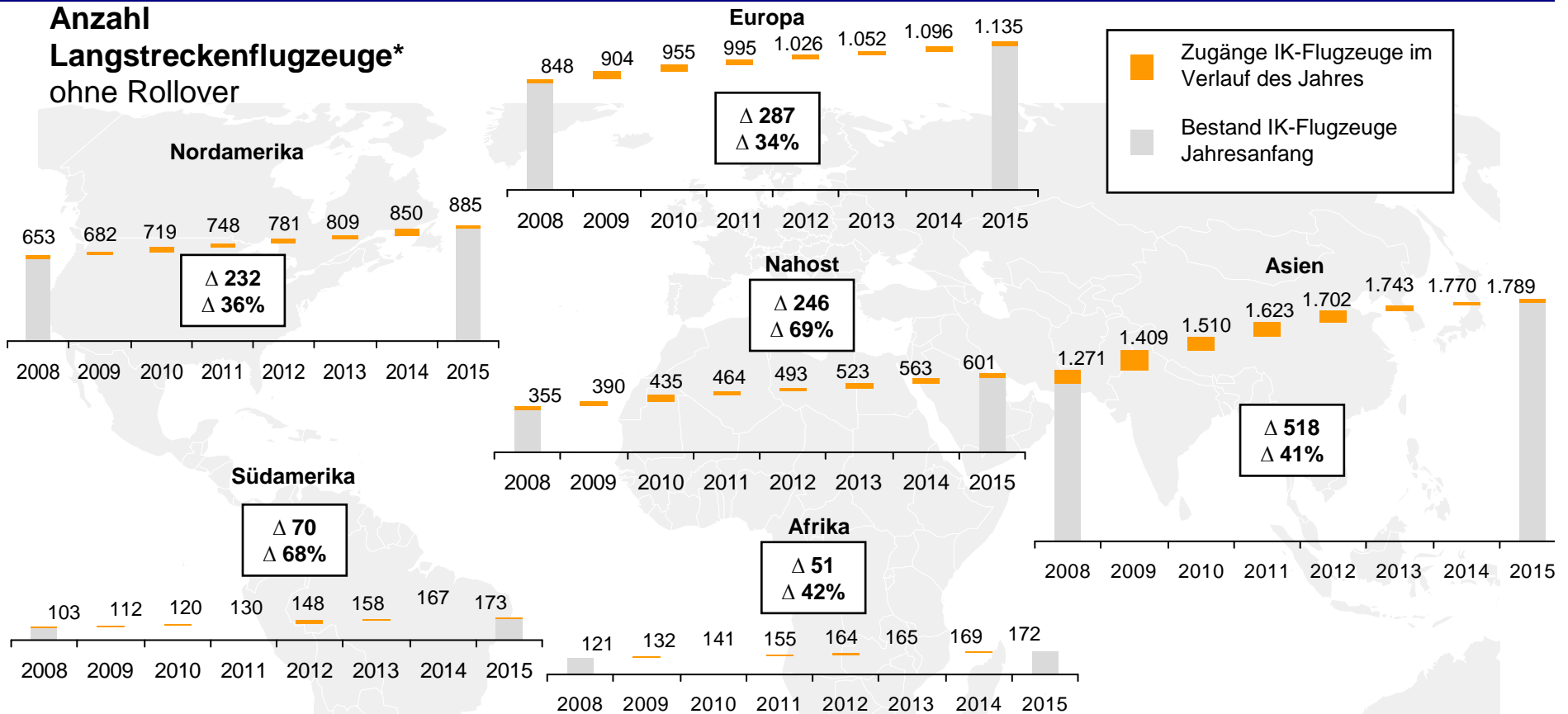
- DFS-Kapitalprivatisierung war in der Verkehrspolitik unstrittig
- über Fraktions- und Parteigrenzen hinweg
„...BT begrüßt, dass die Bundesregierung...den Weg für die Kapitalprivatisierung...frei gemacht hat...“
aus: Antrag d. Fraktionen SPD, CDU/CSU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, FDP (20.4.05, BT-Drucksache 15/5342)
„...die begonnene Privatisierung der DFS soll zügig umgesetzt werden.“ aus: Koalitionsvertrag CDU, CSU,SPD vom 11.11.2005 „*Gemeinsam für D – mit Mut und Menschlichkeit*“
- Entscheid Bundespräsident (Okt. '06) richtete sich nicht gegen die Privatisierung
- nur: Verfassungsrechtliche Basis schaffen
- Ziele des Vorhabens sind nach wie vor relevant
- u.a. optimale Positionierung der DFS im Single European Sky

