



Lufthansa CityLine



Vereinfachte Umwelterklärung 2005

- mit den Zahlen aus 2004 -

Lufthansa CityLine – Regional Airline im Lufthansa Konzern

Der Regionalflugverkehr im Lufthansa Verbund startete im Oktober 2003 in eine neue Ära. Unter dem gemeinsamen Namen "Lufthansa Regional" haben die Lufthansa Partner Air Dolomiti, Augsburg Airways, Contact Air, Eurowings und Lufthansa CityLine ihre Zusammenarbeit mit Lufthansa neu ausgerichtet. Den Passagieren wird damit im Regionalsegment ein umfassendes und qualitativ hochwertiges Produkt geboten: Neben Direktverbindungen zwischen regionalen Flughäfen in Deutschland und Europa bieten ihnen die fünf Partner über die Lufthansa Drehscheiben München und Frankfurt bequemen Anschluss an das weltweite Netz der Star Alliance. Höchste Standards in puncto Sicherheit und Qualität sind Markenzeichen von Lufthansa Regional.

Der Verbund bietet den Partnern die Chance, im Best-Practice-Austausch voneinander zu lernen und aus Investitionen in Qualität und Innovation gemeinsam Vorteile zu schöpfen. Die neue Dachmarke ist auch auf den Flugzeugen der in Deutschland ansässigen Partner sichtbar. Sukzessive werden sie mit dem blauen Schriftzug "Lufthansa Regional" auf weißem Grund versehen, verbunden mit dem Zusatz "operated by..." für jeden einzelnen Partner.

Wirtschaftliche Verantwortung bei Lufthansa

Das Regionalflugsegment ist bei Lufthansa seit 1995 kontinuierlich gewachsen. Mit der Neustrukturierung haben die Partner ihre Zusammenarbeit mit Lufthansa vereinfacht. Bislang unterschiedliche Kooperationsmodelle sind angeglichen worden. Die vier in Deutschland ansässigen Fluggesellschaften sowie Air Dolomiti* fliegen mit ihren Flugzeugen und Crews unter Lufthansa-Flugnummern, die wirtschaftliche Verantwortung für die Flüge trägt Lufthansa.

Für Lufthansa CityLine verbindet sich damit seit dem 1. Januar 2004 ein neues Geschäftsmodell. Die Fluggesellschaft verchartert im so genannten "Wetcharter"-Modell ihre Kapazität an Lufthansa Regional, die als Teil der Deutschen Lufthansa AG die Regionalaktivitäten steuert. Die Wetcharter-Raten setzen sich aus den fünf Elementen der so genannten ACMIO-Rate (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance, Overhead) zusammen. Das führt dazu, dass Kosten wie Treibstoff, Flughafengebühren, Abfertigungsentgelte etc. ausschließlich in das Risiko der Muttergesellschaft übergegangen sind.

Ressourcen gemeinsam nutzen

Jeder der fünf Regionalpartner bringt in die gemeinsame Tätigkeit seine Stärken und Kompetenzen ein. So verfügt Lufthansa CityLine als größte Airline des Verbundes über Ressourcen, die für die anderen Partner von Nutzen sind. Beispielsweise unterhält das Unternehmen am Flughafen Köln/Bonn ein hochmodernes "Integrated Operational Center" (IOC), von dem aus nicht nur der tägliche Verkehr der CityLine gesteuert, sondern auch der Regionalpartner koordiniert wird. Die zentrale Einheit hat neben einer Vermeidung paralleler Arbeitsgänge vor allem den Vorteil erhöhter Flexibilität und Reaktionsfähigkeit. Wenn es im

* Lufthansa-Flugnummern für alle Air Dolomiti Linienflüge außer der Strecke Verona-Wien.

Flugbetrieb kurzfristig zu Störungen kommt, übernimmt das IOC als Schaltstelle die Abstimmung zwischen den Regionalpartnern, um umgehend eine für die Fluggäste optimale Lösung zu finden. So können die Airlines im Bedarfsfall füreinander "einspringen" und einander Flugzeuge unterschiedlicher Größe bedarfsgerecht zur Verfügung stellen. Das ist zum Beispiel dann von Bedeutung, wenn kurzfristig mehr Passagiere als ursprünglich gebucht mitfliegen wollen.

