



# POLITIKBRIEF

Luftverkehrspolitik für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

4/18



<b>Zuverlässigkeit im Luftverkehr:</b> Gemeinsam mehr Qualität erreichen	1
<b>Zusätzliche Boarding-Kontrollen:</b> Sicher ist nur das Verspätungs-Risiko	2
<b>Neues Drehkreuz in Istanbul:</b> Deutscher Luftverkehr unter Druck	3
<b>Fluglärm:</b> Baugenehmigungen konterkarieren Lärmreduktionen	4
<b>Lounge:</b> Damit es auch am Himmel lecker schmeckt	5
<b>Telegramm:</b> Weitere 3 Milliarden Euro für effiziente Flotte   Frauen im Cockpit   Stakeholder-Befragung 2018   Ausbildungsoffensive 2019	6
<b>Kontakt:</b> Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	7

Zuverlässigkeit im Luftverkehr

# GEMEINSAM MEHR QUALITÄT ERREICHEN

Mehr als ein Drittel aller europäischen Flüge waren diesen Sommer verspätet. Diese Quote ist für die Luftverkehrswirtschaft nicht akzeptabel. Am 5. Oktober vereinbarten Vertreter von Politik, Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugsicherung Maßnahmen für mehr Zuverlässigkeit und Qualität.

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft zeigt deutliche Schwachpunkte. Die Flugsicherung leidet unter zu wenig Fluglotsen bei deutlich steigendem Verkehr. An den Flughäfen herrschen bei der Passagier- und Gepäckabfertigung Kapazitätsengpässe. Die Sicherheitskontrollstellen entpuppen sich als Nadelöhr. Und auch bei den Airlines häufen sich Probleme. Wesentliche Ursachen sind Anlaufschwierigkeiten im Zuge der Air-Berlin-Integration und verspätete Flugzeugauslieferungen aufgrund von Triebwerksproblemen.

**Lufthansa investiert**

Als größte europäische Fluggesellschaft steht Lufthansa zu ihrer Verantwortung und ergreift eigene Maßnahmen, um die Qualität zu erhöhen:

- **Kapazitäten:** Um die verspäteten Auslieferungen und überdurchschnittlichen Wartungsarbeiten rund um den neuen Flugzeugtyp Airbus A320neo kurzfristig zu kompensieren,

schafft Lufthansa neun zusätzliche Flugzeuge des Vorgängermodells A320ceo an. Zudem werden ab 2019 mehr Reserveflugzeuge vorgehalten.

- **Qualitätssicherung:** Um den Flugbetrieb zu stabilisieren, investiert die Lufthansa Group in den kommenden Monaten rund eine viertel Milliarde Euro. So werden allein zur Sicherstellung der operativen Qualität 600 Mitarbeiter neu eingestellt.
- **Kommunikation:** Lufthansa wird ihre Kunden künftig noch früher und schneller über Änderungen informieren. Zudem werden Kompensationsprozesse beschleunigt.

Alle Reformfelder – die politischen ebenso wie die unternehmerischen – müssen jetzt gemeinsam und rasch angegangen werden. Damit der deutsche Luftverkehr neben Sicherheit auch wieder für Verlässlichkeit steht.

**QUALITATIVES WACHSTUM GEMEINSAM SICHERSTELLEN**

In den vergangenen 20 Jahren haben sich die Passagierzahlen an deutschen Flughäfen nahezu verdoppelt. Um qualitatives Wachstum wieder zu ermöglichen, muss jeder Systempartner optimale Leistung bringen. Und alle gemeinsam müssen effizient zusammenarbeiten.

„Alle Systempartner müssen nun ihr Bestes geben. Airlines, Airports und Flugsicherung. Fakt ist: Die Leistung des Systems wird bestimmt durch die Leistungsfähigkeit des schwächsten Glieds in der Kette.“

**CARSTEN SPOHR**  
CEO Lufthansa Group

**+98%**  
Passagiere an deutschen Flughäfen



## Zusätzliche Boarding-Kontrollen

# SICHER IST NUR DAS VERS PÄTUNGS-RISIKO

Politik und Luftverkehrswirtschaft wollen gemeinsam zu mehr Pünktlichkeit im Luftverkehr beitragen, so das einhellige Bekenntnis auf dem „Luftverkehrsgipfel“. Dafür sind insbesondere effiziente Prozesse an den Flughäfen unerlässlich. Zeitgleich erwägen Bundesländer allerdings, dass Airlines künftig die Boardkarten mit Ausweispapieren der Reisenden abgleichen sollen. Das Boarding würde dadurch verzögert, die Pünktlichkeits-Zielsetzung konterkariert. Und das, ohne einen erkennbaren Sicherheitsgewinn zu generieren und entgegen der Empfehlung der EU-Kommission.