**Die deutsche Flugsicherung muss optimal auf eine SES-konforme, länderübergreifende Flugsicherungslandschaft vorbereitet werden.
Der Bund sollte jetzt die hierzu erforderliche rechtliche Basis schaffen.
Wann und wie soll es konkret weiter gehen?**

Backup

Im Langstreckenbereich wachsen die Flotten der Airlines aus Südamerika, Asien und dem Nahen Osten am stärksten

Anzahl Langstreckenflugzeuge* ohne Rollover

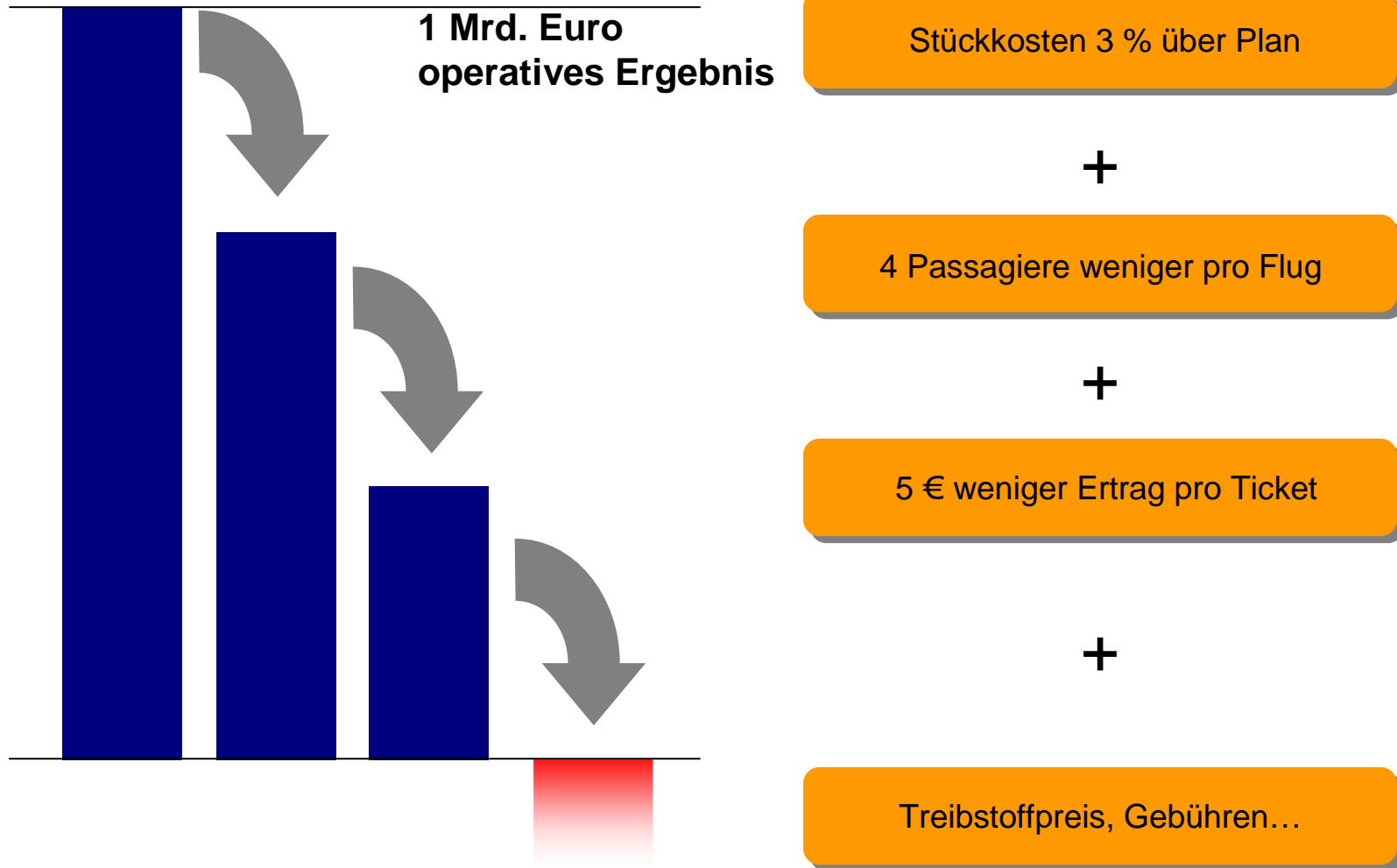


Total	2008	2015	Δ
Langstreckenflugzeuge	3.351	4.755	1.404

- ohne stillgelegte Flugzeuge und Frachter, ohne Optionen;
- A/C von Leasinggesellschaften dem GVG des Operators zugeordnet, sofern kein Operator bekannt, Zuordnung zum GVG des Leasinggebers