Im Bereich der technischen Wartung wird die gemeinsame Nutzung infrastruktureller und personeller Ressourcen an den Wartungsstandorten geprüft. So hat die CityLine Technik in München u. a. durch die Anmietung zusätzlicher Hallenfläche die Voraussetzungen dafür geschaffen, auch für Partner-Airlines technische Dienstleistungen erbringen zu können.

Umweltschutz und Lufthansa Regional

Wie bei jeder Bildung eines neuen Verbundes mit verschiedenen Partnern liegt zu Beginn der Fokus auf der Produktivität, dem Know-how Austausch, der Wirtschaftlichkeit, der Minimierung von "Reibungen" zwischen den Partnern, der Konsolidierung und vielen Dingen mehr. Andere Themen wie z. B. der Umweltschutz stehen, wenngleich sie von den Beteiligten als wichtig erachtet werden, in der Prioritätenliste bislang noch nicht ganz oben. So ist es auch bei Lufthansa Regional. Mit Ausnahme von Lufthansa CityLine verfügt bisher keiner der Partner über ein Umwelt-Managementsystem.

Nichtsdestotrotz besteht der gemeinsame Wille, auch auf diesem Sektor aktiv zu werden. Dazu wurde vom Leitungsgremium der Lufthansa Regional entschieden, dass Lufthansa CityLine in einem ersten Schritt die Aufgabe hat, den Partnern in allen Belangen des Umweltschutzes beratend zur Verfügung zu stehen. Ziel dieser Maßnahme ist es, dass die Partner in ihren Gesellschaften Ansprechpartner für den Umweltschutz benennen, mit denen eine gemeinsame Richtung "Umweltschutz bei Lufthansa Regional" geplant werden kann. Dies wird nicht von heute auf morgen funktionieren, aber entscheidend ist, dass das Thema angegangen wird.

CityLine wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin dafür einsetzen und im Rahmen der Partnerschaft dafür werben, dass den Belangen des Umweltschutzes entsprechende Priorität eingeräumt wird. Vor allem darf nicht aus dem Blick geraten, dass sich kreative Maßnahmen zu Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit – zumindest auf lange Sicht – nicht ausschließen. Bringt doch ein sparsamer Umgang mit Ressourcen in der Regel Effizienzgewinne mit sich.

Spezifischer Verbrauch der CityLine Flotte gegenüber dem Vorjahr unverändert

6,7 Millionen Passagiere sind 2004 mit Lufthansa CityLine geflogen. Das Unternehmen konnte damit seine Position als führende europäische Regional-Airline behaupten. Wie im Vorjahr hat CityLine auch 2004 insgesamt 18 Avro RJ85 , 43 Canadair Jet 100/200 und 20 Canadair Jet 700 im Regionalverkehr eingesetzt. Die Beförderungsleistung stieg um 13,2 Prozent auf 4,3 Milliarden Passagierkilometer, die Gesamtflugstrecke um 11,4 Prozent auf 101 Millionen Kilometer. Beim Anstieg des Kerosinverbrauchs um knapp 15 Prozent macht

sich auch die überproportionale Zunahme von treibstoffintensiveren Starts und Landungen (+19,3 Prozent, das sind 25 224 Ereignisse mehr) bemerkbar. Gleichwohl hat sich der spezifische Treibstoffverbrauch – bei nahezu unverändertem Sitzladefaktor – gegenüber dem Vorjahr kaum erhöht. Der minimale Anstieg um 0,14 Prozentpunkte liegt im erwartbaren Schwankungsbereich, der durch äußere Faktoren wie Wetterbedingungen und Verkehrsaufkommen beeinflusst wird.

Einige Highlights aus den Umweltzielen:

- Ein Umweltziel der CityLine ist die Vermeidung des Flugzeuglärms am Boden. Als besonders laut werden in der Regel die Hilfsturbinen (APU) an den Flugzeugen empfunden. Ihre Verwendung in der Startphase ist unvermeidlich, während der Standzeiten können sie auch durch die umweltschonendere Bodenstromversorgung (GPU) ersetzt werden. CityLine hat bei den von ihr angeflogenen Flughäfen darauf hingewirkt, dass eine bessere Verfügbarkeit der GPU gewährleistet ist. Allerdings ist deren Bereitstellung sehr kostenintensiv, deswegen hat das Unternehmen die Umwelt- und Wirtschaftlichkeitskriterien einer optimierten Nutzung von APU und GPU im Detail überprüfen lassen. Inzwischen liegt dazu eine ausführliche Dokumentation vor, auf deren Basis eine Software entwickelt wird, die den Flugzeugführern eine Entscheidungshilfe an die Hand gibt, wann sie – insbesondere bei längeren Bodenzeiten – eine GPU anfordern sollten.
- Auch Einflussnahme auf die Lieferanten gehört zur Umweltzielsetzung der CityLine. So hat der Bereich Verkehr, nachdem ein erstes Anschreiben Ende 2003 kaum Resonanz brachte, im Juli des vergangenen Jahres nochmals 42 von CityLine angeflogene Flughäfen angeschrieben und über das Umwelt-Managementsystem der Airline informiert. Leider gab es auch diesmal nur einen spärlichen Rücklauf: Auf die Bitte, die örtlichen Umweltmaßnahmen/-programme der Flughafengesellschaften mitzuteilen, haben nur zwei Airports (Edinburgh und Birmingham) reagiert. In beiden Aktionen haben insgesamt nur neun Flughäfen Antworten geschickt.
- Außerdem konnten im Jahr 2004 zwei ausgeschriebene Diplomarbeiten vergeben werden: Ein Diplomand nahm sich der Untersuchung des Abfallmanagements aus dem Bereich der Flugzeugwartung und -instandhaltung an. Hier wurden die Abfallaufkommen, Abläufe und Zuständigkeiten untersucht und bewertet. Die Umsetzung der in den Ergebnissen formulierten Maßnahmen steht nun für das folgende Jahr an. Die zweite Diplomarbeit beschäftigte sich mit der Analyse der Stoffströme an Bord eines Flugzeuges: So wurden die geladenen Catering-Materialien und später zu entsorgenden Mengen an Abfällen anhand von Fallbeispielen untersucht, gemessen und ausgewertet. Anhand der Ergebnisse wurden Möglichkeiten zur Optimierung aufgezeigt.

- Eines der alle Bereiche betreffenden Umweltziele der CityLine war die Einführung von Recyclingpapier in den Bereichen Verwaltung, Flugbetrieb und Technik. Nach einer Machbarkeitsstudie und umfangreichen Tests im ersten Halbjahr 2004 ist CityLine im Herbst des vergangenen Jahres auf Beschluss der Geschäftsführung unternehmensweit auf Recyclingpapier umgestiegen. Dabei wurde auch der derzeit höhere Einkaufspreis im Vergleich zu „weißem“ Papier in Kauf genommen. Weißes Papier steht nun nur noch für besondere Anwendungen zur Verfügung.

Weitere CityLine Umweltaktivitäten im Jahr 2004

Im letzten Jahr legten viele CityLiner in einer gemeinsamen Aktion mit dem Bundesforstamt Wahner Heide tatkräftig Hand an bei der Pflanzung der letzten 100 von insgesamt 1 000 Schwarzpappelsetzlingen. In der Wahner Heide, einem wertvollen Sand- und Moorheidegebiet, zu dem auch der Flughafen Köln/Bonn gehört, soll neuer Lebensraum für die vom Aussterben bedrohte Baumart geschaffen werden. CityLine fördert das Naturschutzprojekt zur Erhaltung der heimischen Schwarzpappel schon seit längerem und hat auch das Züchtungsprogramm der reinen Wildart der Schwarzpappel unterstützt, aus dem die jetzt gepflanzten Setzlinge stammen.

Im Rahmen der jährlichen Verleihung der Skyliners' Awards des Flughafen Manchester (UK) konnte CityLine am 25. Juni 2004 eine Auszeichnung entgegennehmen. Der Flughafen Manchester ehrt jedes Jahr Airlines, die durch eine genaue Einhaltung der vordefinierten An- und Abflugkorridore zu einer Minimierung der Lärmimmissionen der Flughafenwohner beitragen. CityLine konnte den Zielwert von 95 Prozent der Flüge innerhalb der Korridore überschreiten und wurde zusammen mit weiteren 29 Airlines dafür ausgezeichnet.