### ABFERTIGUNGSDAUER WÜRD SICH DEUTLICH ERHÖHEN

An deutschen Flughäfen starten rund 320.000 Reisende pro Tag. Jede Identitätskontrolle benötigt durchschnittlich 5 Sekunden, so der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft. Und sollten Passagiere ihr Gepäck bereits abgegeben, ihre Ausweispapiere zum Boarding jedoch nicht zur Hand haben, müssen die Koffer wieder ausgeladen werden – massive Verspätungen sind vorgezeichnet.



Quellen: BDL, Statistisches Bundesamt

Die Gesetzesinitiative zielt darauf ab, Reisewege und Reisepläne potenzieller Straftäter zu erfassen. Dafür sollen Mitarbeiter der Fluggesellschaften beim Boarding erstens die Ausweispapiere der Reisenden überprüfen und diese zweitens mit den Buchungsdaten abgleichen. Ein Ansatz, der nicht überzeugt:

- **Airline-Mitarbeiter sind keine Polizisten:** Die Airline-Mitarbeiter sind dafür ausgebildet, Tickets zu prüfen und den Gästen das Reisen zu erleichtern. Sie sind hingegen nicht qualifiziert, die Echtheit von Ausweispapieren zu überprüfen. Das ist Aufgabe der Polizei.
- **Flugtickets für den Zweck ungeeignet:** Auf Bordkarten werden Namen gekürzt und zahlreiche Zeichen wie Umlaute im Vergleich zu den Ausweispapieren abweichend dargestellt. Bei Passagieren mit ausländischen Namen und Papieren verschärft sich dieser Aspekt noch. Der Gesetzesvorschlag sagt nicht, wie damit umzugehen ist.
- **Fahndungslisten liegen nicht vor:** Um einzuschätzen, ob ein Passagier von der Polizei gesucht wird, müssten den Airline-Mitarbeitern sensible Dateien wie Fahndungslisten zugänglich sein. Diese sind allerdings aus guten Gründen nur den Behörden vorbehalten.

- **„Frühzeitig“ ist woanders:** Der Gesetzgeber will „frühzeitig“ Reisepläne von verdächtigen Personen erfassen. Das wird unmittelbar vor Betreten eines Flugzeuges verfehlt.
- **Andere Verkehrsträger außen vor:** Im grenzüberschreitenden Bahn-, Bus- und Pkw-Verkehr sind ähnliche Maßnahmen innerhalb des Schengenraums nicht angebracht – aus guten Gründen.
- **Weitere Komplikationen:** Haben Passagiere ihren Pass nicht zur Hand, muss ihr bereits eingetragenes Gepäck wieder ausgeladen werden – die daraus resultierenden Verzögerungen sind enorm.

