



Andreas Dufner

**Rede auf der Hauptversammlung
der Deutschen Lufthansa AG am 29.04.2010**

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren des Aufsichtsrats,
sehr geehrte Herren des Vorstands,
sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre!

Mein Name ist Andreas Dufner. Ich spreche für den Dachverband der Kritischen Aktionäre und vertrete bei der heutigen Hauptversammlung mehr als 50.000 Aktien.

„Tödlicher Lärm“, unter dieser Überschrift berichtete das Magazin „DER SPIEGEL“ in seiner Ausgabe vom 15.12.2009 über die Gesundheitsrisiken, welche durch Fluglärm verursacht werden. Dies mag zunächst etwas reißerisch klingen. Dass Lärm auf Dauer krank macht, gilt heute aber als gesichert. Auch Fluglärm! Besonders nachts!

Zu diesem Schluss kommt auch die kürzlich hier in Berlin von Prof. Eberhard Greiser vorgestellte Studie „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm“. Das Ergebnis ist eindeutig:

Prof. Greiser, der im Auftrag des Umweltbundesamtes die Krankenkassendaten von über einer Million Menschen, die im Einzugsgebiet des Flughafens Köln/Bonn leben, untersucht hat, weist nach, dass durch den nächtlichen Fluglärm sowohl ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen als auch für Schlaganfälle festgestellt werden kann. Bei Frauen sind zudem die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht.

Diese neuen Ergebnisse stehen im Einklang mit der vorausgegangenen „Arzneimittelstudie“, die höhere Medikamentenverschreibungen bei Personen nachwies, die nächtlichem Fluglärm ausgesetzt sind; hier insbesondere Schlafmittel, Antidepressiva, Mittel gegen Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Medikamente gegen Bluthochdruck.

Ganz besonders Personen mit Vorerkrankungen und einem erhöhten Erholungsbedarf werden in ihrer Lebensqualität durch den Fluglärm besonders spürbar eingeschränkt.

Da der Fluglärm zudem das Immunsystem schwäche, haben sich in Flughafenregionen auch die Zahl Krebserkrankungen erhöht.

Diese Ergebnisse korrelieren auch mit Ergebnissen, die Gutachter beispielsweise in den Niederlanden und in Skandinavien bei ähnlichen Untersuchungen gewonnen haben.

Eine große von der EU geförderte Studie (HYENA-Studie aus dem Jahre 2008) im Umfeld von 6 europäischen Großflughäfen (London-Heathrow, Mailand, Amsterdam-Schiphol, Athen, Stockholm-Arlanda und Berlin-Tegel) stellte ebenfalls ähnliche fluglärmbedingte Gesundheitsrisiken fest.

Macht also auch der Kranich krank?

Von Flughafenbetreibern und Fluggesellschaften (auch von Lufthansa-Vertretern) und den entsprechenden Lobbyisten wurden sie gerne klein geredet: die Belastungen durch Fluglärm und die damit verbundenen gesundheitlichen Beeinträchtigungen.

Auch gegen die Greiser-Studie wurde bereits polemisiert, z.B.: die Studie sei auf gesetzlich Krankenversicherte beschränkt.

Als ob es genetische Unterschiede zwischen gesetzlich und privat Krankenversicherten gäbe!? ...

(so weit sind wir dann doch noch nicht!)

Oder: "schnarchende Ehegatten machen auch Krach", wie eine Bundestagsabgeordnete kürzlich besonders geistreich anmerkte.

FRAGEN nun an den Vorstand:

Nehmen Sie die von Prof. Greiser durchgeführten Studien ernst?

Wie bewerten Sie die Studien?

Welche Folgerungen und Konsequenzen ziehen Sie daraus?

Der "SPIEGEL" schreibt in der o.g. Ausgabe: "Das Werk [gemeint ist die Greiser-Studie] hat die Qualität, eine neue Debatte über strengere Lärmgrenzwerte und Nachtflugbeschränkungen an deutschen Flughäfen auszulösen. Die Studie bietet Bürgerinitiativen und Flughafen-Anlieger-Kommunen erstmals belastbare Angaben darüber, wie viele zusätzliche Krankheitsfälle bei welchen Lärmbelastungen zu erwarten sind."