Auf einen Blick

		2003	2004	Veränderung 2003 zu 2004
Mitarbeiter (im Jahresdurchschnitt)		2474	2495	+ 0,8 %
Umsatz	Mrd. €	1,12	0,54	-51,5 %*
Beförderungsleistung	PKT	3,8 Mrd	4,3 Mrd	+ 13,2 %
Flotte Per 31.12.2004 (aktive Flotte)	Avro RJ85	18	18	0
	Canadair Jet 100/200	43	43	0
	Canadair Jet 700	20	20	0
Treibstoffverbrauch (absolut)	Tonnen	261.215	300.357	+ 15,0 %
Treibstoffverbrauch (Passagiere, spezifisch)	Liter / 100 pkm	8,60	8,74	+ 1,6 %
Emissionen aus dem Flugbetrieb (absolut)	CO2	823.868	947.327	+ 15,0 %
	CO	796	953	+ 19,7 %
	NOx	1.870	2162	+ 15,6 %
	UHC (in Tonnen)	56	65	+ 16,1 %
Wartungsereignis (alle Flotten)	A-Check	405	450	+ 11,1 %
	C-Check	55	57	+ 3,6 %

* Das Jahr 2004 stand wirtschaftlich ganz im Zeichen der Umstellung auf das neue kommerzielle Modell im Rahmen von "Lufthansa Regional". Danach erzielt CityLine seit dem Anfang des Geschäftsjahres keine Passagiererlöse mehr, sondern wird von ihrer Muttergesellschaft Deutsche Lufthansa AG für ihre Leistungen in den Bereichen Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance und Overhead (ACMIO) vergütet. Die Leistungsabrechnung erfolgt über fixe und blockstundenabhängige Raten. Die Charterverträge mit anderen Regional-Airlines wurden von CityLine im Geschäftsjahr nicht verlängert bzw. von der Deutsche Lufthansa AG übernommen. Durch diese Veränderung des Geschäftsmodells haben sich die Aufwendungen und auch die Erlöse der CityLine ungefähr halbiert.

Spezifischer Treibstoffverbrauch der Lufthansa CityLine Flotte

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Liter/100 pkm	8,55	9,26	11,11	10,42	10,04	9,86	9,59	9,49	9,90	8,60	8,74

Spezifische Emissionen der Lufthansa CityLine Flotte

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
NOx	g/100pkm	62,7	63,6	55,1	52,6	51,8	50,8	51,2	55,1	49,3	50,5
CO	g/100pkm	22,8	24,1	22,2	20,8	20,8	20,2	20,8	23,4	21,0	22,3
UHC	g/100pkm	1,7	2,2	2,2	2,1	2,1	2,0	2,0	1,9	1,5	1,5

Standortübergreifende Umweltauswirkungen

		2003	2004	Veränderung 2003 zu 2004
Betriebs-/ Gefahrstoffe gesamt	Tonnen	43,14	47,96	+ 11,2 %
Gesamtenergieverbrauch Standort Köln und Hamburg,	Strom und Fernwärme MWh	5.906,553	6.508,290	+ 10,2 %
Wasser Gesamtwasserverbrauch Standort Köln und Hamburg	m ³	4853	5540	+ 14,2 %
Besonders überwachungsbedürftige Abfälle zur Verwertung Standort Köln und Hamburg	Tonnen	44,164	31,584	-28,5 %
Besonders überwachungsbedürftige Abfälle zur Beseitigung Standort Köln und Hamburg	Tonnen	4,702*	4,221	- 10,22 %
Abfälle zur Beseitigung nicht überwachungsbedürftig Standort Köln	Tonnen	74,61	84,3	+12,98 %
Papier und Kartonagen Standort Köln	Tonnen	25,48	31,32	+ 22,91 %

* Aufgrund eines Übertragungsfehlers stand in der Vereinfachten Umwelterklärung 2003 hier die Zahl 1,943 Tonnen anstelle von 4,702 Tonnen.

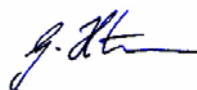
Der Umweltgutachter hat die Vereinfachte Umwelterklärung der Lufthansa CityLine im Hinblick auf die jährlich aktualisierten Informationen und Änderungen geprüft. Die Daten und Informationen geben ein zuverlässiges, glaubwürdiges und richtiges Bild aller Tätigkeiten der Organisation wieder.

Hinweise auf Abweichungen von einschlägigen Rechtsvorschriften liegen nicht vor.