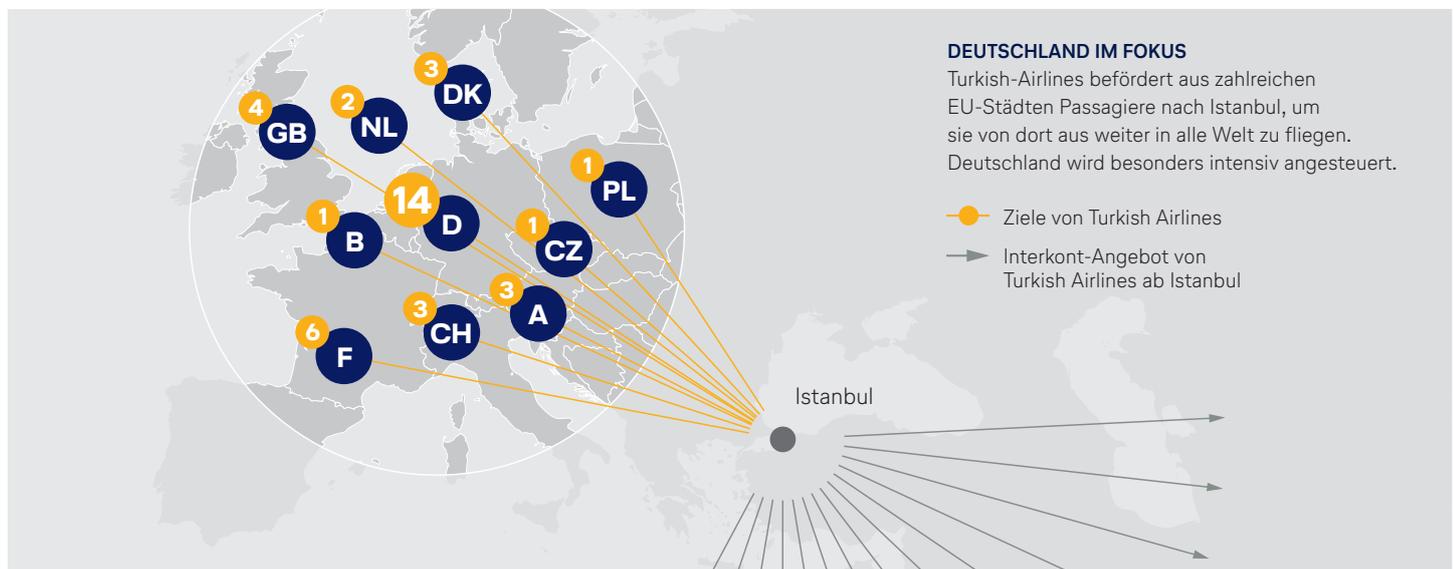
### Gefahrenabwehr konzentriert sich auf Sicherheit an Bord

Bei der Luftverkehrssicherheit geht es darum, gefährliche Gegenstände oder Substanzen nicht an Bord kommen zu lassen. Die Identitätsüberprüfung trägt hierzu nichts bei. Die EU hat sich daher bewusst gegen diese nun in Deutschland vorgeschlagene Maßnahme entschieden. Entsprechend gibt es auch keine Ausweispflicht im Schengenverkehr. Nur die Polizei kann Identitäten zweifelsfrei feststellen. Airline-Mitarbeiter dafür in die Pflicht zu nehmen, bietet keinen Sicherheitsmehrwert – führt allerdings zu millionenfachen Verzögerungen beim Boarding.

## Neues Drehkreuz in Istanbul

# DEUTSCHER LUFTVERKEHR UNTER DRUCK

Ende Oktober eröffnet die Türkei ihren neuen Flughafen in Istanbul. Die Kapazität beträgt 90 Millionen Passagiere pro Jahr, in der Endausbaustufe sogar 200 Millionen Reisende. Zum Vergleich: In Frankfurt starteten und landeten 2017 rund 64,5 Millionen Passagiere. Die türkische Infrastrukturpolitik zielt darauf ab, Umsteigepassagiere insbesondere auch von EU-Airports abzuziehen.



Istanbul als Drehkreuz ist ohne Turkish Airlines als Home-Carrier undenkbar. Das halbstaatliche Unternehmen verfolgt ehrgeizige Wachstumspläne. So wächst die Passagierflotte bis Ende 2023 um rund 50 Prozent auf 460 Flugzeuge. Die Maschinen sollen auch auf Strecken in die EU eingesetzt werden. Damit wird Turkish Airlines noch mehr Fluggäste aus der EU zunächst nach Istanbul befördern, um sie dort in Langstreckenflugzeuge gen Fernost und Afrika umsteigen zu lassen. Istanbul konkurriert um die gleichen Passagiere wie London, Frankfurt oder München.

Der deutsche Markt spielt dabei eine wesentliche Rolle. Schon heute fliegt Turkish Airlines pro Tag durchschnittlich 38 Mal nach Deutschland. Insgesamt stehen hierzulande 14 Airports auf dem Flugplan. Zum Vergleich: In Frankreich steuert Turkish Airlines sechs, in Großbritannien vier Destinationen an.

### Ungleiche Rahmenbedingungen

Der türkische Staat forciert diese Luftfahrt-Expansion durch maßgeschneiderte Rahmenbedingungen. Beispiele:

- **Steuern:** Sonderbelastungen wie die in Deutschland geltende Luftverkehrsteuer fallen in der Türkei – wie auch

in den allermeisten EU-Staaten – nicht an. In Deutschland betragen die Belastungen allein 2017 über 1,1 Milliarden Euro.