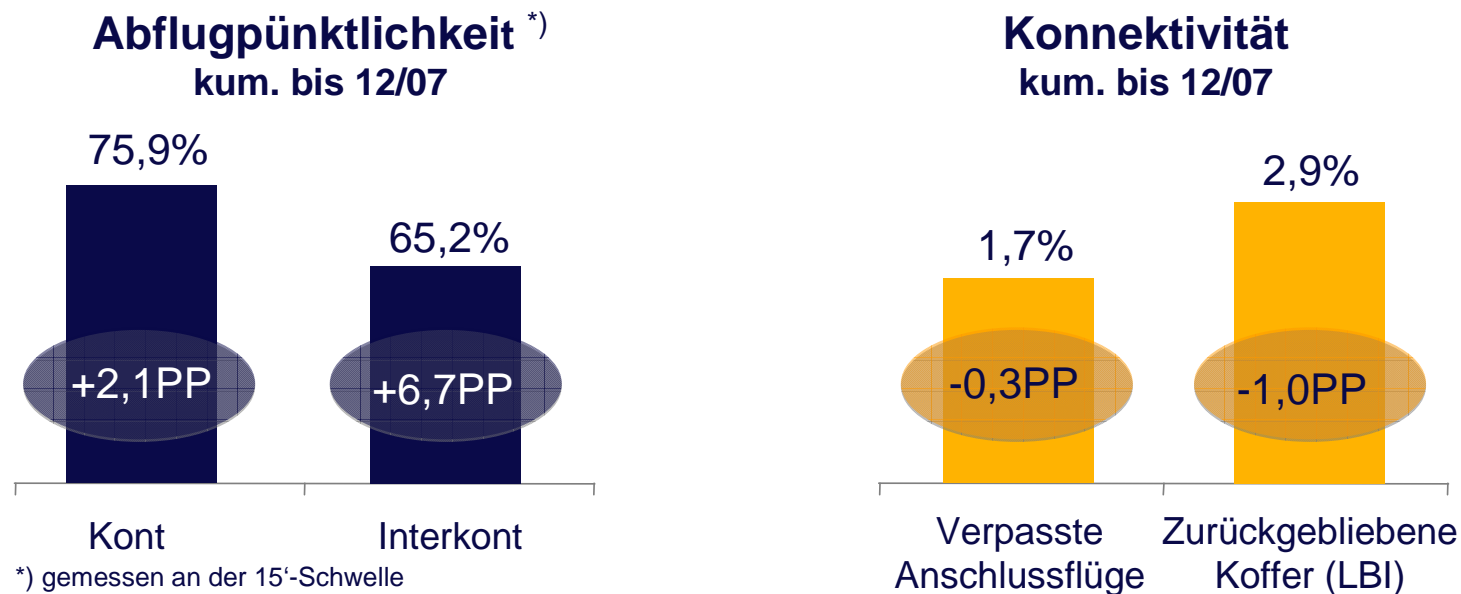
Quelle: ACAS, Stand Januar 2008

Unser Geschäftsergebnis ist volatil



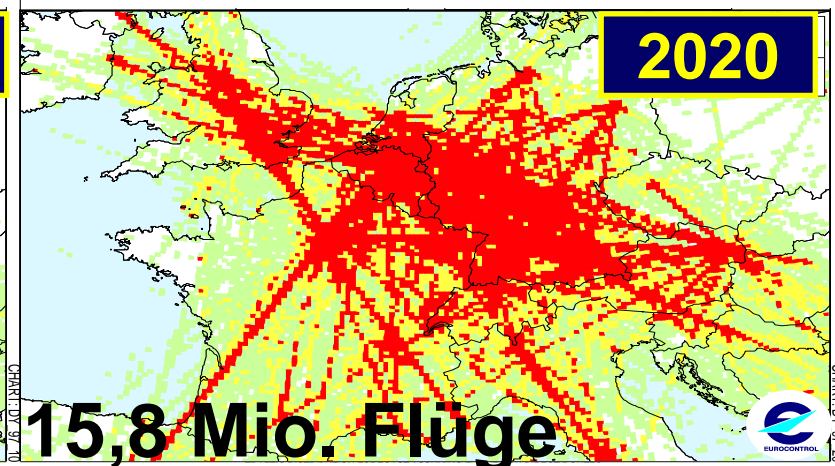