Frage: Halten Sie die heute geltenden Lärm-Grenzwerte angesichts der Studie überhaupt noch für verantwortbar?

Bedingt durch die Besonderheiten des Flugbetriebs am Flughafen Köln/Bonn (besonders hoher Nachtfluganteil) sollten weitere Analysen folgen. Bisher gibt es beispielsweise noch keine Antwort auf die Frage, ob eine direkte Übertragung der Studienergebnisse auf andere Flughäfen möglich ist.

Fragen:

Wie soll der Nachtflugbetrieb auf anderen deutschen Flughäfen gestaltet werden, bis diese Frage geklärt ist?

Wie viele Frachtflugzeuge vom Typ MD-11, die als besondere Krachmacher gelten, hat die Lufthansa bzw. Lufthansa Cargo AG derzeit in Betrieb und voraussichtlich wie lange noch?

Auf der Lufthansa-Homepage ist unter dem Stichwort "Soziale Verantwortung" die "Balance im Dreieck der Kunden-, Aktionärs-, und Mitarbeiterinteressen" als ein Leitprinzip des Unternehmens formuliert.

Ich denke es ist an der Zeit, bei diesem Balanceakt die Interessen von Millionen Menschen, die im Umfeld von Flughäfen wohnen, stärker mit einzubeziehen und wissenschaftlich fundierte Befunde, die den direkten Zusammenhang von Fluglärm und Krankheitsrisiken belegen, zu respektieren und quasi in die Unternehmensphilosophie mit aufzunehmen.

Keinesfalls aber darf es zu weiteren Lockerungen des Nachtflugverbots an deutschen Flughäfen kommen. Im Gegenteil, es ist dringend neu zu prüfen, welche Nachtflüge wirklich unabdingbar notwendig sind.

Sparprogramm "Climb 2011" / Erneuerungsprogramm für die Kabinenausstattung der Kontinentalflotte

Laut Ihrem "Ergebnissicherungsprogramm Climb 2011" wurde ein umfangreiches Erneuerungsprogramm für die Kabinenausstattung der Kontinentalflotte beschlossen.

So sollen bei der Flotte der Boeing 737 und der A320, mithin bei 165 Flugzeugen, die Bordküchen verkleinert und die Garderoben ausgebaut werden.

Bei 43 Airbussen des Typs A321 sollen jeweils eine Toilette und eine Bordküche komplett entfernt werden.

Dafür sollen neue Sitzreihen eingebaut werden, was mit Kosten in Höhe von mehreren Hundert Millionen Euro zu veranschlagen ist.

Frage: Wie hoch sind die Kosten für diese Umgestaltungen genau und warum ist sie überhaupt schon jetzt notwendig??

Flugbegleiter befürchten jedoch, dass der Komfort für den Fluggast darunter leiden wird und sich die Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals noch weiter verschlechtern werden.

Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Vorhabens ergeben sich auch daraus, dass die Verkehrsauslastung im Bereich Europa lediglich 60,4 % beträgt (Zahl aus Ihrer "Investor Info Januar 2010").

Diese Auslastung ist in allen Geschäftsjahresberichten, die Sie, Herr Mayrhuber, abgegeben haben, ähnlich niedrig.

Augenscheinlich besteht also an der Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten *überhaupt* kein Bedarf.

**Ich frage mich – und vor allem frage ich Sie:
wie ist dies aus betriebswirtschaftlicher Sicht begründbar?**

Erst in den Jahren 2005 bis 2006 wurde die Bestuhlung bei der oben angesprochenen Flotte von 165 Flugzeugen komplett ausgetauscht. Auch damals wurden hierfür dieselben Argumente genannt, die auch heute wieder herhalten müssen:

Kostensenkung und Steigerung der Erlöse / leichtere Sitze und verbesserter Ergonomie / höhere Sitzplatzkapazität.

Die jetzige Bestuhlung wurde damals geradezu als *Innovation* gefeiert ...

Die praktische Realität sieht jedoch anders aus:

Der Komfort ist deutlich geringer als bei den früheren sog. "Convertible Seats". Das Handgepäck kann nur erschwert verstaut werden.