- **Luftsicherheitskontrollen:** In Deutschland müssen Airlines die Kosten unter anderem für die Passagier- und Gepäckkontrollen komplett selbst zahlen. Pro Passagier fallen dafür beispielsweise in Frankfurt 9 Euro an. In der Türkei beteiligt sich der Staat, die Airlines zahlen etwa 1,60 Euro pro Fluggast.
- **Betriebsbeschränkungen:** In Istanbul können Flugzeuge rund um die Uhr fliegen. Die teure Infrastruktur kann so optimal ausgelastet werden. Anders in Frankfurt und München, wo weitreichende Beschränkungen herrschen.

Die Lufthansa Group musste in den vergangenen fünf Jahren ihr Türkei-Programm um 50 Prozent reduzieren. Der neue Airport in Istanbul tritt an, weitere Passagierströme abzuziehen. Das fällt umso leichter, da die Airlines am Bosphorus unter ungleich leichteren Rahmenbedingungen arbeiten können. Vor diesem Hintergrund sind EU, Bund und Länder aufgerufen, den heimischen Luftverkehr von einseitigen Belastungen zu befreien, beziehungsweise die Modernisierung unserer Infrastruktur aktiv zu begleiten.

Fluglärm

# BAUGENEHMIGUNGEN KONTERKARIEREN LÄRMREDUKTIONEN

Das Verlangen nach mehr Mobilität – ob aus privaten oder geschäftlichen Gründen – zählt weltweit zu den Megatrends. Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sind gefordert, möglichst nachhaltige und damit auch leise Mobilität zu ermöglichen. Airlines und Flughäfen sind seit Jahren auf einem guten Weg. Allerdings werden die Erfolge durch fragwürdige Baugenehmigungen konterkariert.

**Baugenehmigungen widersprechen ICAO-Zielsetzung**

Die UN-Luftfahrtorganisation ICAO gibt weltweit bindende Leitlinien vor, um Lärmprobleme in Flughafennähe zu lösen. Dazu zählt insbesondere eine verantwortungsbewusste Siedlungspolitik. Doch nicht alle Kommunen und Bundesländer werden der damit einhergehenden Verantwortung gerecht: Laut einer Studie der Uni Bonn und der RWTH Aachen rücken Wohn- und Gewerbegebiete immer näher an die Flughäfen heran, indem Baulücken geschlossen, bestehende Siedlungen nachverdichtet oder sogar vollkommen neue Siedlungsbereiche ausgewiesen werden. Untersucht wurden Frankfurt, München, Düsseldorf, Hamburg, Köln/Bonn und Hannover.

**Mehr Menschen werden Fluglärm ausgesetzt**

Diese Genehmigungspraxis führt dazu, dass immer mehr Menschen in Flughafennähe leben und arbeiten. Quantifiziert wurde der Zuzug-Effekt jüngst am Flughafen Zürich. So stieg laut des aktuellen Flughafenberichtes des Kantons Zürich die Bevölkerung rund um den Flughafen von 2015 auf 2016 um

1.600 auf 83.800. Dieser Zuzug ist seit Jahren zu beobachten und Hauptgrund, weshalb immer mehr Menschen Fluglärm ausgesetzt sind. Dies sei „auch Ausfluss des kantonalen Raumordnungskonzepts, das gerade in Flughafennähe eine verstärkte Siedlungsentwicklung vorsieht“.

**Lufthansa Group investiert in leisere Flugzeuge**

Politik und Wirtschaft können nur gemeinsam Menschen von Fluglärm entlasten. Aufgabe der Kommunen und Länder sollte es sein, rund um Flughäfen neue Bebauungen möglichst gering zu halten. Die wesentliche Aufgabe der Airlines lautet wiederum, möglichst leises Fluggerät einzusetzen. Die Lufthansa Group kommt ihrer Verantwortung insbesondere durch Investitionen in neuestes Fluggerät nach. Aktuelles Beispiel: Ende September hat das Unternehmen 27 weitere Airbus A320neo und A321neo – deren Lärmteppiche gemessen an den Vorgängermodellen nur halb so groß sind – zum Listenpreis von rund 3 Milliarden Euro bestellt.