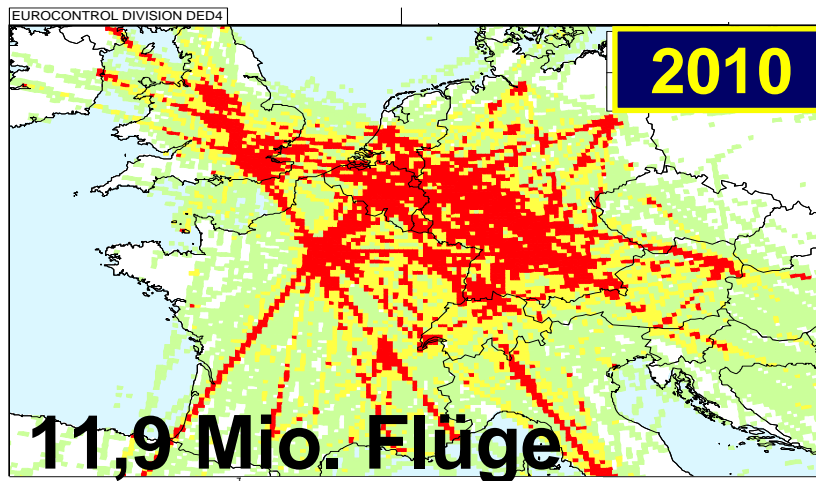
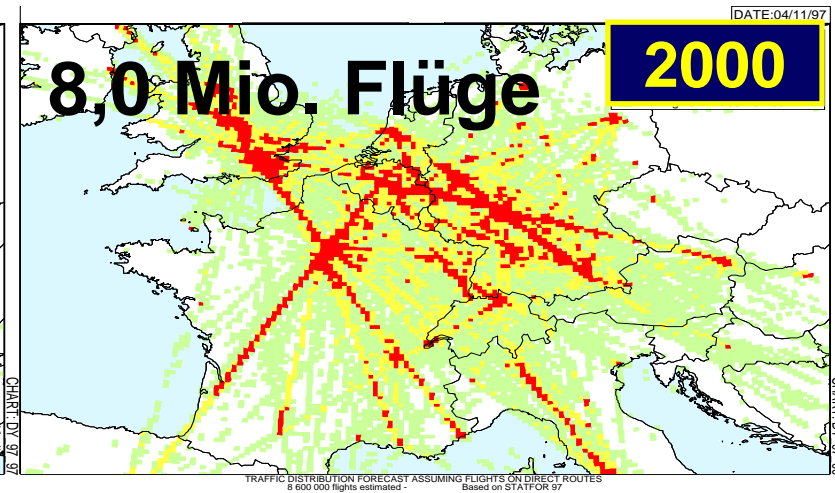
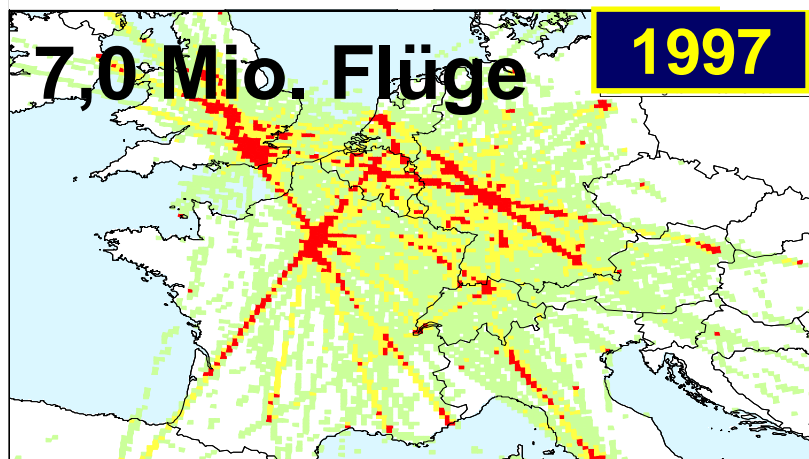
Die Maßnahmen zur Qualitätssteigerung zeigen positive Wirkung