Köln, 13. Mai 2005



Joachim Ganse
Gerling Cert Umweltgutachter GmbH



Georg Hartmann
Gerling Cert Umweltgutachter GmbH

Umweltziele

Umweltziel	Umweltmaßnahme(n)	Erreichungsgrad	Status
Reduktion der (Lärm-) Emissionen.	Konzept zum Einsatz von GPU statt APU unter Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsaspekten in Zusammenarbeit der Bereiche Flugbetrieb, Verkehr und Technik (Konzept bis 12/2003, Umsetzung bis 12/2004).	Es wurde eine Software entwickelt, die airportbezogen und auf Basis einer vorgewählten ETT (Estimated Turnaround Time) eine Empfehlung abgibt hinsichtlich einer Nutzung von GPU oder APU unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit. In einem weiteren Schritt sollen in diese Software jetzt Umweltindikatoren integriert werden.	gilt weiter
Gewichtsreduzierung der Bordbeladung.	Reduzierung des Gewichts der von Lufthansa CityLine beeinflussten Bordbeladung um 5 Prozent bis Dezember 2004 im Vergleich zu 2002.	Seit dem Sommerflugplan 2004 konnten durch die Einführung des neuen Bordküchenkonzeptes je nach Strecke rund 40 kg pro Flug eingespart werden.	gilt weiter
Konsequente Nutzung papierarmer Kommunikationsmittel.	Schaffung einer geeigneten EDV-Infrastruktur als Alternative zur Papierarchivierung. Einhaltung und Kontrolle der Prozesse (bis 8/2005).	In der Verkehrszentrale der CityLine werden alle wichtigen Prozesse, Verfahren und Anweisungen nicht mehr in Papierform dokumentiert sondern "paperless" in CIT (CityLine Information Terminal) hinterlegt. In einigen Unternehmensbereichen wurden Laserdrucker mit einem zweiten Schacht angeschafft, über den gebrauchtes Papier (Rückseite) für interne Ausdrücke genutzt werden kann. Protokolle werden nicht mehr in Papierform verschickt sondern zentral auf einem für alle Mitarbeiter zugänglichen Laufwerk zur Verfügung gestellt.	gilt weiter
Ersatz des weißen Papiers durch Recyclingpapier.	Machbarkeitsstudie zur Verwendung von Recyclingpapier für interne Zwecke (bis 10/2003).	Auf Beschluss der Geschäftsführung wird seit Herbst 2004 im gesamten Unternehmen regulär Recyclingpapier verwendet. Weißes Papier steht nur noch für besondere Anwendungen zur Verfügung.	Ziel erreicht
Verbesserung des Abfallmanagements im Bereich Technik.	Reorganisation der Abläufe und der Infrastruktur. Festlegung eindeutiger Zuständigkeiten (bis 4/2004).	Im Herbst 2004 wurde eine Diplomarbeit zu diesem Thema vergeben. Die Erkenntnisse aus der Arbeit stehen ab März zur Verfügung.	Ziel erreicht
Berücksichtigung von Produkten aus ökologischem Anbau in der CityLine-Kantine am Flughafen Köln/Bonn.	Mindestens eine Mahlzeit aus ökologischem Anbau im Angebot.	Aufgrund von Schwierigkeiten, geeignete Zulieferer für ökologische Produkte zu finden, wurde die Einführung auf das 2. Quartal 2005 verschoben.	Ziel gilt weiter
Benchmarking innerhalb der Infrastruktur bezüglich der Verbräuche. Bildung von Kennzahlen.	Konzeptstudie (10/2004).	Die in einer Diplomarbeit erhobenen Daten werden unter anderem dazu genutzt, um in Köln eine neue Stromzählerstruktur zu prüfen. Sie ermöglicht es, die Energieverbräuche gezielt den einzelnen Gebäudeteilen zuzuordnen. Desweiteren erfolgt ein Benchmark mit Lufthansa Technik in Köln, Hamburg und München.	Ziel gilt weiter

**Ihre Ansprechpartner zum Umweltschutz
bei Lufthansa CityLine**

Charles S. Hofer Umweltbeauftragter Lufthansa CityLine
Telefon 0 22 03 / 596 – 211
Fax 0 22 03 / 596 – 755
E-Mail: charles.hofer@dlh.de

Ulrich Vornhof Umweltbeauftragter Lufthansa CityLine
Telefon 0 22 03 / 596 – 811
Fax 0 22 03 / 596 – 755
E-Mail: ulrich.vornhof@dlh.de

Stefanie Boor Umweltkommunikation Lufthansa CityLine
Telefon 0 22 03 / 596 – 269
Fax 0 22 03 / 596 – 106
E-Mail: stefanie.boor@dlh.de

Impressum

Herausgeber:
Lufthansa CityLine GmbH
Flughafen Köln/Bonn
Heinrich-Steinmann-Straße
51147 Köln

Telefon 0 22 03 / 596 – 0
Fax 0 22 03 / 596 – 801
E-Mail: unternehmenskommunikation@dlh.de
Internet: www.lufthansacityline.com