**BEISPIEL KÖLN/BONN**

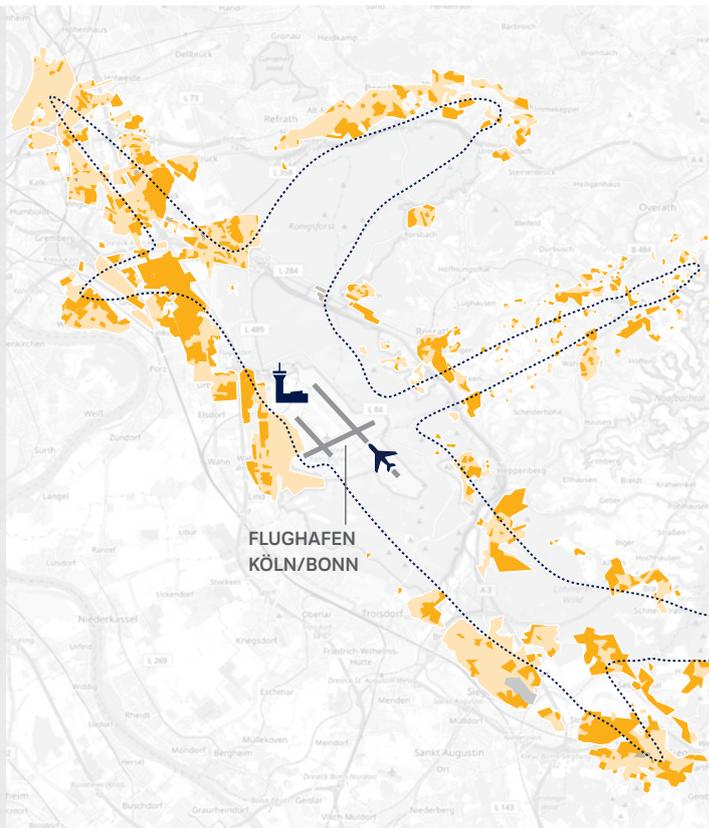
Im Umland des Flughafens Köln/Bonn sind innerhalb wie auch außerhalb der Lärmschutzzonen in den vergangenen 50 Jahren stetig Siedlungsflächen entwickelt worden. Seit den 80er Jahren steht die Nachverdichtung bestehender Siedlungsflächen im Vordergrund.

**WOHNSIEDLUNGEN UND GEWERBEFLÄCHEN**

- bis 1961
- 1961 bis 2013

**NACHT-SCHUTZZONE**  
zwischen 22 – 6 Uhr  
55 dB(A) Dauerschallpegel  
(6 Einzelfälle 57 dB(A))

Quellen: RWTH Aachen, Universität Bonn



**VORTEIL LUFTVERKEHR: LÄRM WIRKT LOKAL**

Laut Umweltbundesamt sind nach Erhebungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie deutschlandweit 8,7 Millionen Menschen von Straßenlärm, 6,4 Mio. von Schienenlärm und 0,8 Mio. Menschen von Fluglärm betroffen. Zwischen 22.00 und 6.00 Uhr sind die Unterschiede noch größer: Straßenlärm beeinträchtigt 5,6 Millionen, Schienenlärm 5,2 Mio. und Fluglärm 0,2 Mio. Menschen.

**FLUGLÄRMSCHUTZGESETZ AUSREICHENDE GRUNDLAGE**

2007 hat der Bundestag nach intensiven Beratungen das Fluglärmschutzgesetz von 1971 umfassend novelliert. Seither hat die Lärmwirkungsforschung keine neuen Erkenntnisse hervorgebracht. Das bestätigt auch die jüngste Rechtsprechung des VGH Kassel. Eine Änderung des Fluglärmschutzgesetzes im Rahmen der aktuellen Evaluierung wäre sachlich nicht begründet.

## Lounge

DAMIT ES AUCH AM HIMMEL  
LECKER SCHMECKT

Die Sinne reagieren auf Geschmäcker am Boden und in großen Höhen sehr unterschiedlich. So würden Speisen, wenn sie nicht besonders zubereitet werden, über den Wolken eher fad schmecken, als ob man eine Erkältung hätte. Spezialisierte Köche der Lufthansa Tochter LSG Group entwickeln für diese Bedingungen passende Rezepturen – ob für Passagiere in Flugzeugen oder Astronauten auf der Weltraumstation ISS.

**Dem guten Geschmack auf die Sprünge helfen**

Luftdruck, aber auch Luftfeuchtigkeit und Vibrationen, die während des Reisefluges erhöht sind, beeinflussen die Geschmackssinne erheblich. So werden Frucht- und Haushaltszucker während eines Reisefluges in etwa 10.000 Metern Höhe zwischen 15 und 20 Prozent weniger wahrgenommen. Bei Salz liegt die Beeinträchtigung sogar bei bis zu 30 Prozent. Hingegen werden saure Geschmacksnuancen stärker wahrgenommen – auf Zitronensaft-Spritzer in Nachspeisen und Soßen wird deshalb verzichtet.