Vorjahresvergleich der Qualitätskennziffern



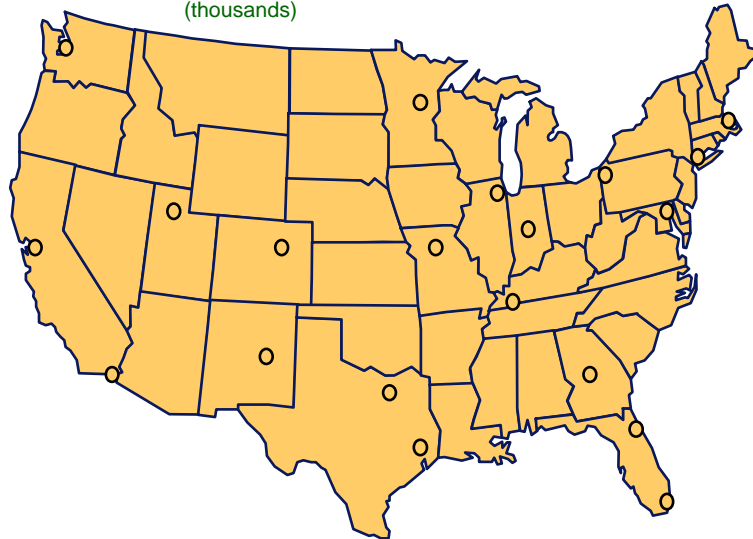
- Deutliche Verbesserung der Interkont-Pünktlichkeit
- 135.000 weniger zurückgelassene Gepäckstücke in 2007

Das Wachstum im EU-Luftraum wird vor allem die Infrastruktur belasten



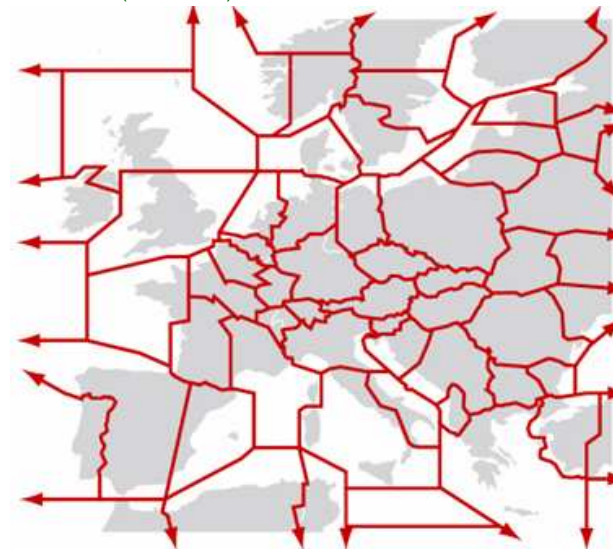
Vergleich Flugsicherungen USA und Europa

USA: Luftraum [Mio. km²] 9,8
 Hubs 31
 IFR flights (thousands) 17.678



- 1 ATC-Organisation (zivil + mil.)
- 21 En-route-Center
- 1 Betriebssystem
- 1 Programmiersprache
- 900 Flüge / Lotse
- 380 US \$ ATC-Kosten / Flug

Europa: Luftraum [Mio. km²] 10,5
 Hubs 27
 IFR flights (thousands) 8.120

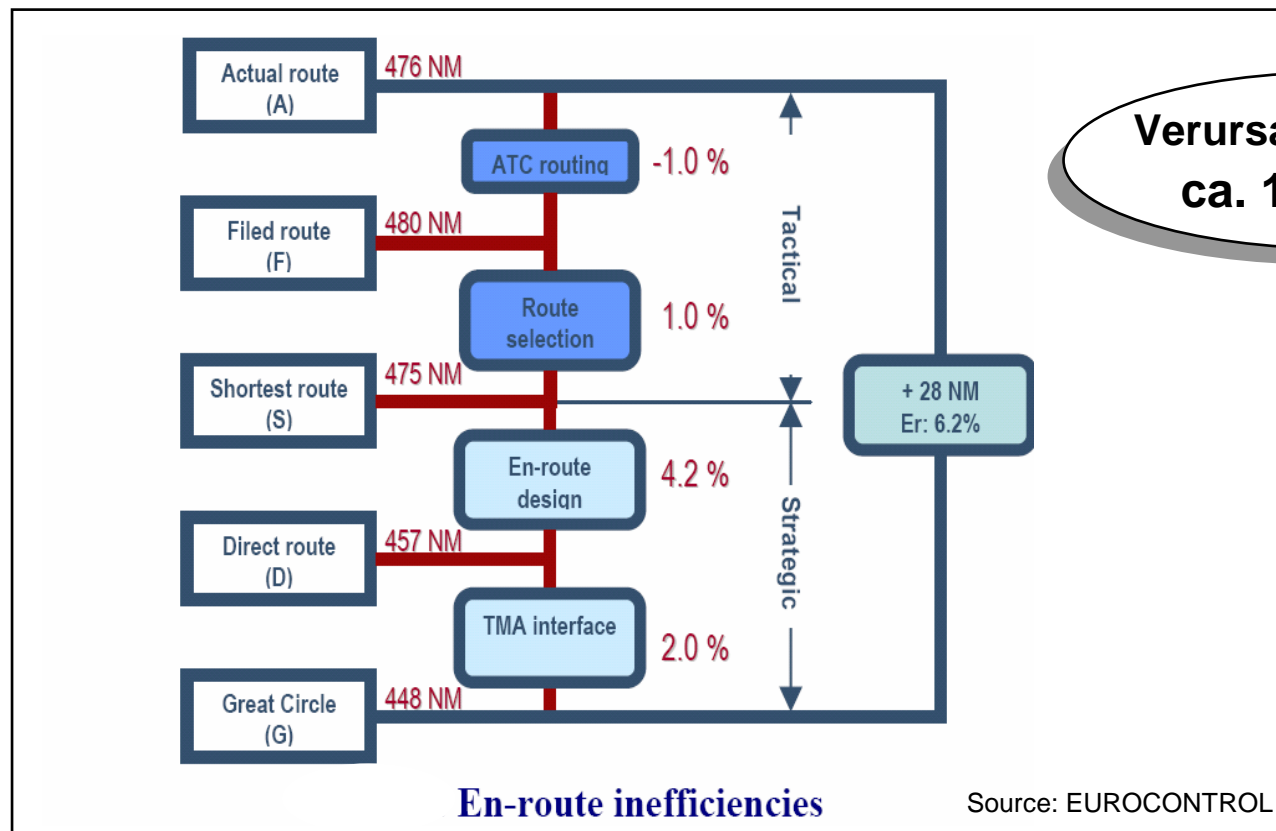


- 47 ATC-Organisationen (zivil + mil.)
- 57 En-route-Center
- 22 Betriebssysteme
- 30 Programmiersprachen
- 480 Flüge / Lotse
- 667 US \$ ATC-Kosten / Flug

Quelle: Eurocontrol
 Quelle: PRR 6, EUROCONTROL

Durch Routenführung und suboptimale Ressourcennutzung entstehen den Airlines ...

Überhöhte Kosten und Ineffizienz: Flugwegineffizienzen



Verursachte Kosten:
ca. 1 Mrd. EUR

Das Delta der Distanz zwischen der geflogenen Route über das gewachsene Luftstraßensystem und der direkten Route beträgt 4,2% (oder insgesamt ca. 300 Mio. km).