Frage: Wurden die Sitze, die heute Verwendung finden, vor ihrem Einbau nicht eingehend geprüft? Wie sonst kam es zu diesem "Irrtum"?

Aus Fehlern wird man klug, heißt es !:

Bereits 2005 wurden einige Boeing 737 mit einer Bestuhlung ausgerüstet, die derjenigen vergleichbar ist, welche die Lufthansa künftig einzubauen gedenkt.

Damals rissen die Beschwerden seitens der Kunden und Mitarbeitern nicht ab.

Anscheinend kamen Sie, Herr Mayrhuber, selbst in den zweifelhaften Genuss einer solchen Sitzplatzgelegenheit, woraufhin Sie sich sehr kritisch über diese Sitze geäußert haben sollen. **Trifft das zu?**

Jedenfalls wurden diese Sitze schon 2007 wieder ausgebaut und durch die jetzigen ersetzt. Ein Millionen-Schaden.

Frage: Wird jetzt ein Fehler im großen Maßstab wiederholt Wenn nein, was genau ist bei der geplanten Bestuhlung anders?

Nach Informationen einiger Lufthanseaten, warnen seit November 2009 Mitarbeiter auf Personalversammlungen, in Briefen und E-Mails vor den drohenden

Konsequenzen ihres Sparprogramms "Climb 2011". Ein Dialog der Firmenleitung mit den Mitarbeitern findet entgegen plakativer Bekundungen jedoch kaum statt. Es entsteht der Eindruck, dass Sie den praktischen Erfahrungen ihrer Mitarbeiter kein Vertrauen schenken oder diese bewußt übergehen. Offiziell wird keine Stellung zu den Briefen und E-Mails genommen, in denen ihre Mitarbeiter Kritik äußern und Ideen einzubringen versuchen.

Frage: Gibt es hierzu konkrete Gegenbeispiele? Wenn ja, welche?

Dialog meint bei der Lufthansa vermutlich *Einbahnstraße*. Wie anders ist die folgende Passage aus dem Sparprogramm "Climb 2011" zu interpretieren, ich zitiere:

*"Bei einem Programm dieser Größenordnung ist es wichtig, die Mitarbeiter von Anfang an einzubeziehen, **ihnen zu verdeutlichen:** Wir haben unsere Zukunft selbst in der Hand – und zugleich **keine Zeit zu verlieren.** In Dialogveranstaltungen haben wir die **Ausgangslage erläutert** sowie die Gründe, warum es zu Climb 2011 **keine Alternative gibt.**"*
[Hervorhebungen vom Verfasser] Ende des Zitats.

Dialog, Herr Klühr, geht anders!
Bleibt zu hoffen, dass die Einbahnstraße nicht eines Tages noch zur Sackgasse wird!

Ein Stichwort darf aktuell natürlich nicht fehlen: Aschewolke!

Manch einer kann es möglicherweise kaum noch hören, deshalb in aller Kürze:

Herr Mayrhuber, als der Bundesverkehrsminister auf "Nummer sicher" ging, und ein Flugverbot anordnete, reihten Sie sich schnell in den Chor der Kritiker ein und forderten die Aufhebung des Flugverbots, obwohl hinsichtlich der Gefährdungslage kaum Erfahrungen vorlagen und die Datenlage äußerst dünn war. Geht auch hier Rendite vor Sicherheit?

Finanzhilfen vom Staat werden gar gefordert.

Nun kommt der Boomerang zurück: Politiker und Versicherungsunternehmen wenden ein, die Airlines hätten es versäumt – auch die Lufthansa – sich gegen derartige Ausfälle zu versichern, obwohl dies längst möglich gewesen wäre.

Die Münchner Rückversicherungsgesellschaft betont etwa, dass wetterbedingte Betriebsunterbrechungen, zu denen auch solche aufgrund einer Vulkanaschewolke zählen, versichert werden könnten. Es sei deshalb nicht akzeptabel, dass die Lufthansa und andere Fluggesellschaften jetzt Hilfe vom Staat fordern.

Letzte Frage: Herr Mayrhuber, wie sehen Sie das?

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!