Um dem faden Geschmack beizukommen, nützt es jedoch nichts, die Speisen einfach schärfer zu salzen oder zu zuckern. Vielmehr kommt es darauf an, noch stärker mit Kräutern und weiteren Gewürzen zu arbeiten – ob in 10 Kilometern oder 400 Kilometern Erdentfernung.

**Mit Käsespätzle ins All**

Seit Anfang Juni arbeitet Alexander Gerst mit fünf Kollegen auf der Raumstation ISS. Mit an Bord genommen hat er sechs verschiedene Mahlzeiten, die er sich von der LSG gewünscht und vorab probiert hat. Diese Mahlzeiten ergänzen die übliche Astronautennahrung und sind für besondere Anlässe vorgesehen.

Ein Jahr haben die Luftfahrt-Caterer daran gearbeitet, unter anderem Käsespätzle, Maultaschen und Ofenschlupfer mit Zwetschgenröster entsprechend den Vorstellungen von Alexander Gerst und den Vorgaben der europäischen Weltraumorganisation ESA zu kreieren. Die Astronauten müssen das Essen auch bei Schwerelosigkeit gut verzehren können. Einzelne Bestandteile dürfen sich nicht ohne Weiteres lösen und womöglich durch die Raumstation wabern. Und entsprechend den ESA-Vorgaben müssen die Speisen mindestens zwei Jahre haltbar sein und dennoch alle wichtigen Nährstoffe aufweisen. Herkömmliche Konservierungsmethoden stoßen dabei an ihre Grenzen und LSG hat entsprechend neuartige Verfahren genutzt – ein Wissensvorsprung, der eines Tages vielleicht auch in der zivilen Luftfahrt von Vorteil ist.

**Das fliegende Speisezimmer**

Lebensmittel an Bord eines Airbus A380 von München nach Los Angeles:



**420**  
vegetarische  
Mahlzeiten



**780**  
Mahlzeiten  
mit Fleisch



**300**  
Flaschen und  
Dosen Bier



**16**  
verschiedene  
Softdrinks



**20**  
Sorten  
Heißgetränke



**3.000**  
Besteckteile



**1.200**  
Brote und  
Brötchen



**900**  
Liter  
Wasser

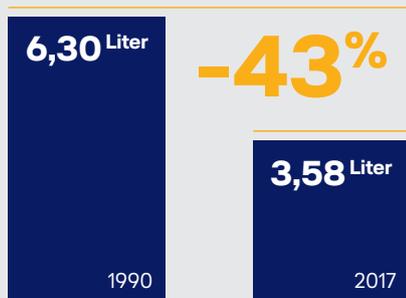
Telegramm

Klimaschutz

LUFTHANSA GROUP INVESTIERT WEITERE 3 MILLIARDEN EURO IN DIE FLOTTE

Investitionen in eine möglichst verbrauchsarme Flugzeugflotte sind der beste Klimaschutz. In diesem Sinne hat die Lufthansa Group Ende September 27 Airbus A320neo und A321neo bestellt. Die Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge sparen dank effizienten Triebwerken und aerodynamischen Flügellenden bis zu 20 Prozent Kerosin pro Sitzplatzkilometer ein. Die Investitionskosten betragen laut Listenpreis rund 3 Milliarden Euro. Insgesamt hat die Lufthansa Group 149 „Neos“ bestellt, von denen 13 bereits bei Lufthansa fliegen.

VERBRAUCH IN LITER PRO PASSAGIER UND 100 KILOMETER



Jüngste Zahlen des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) unterstreichen, dass der Kurs stimmt. So verbrauchten die deutschen Fluggesellschaften 2017 nur noch 3,58 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer. Damit stellten sie einen neuerlichen Effizienzrekord auf. Zum Vergleich: 1990 lag der Wert noch bei 6,3 Litern, der Verbrauch ist seither um 43 Prozent gesunken – insbesondere wegen umfassender Flottenerneuerungen.

Stakeholder-Befragung 2018

IHRE MEINUNG ZÄHLT!

Die Lufthansa Group sucht den kontinuierlichen Austausch mit ihren Interessengruppen. Am 15. Oktober 2018 startet der Konzern erneut eine Online-Stakeholder-Befragung zu wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen. Wir möchten Sie einladen, an der Befragung teilzunehmen. Ihre Einschätzungen helfen uns, Schwerpunkte in unserem Engagement für nachhaltiges und verantwortungsvolles Wirtschaften zu setzen. Über [diesen Link](#) gelangen Sie ab dem 15. Oktober zur Umfrage, die etwa zehn Minuten in Anspruch nehmen wird.

Lufthansa Technik

AUSBILDUNGS-OFFENSIVE 2019

158 Jugendliche haben ihre Ausbildung oder ein Duales Studium bei Lufthansa Technik jüngst begonnen. Parallel läuft bereits die Auswahl für das kommende Jahr. Die Ziele sind ehrgeizig: Ab 2019 wird Lufthansa Technik die Anzahl der direkt angebotenen Ausbildungsplätze in Hamburg und Frankfurt nahezu verdoppeln. Auch die Tochterunternehmen werden ihr Engagement nochmals erhöhen – insbesondere Lufthansa Technik AERO Alzey will erneut deutlich mehr jungen Menschen den Start ins Berufsleben ermöglichen.

Frauen im Cockpit

LUFTHANSA WILL ANTEIL DEUTLICH ERHÖHEN

In den Cockpits der Lufthansa Group arbeiten mehr als 10.000 Pilotinnen und Piloten. Nur rund 6 Prozent davon sind weiblich. Diese Bestandsaufnahme widerspricht deutlich dem unternehmensweiten Ziel, einen angemessenen Anteil von Frauen in Managementpositionen zu erreichen. Immerhin: Bereits 15 Prozent der Anwärter in den aktuellen Lehrgängen der European Flight Academy, die Piloten und Pilotinnen für die Lufthansa Group ausbildet, sind weiblich. Und Lufthansa Aviation Training bemüht sich aktiv um weitere weibliche Bewerber – zum Beispiel mit einer Fokus-Kampagne für Frauen, die demnächst starten soll.



AUGUST 1988

Mit Nicola Lunemann und Evi Lausmann heben die ersten beiden Pilotinnen für Lufthansa ab.

**Lufthansa Group**

# IHRE ANSPRECHPARTNER



**ANDREAS BARTELS**

Leiter Konzernkommunikation  
Lufthansa Group

☎ 069 696-3659  
✉ andreas.bartels@dlh.de



**DR. KAY LINDEMANN**

Leiter Konzernpolitik  
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3030  
✉ kay.lindemann@dlh.de



**MARTIN LEUTKE**

Leiter digitale Kommunikation und  
Media Relations Lufthansa Group

☎ 069 696-36867  
✉ martin.leutke@dlh.de



**TOBIAS HEINRICH**

Leiter Repräsentanz Berlin  
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3050  
✉ tobias.heinrich@dlh.de



**WOLFGANG WEBER**

Pressesprecher  
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3300  
✉ wolfgang.weber@dlh.de



**JÖRG MEINKE**

Leiter Repräsentanz Brüssel  
Lufthansa Group

☎ 0032 2 290-4305  
✉ joerg.meinke@dlh.de

**Das Onlineangebot des Politikbriefs**

[politikbrief.lufthansagroup.com](http://politikbrief.lufthansagroup.com)

**Kontakt**

[lufthansa-politikbrief@dlh.de](mailto:lufthansa-politikbrief@dlh.de)

## IMPRESSUM

**HERAUSGEBER/VERANTWORTLICHE:**

Andreas Bartels  
Leiter Konzernkommunikation  
Lufthansa Group

Martin Leutke  
Leiter digitale Kommunikation und  
Media Relations  
Lufthansa Group

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

**REDAKTIONSLEITUNG:**

Tobias Heinrich, Wolfgang Weber

**REDAKTIONELLE MITARBEIT:**

Dr. Horst Bittlinger, Tobias Bracht,  
Josefine Corsten, Bernhard Dietrich,  
Jürgen Faust, Jan-Ole Jacobs,  
Martin Lenz, Jörg Meinke,  
Victoria Nguyen, Katrin Pasinli,  
Klaus Pokorny, Dr. Christoph Schäfer,  
Helmut Tolksdorf, Claudia Walther,  
Sebastian Zurfähr

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

9. Oktober 2018

**AGENTURPARTNER:**

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

**DISCLAIMER**

[www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer](http://www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer)