



Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich, Sie heute zum ersten Mal von dieser Stelle aus zu grüßen. In seiner letzten Vollversammlung Ende vergangenen Jahres hat mich BARIG zur ehrenamtlichen Vorsitzenden gewählt.



Deutschland gehört zu den wichtigen Luftverkehrsstandorten. Ein Beleg dafür: unter den BARs (Board of Airline Representatives) in weit über 100 Ländern ist das deutsche BARIG

mit mehr als 100 Mitgliedern der größte nationale Airlineverband weltweit.

Um jedoch ein erfolgreicher Standort zu bleiben, reicht Größe allein nicht aus: In dieser Ausgabe der BARIG News beziehen wir wieder Position zu einigen der vielen Aufgaben, denen wir uns als Interessenvertretung von Luftverkehrsgesellschaften aus über 60 Ländern zu stellen haben.

Ob es um langwierige Genehmigungsverfahren für eine bedarfsgerechte Infrastruktur oder fehlverstandenen Umweltschutz, um ausufernde Sicherheitsauflagen oder Datensammelwut geht – unsere internationalen Mitglieder sehen oft mit Staunen und Verwunderung, wie die Deutschen sich das Leben selber schwer machen.

Dabei ist Deutschland mit seiner zentralen Lage in Europa, mit seiner ausgezeichnet vernetzten Infrastruktur und seiner hochentwickelten Industrie prädestiniert für eine strategische Schlüsselposition in den internationalen Waren- und Passagierströmen.

Ein prosperierender Luftverkehr schafft Arbeitsplätze in der Logistik, ermöglicht die unmittelbare Einbindung von Industrieunternehmen in eine internationale just in time-Produktion und gilt weltweit als Standortvorteil für Forschung und Entwicklung sowie als Schlüssel zu Lebensqualität. Dass Fliegen auch die Umwelt belastet und Lärm für Anwohner von Flughäfen mit sich bringt, ist uns durchaus bewusst. Hier zu einem guten und für alle Beteiligten einvernehmlichen Dialog zu finden, wird auch in Zukunft unsere wichtigste Aufgabe sein.

Herzlichst

Ihre Christine Alig
Chairwoman

Wirtschaft

Chancen und Grenzen

Eine hohe Dynamik in der Weltwirtschaft hat 2007 allen internationalen Verkehrsströmen kräftige Impulse verliehen. Die Welttourismusorganisation prognostiziert in ihren jüngsten Erhebungen für das Jahr 2007 ein Wachstum um fast sechs Prozent auf neue Rekordwerte von knapp 900 Millionen Besucherankünften weltweit.

■ Laut World Tourism Barometer sind die hochentwickelten Länder Europas ebenso wie die aufstrebenden asiatischen Märkte am Wachstum besonders stark beteiligt. Auch wenn sich die Konjunktur in 2008 in einzelnen Regionen abschwächen dürfte, bleiben die Wachstumsaussichten für den Reiseverkehr insgesamt positiv.

Das beflügelt natürlich auch den Luftverkehr. Die langfristigen Prognosen verschiedener Experten gehen davon aus, dass Passagier- und Frachtverkehr in den kommenden 20 Jahren jeweils um etwa fünf bis sechs Prozentpunkte steigen werden.

Der Luftverkehr von und nach Deutschland entwickelte sich 2007 im Gleichschritt mit der internationalen Verkehrsentwicklung. Mit einem Plus von 5,4 Prozent bei den Passagieren und 5,6 Prozent im Frachtverkehr erwies sich die Airline-Industrie wiederum als Wachstumsmotor der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung.

Gleichwohl ist der Beitrag des Luftverkehrs zur allgemeinen wirtschaftlichen Prosperität keine Selbstverständlichkeit. Der Frankfurter Flughafen als wichtigste Drehscheibe des Luftverkehrs in Deutschland konnte bei den Passagieren nur um 2,5 Prozent, bei der Fracht lediglich um 1,9 Prozent zulegen. Ursache hierfür sind aus Sicht der Airlines die begrenzten Kapazitäten bei at-



©iStockphoto.com/egdigital

traktiven Slots. Auch wenn der Ausbauprozess nun in die nächste Runde geht, werden wir mit der Slotproblematik noch mindestens bis 2011 konfrontiert sein. Auch am zweitgrößten Flughafen Deutschlands werden Kapazitätsengpässe spürbar, wenn Planungen und Genehmigungsprozesse für die dritte Bahn nicht energisch vorangetrieben werden.

Airlines tragen bereits heute mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln dazu bei, Slotengpässe zu entschärfen. So wuchs an allen Deutschen Verkehrsflughäfen die Zahl der Passagiere stärker als die der Flugbewegungen. Das heißt: Fluggesellschaften setzen wo irgend möglich größeres Gerät ein und erhöhen parallel dazu die Auslastung. Die Passagiere – gleichermaßen Kunden von Airlines und Airports erwarten aber auch regelmäßige Verbindungen zwischen Zielen, die keine so großen Kapazitäten erfordern. Diesem Auftrag können wir nur gerecht werden, wenn der Gesetzgeber der Wachstumsindustrie Luftverkehr entsprechende Möglichkeiten einräumt.

Airports

Ausbau in Frankfurt mit flexiblem Nachtflugverbot

Am 18. Dezember 2007 genehmigte der hessische Wirtschaftsminister Dr. Alois Rhiel den Planfeststellungsantrag der Fraport AG zur Erweiterung des Frankfurter Flughafens. Der Planfeststellungsbeschluss umfasst 2.515 Seiten mit rund 400 Plänen. Die Zustellung an Fraport und 63 beteiligte Unternehmen, Institutionen sowie Kommunen in der Region erfolgte Anfang Januar 2008.

■ BARIG begrüßt grundsätzlich die Entscheidung zum Ausbau des Frankfurter Flughafens. Unser Verband hat durch sachliche und konstruktive Vorschläge an Lösungsansätzen mitgewirkt, die sowohl die Interessen der Airlines als auch der Flughafen-Anrainer berücksichtigen. Nach mehr als neun Jahren intensiver Arbeit

gungen im Planfeststellungsbeschluss an. So verfehlt das letztendlich im Planfeststellungsbeschluss geregelte Nachtflugverbot die von den betroffenen Unternehmen geforderte Praktikabilität. Die zahlenmäßige Begrenzung auf durchschnittlich 17 zugelassene Flugbewegungen in der Mediationsnacht zwischen

de gegen den Planfeststellungsbeschluss geltend gemacht werden. Zahlreiche Kommunen haben bereits den Klageweg gewählt. Aber auch Fluggesellschaften haben geklagt.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor liegt in den neuen Mehrheitsverhältnissen im Hessischen Landtag nach den Wahlen vom 27. Januar. Je nach Parteienkonstellation könnte der Ausbau aus politischen Gründen erschwert werden. BARIG hofft, dass es trotz Klagen nicht zu wesentlichen Verzögerungen in der Fertigstellung der neuen Landebahn bis 2011 kommen wird.

Selbstverpflichtung: Fluglärm reduzieren

Bereits vor Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses haben Fraport, Lufthansa, Flugsicherung (DFS) und BARIG am 12. Dezember 07 öffentlich eine Selbstverpflichtungserklärung abgegeben, die auch vom hessischen Ministerpräsidenten sowie dem Vorsitzenden des Regionalen Dialogforums unterzeichnet wurde.

Darin erklärt die Luftverkehrswirtschaft ausdrücklich ihre Bereitschaft, sich bereits vor Beginn des Ausbaus aktiv an der Reduzierung des Fluglärms und seiner Auswirkungen zu beteiligen. Durch aktiven Schallschutz soll Fluglärm vermieden, abgesenkt und in seiner Wirkung reduziert werden. Beispiele dafür sind optimierte Start- und Landeverfahren, die Anhebung von Gleitflugwinkel und Rückenwindkomponente u.v.m.

Der im RDF entwickelte und der Öffentlichkeit vorgestellte Fluglärmindex soll als Aufsetzpunkt für ein fortlaufendes Monitoring der Lärmbelastung in der Region dienen. Ziel der Luftverkehrsindustrie ist eine deutliche Reduzierung der für 2020 prognostizierten Lärmwerte.

Darüber hinaus beschreibt die Selbstverpflichtungserklärung umfangreiche Maßnahmen im Rahmen des passiven Schallschutzes, das heißt kompensatorische und in der Region ausgleichende Maßnahmen (Regionalfond, Umwelthaushalt usw.) für die betroffenen Kommunen und Anwohner.



Foto: Fraport AG

– zunächst im Rahmen des Mediationsverfahrens und anschließend im Regionalen Dialogforum (RDF) – ist der Beschluss für die Fluggesellschaften ein bedeutender Schritt in die Zukunft an Deutschlands wichtigstem Verkehrsknotenpunkt.

Gleichzeitig meldet die Interessenvertretung der Airlines schwerwiegende Bedenken gegen verschiedene Bedin-

23.00 und 5.00 Uhr berücksichtigt weder die künftige Entwicklung des Kapazitätsbedarfes noch die Lärminderung durch technischen Fortschritt. Die Bevorzugung von Frachtmaschinen gegenüber Passagierflugzeugen diskriminiert die in Frankfurt ansässigen Ferienflieger und ist nicht nachvollziehbar.

Bis Anfang Februar konnten Einwän-

Der Ausbau im Überblick

Fraport errichtet eine 2.800 Meter lange neue Landebahn im Nordwesten, ein neues Terminal 3 im Süden und zahlreiche weitere Gebäude, Verkehrswege und Anlagen.

Gleichzeitig wird die Fläche, die nach europäischem Naturschutzrecht geschützt ist, von heute rund 3.700 Hektar auf 5.300 Hektar ausgeweitet.

Durch den Ausbau wird die Kapazität des Bahnsystems von derzeit 82 auf maximal 126 Flugbewegungen pro Stunde erweitert.

Damit kann Deutschlands wichtigste Verkehrsdrehscheibe an der allgemeinen

Verkehrsentwicklung der kommenden Jahre wieder teilnehmen. Aufgrund der Kapazitätsengpässe war Frankfurt zuletzt langsamer gewachsen als der Markt.

Experten erwarten bis 2020 circa 88,6 Millionen Fluggäste im Jahr (gegenüber 52,8 Millionen in 2006). Die Nachfrage der Frachtcarrier wird ebenfalls kräftig wachsen: von 2,06 Mio. Tonnen im Jahre 2006 auf 3,16 Mio. Tonnen im Jahre 2020.

Durch den Ausbau werden an Deutschlands größter lokaler Arbeitsstätte ca. 40.000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Das Nachtflugverbot im Planfeststellungsbeschluss

Keine Starts und Landungen auf der (neuen) Nordwestlandebahn zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr.

Auf den bereits bestehenden Bahnen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr 150 planmäßige Flugbewegungen pro Nacht im Jahresdurchschnitt.

Zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr (Mediationsnacht) durchschnittlich 17 plan-

mäßige Flugbewegungen, innerhalb dieser Grenzen Vorrang für Nurfachter und Luftpost vor allen anderen Flügen.

Zwischen 01.00 Uhr und 04.00 Uhr keine Starts und Landungen – ausgenommen Starts von Frachtern und Luftpost.

Streng reglementierte Auflagen für verspätete bzw. verfrühte Landungen zwischen 23.00 Uhr und 00.00 Uhr sowie zwischen

05.00 Uhr und 06.00 Uhr.

Detaillierte Regelung der Lärmzertifizierungswerte für Flugzeuge, die während der Nachtstunden in Frankfurt starten oder landen. Nur für die modernsten und leisen Jets („Kapitel 4-Maschinen“) dürfen Ausnahmeregelungen in Anspruch genommen werden.

Kartellrecht

Gut, dass wir darüber gesprochen haben?

Bei kartellrechtswidrigen Absprachen drohen Bußgelder in Millionenhöhe

■ Kürzlich gingen Informationen durch die Presse, nach denen gegen eine große europäische Airline Bußgelder in der Größenordnung von 400 Mio. Euro wegen Preisabsprachen bei Kerosinzuschlägen verhängt wurden. Spätestens durch dieses Verfahren wurde den Branchenangehörigen in Erinnerung gerufen, wie gefährlich Absprachen sein können – und dass die Zeiten der Regulierung und damit einhergehender kartellrechtlicher Privilegien endgültig vorbei sind. Seit November 2007 ist der in verschiedenen Einzelschritten durchgeführte Deregulierungs- und Liberalisierungsprozess in der EU abgeschlossen. Es gelten nun auch im Luftverkehr die Regeln des EU-Kartellrechts ohne Einschränkung, so dass z.B. Tarifkonsultationen in einem völlig neuen rechtlichen Licht zu betrachten sind.

Zusätzlich erschwert wird die Situation für die Unternehmen dadurch, dass sich seit dem 1. Mai 2004 die Verfahrensvorschriften im Europäischen Kartellrecht geändert haben. Bislang konnten Vereinbarungen zwischen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen bei der EU-Kommission angemeldet werden; die Entscheidung der Behörde gab den beteiligten Unternehmen Rechtssicherheit hinsichtlich der wettbewerbsrechtlichen Zulässigkeit ihrer Zusammenarbeit. Seit dem 1. Mai 2004 gilt nun aber das so genannte Prinzip der Legalausnahme, d.h. die Unternehmen müssen selbst einschätzen, ob ihr Verhalten mit dem Kartellrecht vereinbar ist. Erfahrungsgemäß ist es jedoch oft nicht leicht, die Grenze zwischen einem kartellrechtlich zulässigen und einem gegen das Kartellrecht verstößenden Verhalten zu erkennen.

Bei dieser Selbsteinschätzung sind ausgeprägtes Risikobewusstsein und größte Vorsicht geboten, da eine falsche Beurteilung schnell massive Nachteile für das Unterneh-

men nach sich ziehen kann. Allein die Tatsache, dass eine Kartellbehörde überhaupt Untersuchungen zu möglichen Absprachen (z.B. über Preise oder Preisbestandteile) durchführt, verursacht nicht nur erhebliche innerbetriebliche Unruhe, sondern hat meist auch unerwünschte Folgen in der Öffentlichkeit. Hausdurchsuchungen, Beschlagnahmen und ähnliche sichtbare Maßnahmen der Kartellbehörden sind für die Medien stets attraktive Themen. Zudem kann sich bereits der Verdacht auf Kartellrechtsverstöße in erheblichem Maße auf den Wert des Unternehmens auswirken, wie das in jüngerer Vergangenheit schon an den Aktienkursen verschiedener betroffener Unternehmen abzulesen war.

Wenn sich im Rahmen derartiger Prüfungen dann ein Kartellrechtsverstoß bestätigt, drohen den Unternehmen erhebliche Bußgelder, die bis zu 10 % des weltweiten Jahresumsatzes der beteiligten Unternehmen betragen können. Bei Fällen mit Auslandsbezug, beispielsweise den USA, sind die möglichen Folgewirkungen kaum noch einzuschätzen. Sanktionen und Schadensersatzansprüche können sich schnell auf Beträge in Milliardenhöhe summieren.

Auch die an einer kartellrechtswidrigen Absprache beteiligten Mitarbeiter können persönlich mit Bußgeldern und Haftstrafen belegt werden.

Doch nicht nur Absprachen zwischen bisher nicht kooperierenden Unternehmen sind kartellrechtlich riskant. Auch die schlichte Fortsetzung von bestehenden Kooperationen und Allianzen birgt aufgrund der geänderten Rechtslage seit dem 1. Mai 2004 zahlreiche neue Gefahren. Die Unternehmen sind in der kartellrechtlichen Einschätzung ihres Verhaltens nunmehr auf sich selbst



Dr. Johannes Weisser



Christiane Leffers

gestellt und müssen diese gegebenenfalls auch rückwirkend vornehmen.

Sichere Kenntnisse des geltenden Kartellrechts oder eine entsprechende fachliche Beratung sind heute für ein Unternehmen unverzichtbar, gerade auch vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um ordnungsgemäße Unternehmensführung (Corporate Compliance). Das gilt insbesondere für Fluggesellschaften, die auf internationalen und häufig sehr angespannten Märkten agieren. Äußerst wichtig ist dabei die Vermittlung von klaren Handlungsanweisungen und Richtlinien für alle Mitarbeiter, die das Unternehmen in irgendeiner Form nach außen repräsentieren. Nur bei ausgeprägtem Problembewusstsein können rechtzeitig mögliche Verdachtsmomente vermieden werden, die sonst die Wettbewerbsbehörden zu einem Einschreiten veranlassen könnten.

Dr. Johannes Weisser, Christiane Leffers
avocado rechtsanwälte, Frankfurt am Main

Luftsicherheit

Fluggastdatenübermittlung in Deutschland kommt zum 1. April

Das Dritte Gesetz zur Änderung des Bundespolizeigesetzes tritt am 01. April 2008 in Kraft. Damit wird nun auch in Deutschland die entsprechende EG-Richtlinie aus dem Jahre 2004 umgesetzt.

■ Im Klartext heißt das, dass künftig auch in Deutschland – wie seit 2005 schon für die USA mit APIS (Advanced Passenger Information System) – Fluggastdaten erfasst werden. Mit „APIS Germany“ sollen die Einreisekontrollen verbessert werden und so zur Bekämpfung der illegalen Einwanderung beitragen.

Grundsätzlich befürwortet BARIG alle Bemühungen des Gesetzgebers, die zu einem Mehr an Sicherheit im Luftverkehr führen. Im konkreten Fall unterstützt der Airlineverband die Behörden bei der Entwicklung geeigneter Übermittlungsverfahren für die generierten Daten. Wie auch bei anderen vergleichbaren Vorhaben ist ein pragmatisches Herangehen Voraussetzung für eine erfolgreiche Implementierung. „APIS Germany“ wird gezielt und stufenweise eingeführt. So erhalten Airlines die Chance, notwendige Prozesse strukturiert einzuführen.

Die Bundespolizeidirektion Koblenz hat die wichtigsten Fakten zum Sachstand und den geplanten Verfahren zur Fluggastdatenübermittlung zusammengefasst:

Der Gesetzgeber bestimmt, dass Luftfahrtunternehmen zum Zwecke der Erfüllung der grenzpolizeilichen Aufgaben der Bundespolizei, auf Anordnung

derselbigen, bestimmte Fluggastdaten in den von den Fluggästen mitgeführten Dokumenten zu erheben und zu übermitteln haben.

Dies betrifft Luftfahrtunternehmen, die Fluggäste über die Schengen-Außengrenzen in das Bundesgebiet befördern. Ziel dieser Rechtsnormen ist es, mehr Zeit für die grenzpolizeiliche Überprüfung von Fluggästen zu haben. Damit kann eine gründlichere Kontrolle zur Bekämpfung der illegalen Einwanderung erfolgen. Für die Fluggäste kann dies den Vorteil haben, dass die Grenzkontrollen gezielter und zügiger ablaufen.

Die Verpflichtung zur Übermittlung der Daten gilt nur in den Fällen, in denen die Bundespolizei die Datenübermittlung anordnet. Maßgeblich für die Anordnungen und die Auswahl der Flugstrecken ist die polizeiliche Lage- und Gefährdungsbewertung.

Folgende Daten sollen erhoben werden:

- Der Familienname und die Vornamen
- das Geburtsdatum
- das Geschlecht
- die Staatsangehörigkeit
- die Nummer und die Art des mitgeführten Reisedokuments

- die für die Einreise in das Bundesgebiet vorgesehene Grenzübergangsstelle
- die Flugnummer, mit planmäßiger Abflugs- und Ankunftszeit und der
- ursprünglicher Abflugort sowie die gebuchte Flugroute.

Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die vollständigen Daten von allen Fluggästen, unabhängig von ihrer Nationalität, zu erheben und die Fluggäste über die Erhebung und den damit verbundenen Zweck zu informieren.

Die Daten müssen unverzüglich nach Abschluss der Annahme für den betreffenden Flug in einer Datei zusammengefasst an einen zentralen Posteingang der Bundespolizei elektronisch übermittelt werden.

Die hierfür erforderlichen Adressen, das Datenformat und die Freischaltung der Internetseite teilt die Bundespolizei den Airlines per Informationsschreiben und in einer Anforderungsverfügung rechtzeitig mit.

Eine Zuwiderhandlung gegen die Anordnung zur Übermittlung von Fluggastdaten kann mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden.

Cross-Ticketing

Beschränkungen bei der Nutzung von Flugscheinen sind unzulässig

■ Das Urteil AZ. 31 C 2972/05-74 des Landgerichts Frankfurt am Main bestätigte im Dezember 2007 zum zweiten Mal die Rechtmäßigkeit von sogenannten Überkreuzungsbuchungen, das Amtsgericht Köln hatte bereits ähnlich geurteilt. Damit behält ein Rückflugticket auch dann seine Gültigkeit wenn der Hinflug aus persönlichen Gründen nicht in Anspruch genommen wurde.

Viele Fluggesellschaften haben in ihren allgemeinen Geschäftsbedingungen eine Klausel, dass Flugtickets ihre Gültigkeit verlieren, wenn sie nicht in der im Flugschein angegeben Reihenfolge genutzt werden. Damit wollen sie verhindern, dass ihre Tarifstruktur unterlaufen

wird. Also, dass ein Fluggast den teuren Tarif umgeht, indem er beispielsweise zwei Flugscheine jeweils mit Mindestaufenthaltszeiten günstig erwirbt und aus jedem ein Segment abfliegt (Überkreuzbuchen). Die 2. Zivilkammer kommt diesbezüglich zu folgendem Schluss: „Die Verfallsklausel beeinträchtigt die Rechte des einzelnen hiervon betroffenen Verbrauchers erheblich, weil zu seinem Nachteil von wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung abgewichen wird. Bei Überkreuzbuchen oder Cross-Border-Selling werden seine Rechte auf die Hauptleistung ausgeschlossen. (...) Die Maßregel, dass bei Nichtinanspruchnahme einer Teilleistung der Anspruch

auf die übrige Leistung entfällt, widerspricht der gesetzlichen Leitlinie völlig.“ Weiter führt das Landgericht einen bildlichen Vergleich an: „Niemand wird bezweifeln, dass es unangemessen wäre, wenn ein Gastwirt einem Gast, der ein Menü bestellt hat, den Hauptgang verweigert oder nur gegen einen Aufpreis servieren will, weil er seine Suppe nicht aufgegessen hat“ Landgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 14.12.2007

Das Urteil wird wohl dazu führen, dass BARIG-Mitglieder ihre diesbezüglichen allgemeinen Geschäftsbedingungen verändern müssen. In der Folge kann dies auch Auswirkungen auf die Tarifstruktur und -kalkulation haben.

Klimaschutz

Emissionshandel: Ein weiteres Kreuz für die Fluggesellschaften

Die geplante Einbeziehung des Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel (Emission Trading Scheme - ETS) wird zu einer indirekten Erhöhung der Treibstoffkosten in nicht unerheblicher Höhe führen. Vielen Fluggesellschaften ist allerdings die Kostenrelevanz dieser Maßnahme nicht bewusst.

■ Hintergrund: Mit dem Emissionshandel versucht die Europäische Union, der Verpflichtung aus dem Kyoto Protokoll – in 2020 rund 20% weniger CO₂ Ausstoß gegenüber 1990 zu haben – durch Schaffung ökonomischer Anreize nachzukommen. Der Emissionshandel soll eine kostenwirksame und wirtschaftlich effiziente Senkung der Treibhausgasemissionen fördern.

Mit der geplanten Einführung des ETS müssen Fluggesellschaften ihre CO₂-Emissionen erfassen und dokumentieren. Sie sind verpflichtet, jedes Jahr die Menge an Zertifikaten an die Behörde auszuhändigen, die der Menge ihrer CO₂-Emissionen entspricht.

Finanzielle Implikationen

Jede Gesellschaft kann für sich anhand der nachfolgenden Berechnungen ermitteln, mit welchen außergewöhnlichen finanziellen Belastungen sie in den verschiedenen Szenarien zu rechnen hat.

Die Basis jeder Berechnung (100%) wird der durchschnittliche Treibstoffverbrauch aller Luftverkehrsemissionen aus den Jahren 2004 bis 2006 sein¹.

In unserem aus Darstellungsgründen stark vereinfachten Beispielfall hat Green Airlines im Jahr 2006 durchschnittlich 500.000 Tonnen Treibstoff verbraucht² und rund 1,57 Millionen Tonnen CO₂ verursacht. Da sie weiter mit 3% p.a. linear³ wächst, wird sie im Jahr 2012 bei Einführung des europäischen Emissionshandels ca. 600.000 Tonnen Kerosin benötigen. Während des Verbrennungsprozesses entstehen aus einer Tonne Kerosin ca. 3,15 Tonnen CO₂, so dass Green Airlines im Jahr 2012⁴ ca. 1,9 Millionen Tonnen CO₂ (600.000 Tonnen Kerosin x 3,15) produzieren würde.

Kommissionsvorschlag

Nach dem ursprünglichen Vorschlag der EU Kommission würde Green Airlines⁵ die Zertifikate für 500.000 Tonnen Kerosin bzw. für 1,57 Millionen Tonnen CO₂ zunächst kosten-

frei erhalten. Die fehlenden Zertifikate für 315.000 Tonnen CO₂ – das Delta zwischen 2006 und 2012 für 100.000 Tonnen Kerosin – müsste sie hinzukaufen.

Bei einem angenommenen Preis von € 20⁶ pro Tonne CO₂ müsste Green Airlines im Jahr 2012 € 6,3 Millionen aufwenden, um die entsprechenden CO₂-Zertifikate kaufen können. Dieses wäre nach dem jetzigen Stand noch das Best-Case-Szenario gewesen.

Szenario Europäisches Parlament

Nach den Vorstellungen des Europäischen Parlaments erhält Green Airlines allerdings nicht 100%, sondern nur noch 75% freie Zertifikate. Da Green Airlines also nur für 1,18 Millionen Tonnen CO₂ freie Zertifikate (375.000 Tonnen Kerosin) erhält, muss sie zusätzlich zu den fehlenden 315.000 Tonnen CO₂ aus den Jahren 2006 bis 2012 weitere Verschmutzungsrechte für 394.000 Tonnen CO₂ (125.000 Tonnen Kerosin) erwerben. Sie benötigt also insgesamt Zertifikate für ca. 709.000 Tonnen CO₂.

Darüber hinaus ist das EU Parlament der Auffassung, dass die in der Höhe emittierten Flugzeugabgase, wesentlich schädlicher sind, als die auf Normalhöhe. Deshalb hat es beschlossen, dass die Fluggesellschaften für jede produzierte Tonne CO₂ zwei Zertifikate benötigen. Green Airlines müsste also für ihre produzierten 709.000 Tonnen CO₂ ca. 1,48 Millionen Zertifikate übergeben. Hierfür müsste sie bei einem auf best - case Basis beruhenden Zertifikatspreis von nur € 20 ca. € 30 Millionen aufwenden.

Ministerrat schwächt Entscheidung des EU Parlaments ab

Auch der Ministerrat hat in seiner letzten Sitzung in 2007 entschieden, dass die Baseline nicht 100% sondern nur 90% sein soll. Green Airlines muss neben den Zertifikaten für ihr Wachstum von 2006 bis 2012 (315.000 Tonnen CO₂) weitere Verschmutzungsrechte in einer Größen-

ordnung von 157.000 Tonnen CO₂ (50.000 Tonnen Fuel = 10%) kaufen.

Sie benötigt also Zertifikate für 472.000 Tonnen CO₂. Bei dem zu Grunde gelegten Zertifikatspreis von € 20/ pro Tonne CO₂ entspräche dies € 9,44 Millionen.

Weitere Entwicklung

Das Europäische Parlament hat bereits angekündigt, die Entscheidung des Ministerrates nicht zu akzeptieren. Die politischen Spielregeln berücksichtigend ist davon auszugehen, dass der Ministerrat weiter auf das Europäische Parlament zugehen wird. Es ist allerdings schwer abzuschätzen, welche Kompromisse der Ministerrat noch machen wird. Es ist durchaus vorstellbar, dass für den Wegfall des Multiplikators die Grenze für die Zuteilung freier Zertifikate auf 75% festgesetzt wird.

Zusammenfassung

Wie den vorhergehenden Ausführungen zu entnehmen ist, sind die Einzelheiten des Emissionshandels alles andere als klar. Ob wirklich die ersten Zertifikate bereits 2009, also schon nächstes Jahr, für 2011 beantragt werden müssen, erscheint ungewiss.

Aber alle europäischen CO₂Entscheidungsträger sind sich darüber einig, dass der Luftverkehr in den Emissionshandel einbezogen werden soll.

Damit wird jede in und nach Europa fliegende Fluggesellschaft hiervon betroffen sein. Die dann aufzuwendenden Beträge dürften mindestens in einem einstelligen Millionenbetrag liegen, wobei die Administrationskosten für Erfassung, Verwaltung, Ersteigern, eventuelles Hedging und Abrechnung noch nicht eingerechnet wurden.

Um ganz sicher zu gehen sollten die Emissionen bereits schon 2008 im Detail gemessen und dokumentiert werden. Denn nur auf Grundlage dieser Daten können – so die EU Kommission – freie Zertifikate beantragt werden.

Gastbeitrag von
Dr. Raphael von Heereman,
Bereichsleiter Verkehrspolitik,
TUfly und TUI Airline
Management und Mitglied im
BARIG Executive Committee



- Jet Airways
- KLM
- Korean Air
- Kuwait Airways
- LAN Airlines
- LOT
- Lufthansa
- Lufthansa Cargo
- Malaysia Airlines
- Malév
- Martinair
- Mexicana Airlines
- Middle East Airlines
- Nippon Cargo Airlines
- Northwest Airlines
- OLT
- Olympic Airlines
- Pakistan International Airlines
- Qantas Airways
- Qatar Airways
- Royal Air Maroc
- Royal Jordanian Airlines
- SAS
- SATA Internacional
- Saudi Arabian Airlines
- Shanghai Airlines Cargo International
- Siberia Airlines
- Singapore Airlines
- South African Airways
- Spanair
- SriLankan Airlines
- Swiss International Air Lines
- Syrian Arab Airlines
- TAM Brazilian Airlines
- TAP Portugal
- TAROM Romanian Airlines
- Thai Airways International
- TUfly
- Tunisair
- Turkish Airlines
- Ukraine International Airlines
- United Airlines
- UPS
- US Airways
- VRG Linhas Aéreas
- Vietnam Airlines
- Windrose Air Jetcharter
- World Airways
- Yemen Airways

1 Das ist der Wert, von dem alle Berechnungen hinsichtlich frei erhältlicher Zertifikate ausgehen.

2 Die individuelle Zuteilung der freien Zertifikate für jede Fluggesellschaft wird – so der jetzige Stand – auf der Grundlage eines Benchmarks auf RPK Basis aufgrund ihres Angebotes, ein Jahr bevor der Zuteilungsprozess beginnt getroffen. Die Verteilung der Zertifikate an jede Airline erfolgt dabei nicht auf der Grundlage ihrer Emissionen aus den Jahren 2004 - 2006.

3 Zur Vereinfachung wurden eventuelle Effizienzsteigerungen sowie geringerer Treibstoffverbrauch durch moderneres Fluggerät nicht eingerechnet.

4 Das Europäische Parlament möchte den Emissionshandel bereits 2011 einführen.

5 Es wird aus Vereinfachungsgründen hier vermutet, dass im Verteilungsjahr keine weiteren Wettbewerber hinzukommen, und der Anteil des CO₂ Ausstoßes zwischen den Fluggesellschaften gleich geblieben ist.

6 Es ist noch nicht annähernd einzuschätzen, wie der tatsächliche Preis liegen wird. Zur Zeit wird die Tonne CO₂ mit ca. 20 € gehandelt. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass der tatsächliche Preis auch höher sein kann.

Cargo

AeroLogic - auf dem Weg zum Start

Eine neue Frachtairline aufzubauen, dieser Herausforderung hat sich in Europa lange niemand mehr gestellt. Und dann auch noch in einer Größenordnung, bei der viele dem Neuling bereits Platz 4 unter den europäischen Frachtcarriern prognostizieren. Entsprechend groß ist das Interesse am Fortschritt des Aufbaus der gemeinsamen Frachtochter von DHL Express und Lufthansa Cargo.



■ Das Konzept ist ebenso einfach wie überzeugend: AeroLogic, mit Sitz in Schkeuditz bei Leipzig, ist eine eigenständige Frachtairline mit eigenem Air Operating Certificate und eigenen Verkehrsrechten, die beiden Müttern als Produktionsplattform zur Verfügung steht. Jedes Mutterunternehmen kann AeroLogic dort nutzen, wo es zusätzliche Kapazitäten benötigt bzw. sein Angebot marktgerecht ausbauen will: So sollen die AeroLogic-Flugzeuge an Werktagen im Rahmen des Expressnetzes von DHL Express vorzugsweise Asien-Strecken bedienen. An den Wochenenden dann werden die Flugzeuge im Standardfrachtnetz der Lufthansa Cargo eingesetzt – sowohl nach Asien als auch auf der Transatlantik-Route. Darüber hinaus können beide Partner ihren jeweiligen Kunden auch auf

dem Teilnetz des Partners Kapazitäten anbieten. Die Vorteile für alle Beteiligten liegen auf der Hand: Was für die Mütter DHL Express und Lufthansa Cargo operative Flexibilität und ökonomische Effektivität bedeutet, verspricht für ihre Kunden ein optimiertes, weil erweitertes Angebot: zusätzliche Destinationen, höhere Frequenzen und kürzere Transitzeiten.

Am 28. Januar 08 wurde über den Status quo berichtet und positive Neuigkeiten vermeldet: Der gute Name AeroLogic wird fortgeführt, das Logo und das Aircraft-Design wurden neu entwickelt. Einen besonders wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Aufnahme des Flugbetriebs, hat AeroLogic Ende des letzten Jahres erreicht: Im November 2007 wurde der Leasing-

Vertrag für die ersten acht werksneuen Boeing 777-200LR erfolgreich abgeschlossen, von denen die erste Mitte Februar 2009 ausgeliefert wird. Entsprechend ist der operative Start der Gesellschaft für den Sommerflugplan geplant. 2009 und 2010 werden insgesamt acht Flugzeuge ausgeliefert, 2011 sollen noch zwei Frachter folgen. Für 2012 ist ein zusätzliches Reserveflugzeug geplant.

Nun gilt es, die Crews für die ersten Flugzeuge zu rekrutieren und die erforderlichen Schulungen durchzuführen. Interessierte Piloten können sich seit dem 28. Januar über die Internet-Seite www.aerologic.aero bewerben.

Flughafenentgelte

Änderungsbedarf beim EU- Richtlinienentwurf

Am 24.01.07 legte die EU Kommission erstmalig einen Vorschlag für eine Richtlinie zu Flughafenentgelten vor.

■ Dieser sollte – im Einklang mit den Zielen der Lissabon Strategie der EU – dazu beitragen, die Effizienz und internationale Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrssystems zu erhöhen und durch Stärkung der Airline-Rechte die Basis für eine nachhaltige Systempartnerschaft zwischen Airlines und Airports zu schaffen. Materiell sah er in erster Linie die Etablierung eines unabhängigen Regulierers und mehr Transparenz bei der Entgeltkalkulation an allen Flughäfen mit mehr als einer Millionen Passagieren pro Jahr vor.

Aus Sicht der Airlines versprach der Vorschlag der EU-Kommission zumindest einen Kompromiss auf Basis des jeweils kleinsten gemeinsamen Nenners und eine gewisse Harmonisierung der Rahmenbedingungen an ca. 150 Flughäfen der Europäischen Union.

Der weitere Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens hat diese Hoffnungen aber bislang nicht bestätigt. Sowohl die Vorschläge des Ministerrats vom 29.11.07 als auch die Ergebnisse der ersten Lesung im Parlament vom 15.01.2008 beinhalten verschiedene Änderungen, die den Interessen der Airlines und den ursprünglichen Zielen der Kommission entgegenlaufen. So wurde z.B. vom Parlament eine Klausel aufgenommen, die es den Flughäfen ermöglicht, zukünftige Infrastrukturvorhaben bereits vor Inbetriebnahme – und gegen den Willen der Airlines – über eine Anhebung der Gebühren vorzufinanzieren. Zudem haben sich die Europaabgeordneten darauf verständigt, die Richtlinie nur noch für Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als fünf Millionen Passagieren bzw. mehr als 15 Prozent der Passagierbewegungen des Landes anzuwenden. Knapp 90 der ursprünglich

anvisierten 150 Flughäfen würden somit nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen – eine Einschränkung, die aus Sicht der Airlines eindeutig das Ziel der Etablierung eines Level Playing Fields konterkariert und die Marktmacht, über die auch viele kleinere Flughäfen aufgrund ihres regionalen Monopols verfügen, unterschätzt. Dazu passt, dass die grundsätzliche Entscheidung, ob an einem Flughafen Single- oder Dual-Till zur Anwendung kommt, den Flughafenbetreibern selbst überlassen wird.

Die vom Europäischen Parlament verabschiedeten Änderungen fallen daher hinter den Minimalkompromiss der Kommission zurück, die vom Rat vertretenen Positionen würden die Balance jedoch noch stärker zu Lasten der Airlines verschieben. In einigen Fragen droht – etwa durch eine massive Einschränkung der Transparenzanforderungen oder durch die Ausklammerung der Sicherheitsentgelte aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie – sogar ein Rückschritt gegenüber dem Status Quo in Deutschland. Wir sehen daher insbesondere bei zwei, eng ver-

knüpften, Themen erheblichen Ver- und Nachbesserungsbedarf:

1. Transparenz

Mehr Transparenz bei der Entgeltkalkulation ist unabdingbar, um die chronisch schwache Verhandlungsposition der Airlines gegenüber den Flughäfen nachhaltig zu stärken. Maßstab für den erforderlichen Grad an Transparenz sollten hierbei die Informationspflichten anderer regulierter Branchen wie die des Telekommunikations- oder Energiesektors sein. So führten hier entsprechende Vorgaben nicht etwa zu großen Gewinneinbrüchen, sondern zu starken Effizienzverbesserungen und niedrigeren Verbraucherpreisen.

2. Unabhängiger Regulierer

Eine unabhängige und kompetente Regulierungsbehörde – versehen mit den notwendigen Kontroll- und Entscheidungskompetenzen – könnte eine neutrale Bewertung vornehmen, ob Flughafenentgelte unter Maßgabe des Effizienzprinzips angemessen sind oder nicht und drohende Konflikte schon im Vorfeld verhindern. Wichtig: Auch die Entscheidung darüber, ob an einem Airport Single oder Dual Till angewendet wird, muss auch diese Regulierungsbehörde entscheiden.

Wenn die EU für die Etablierung eines unabhängigen Regulierers und mehr Transparenz sorgt, könnte mit der Richtlinie doch noch eine tragfähige und zukunftsweisende Lösung erreicht werden. Verzichtet sie darauf, diese Änderungen vorzunehmen, so wird die Imbalance zwischen Airlines und Airports noch größer.

BARIG Intern

Aus den Arbeitsgruppen

Die **BARIG Distribution Working Group** arbeitet weiterhin intensiv an der Umsetzung der 100prozentigen e-Tickets. Die Vertreter der Computerreservierungssysteme (GDS) sollen für 2008 auf regelmäßiger Basis an den **BARIG Distribution Working Group** Sitzungen teilnehmen, um eine enge und effektive Zusammenarbeit zu garantieren.

Die **BARIG A&B Working Group** begrüßte das erfolgreiche Audit in Hamburg bezüglich der Sicherheitsmaßnahmen und deren

Passagierrechte

Reisefreiheit für behinderte Passagiere an deutschen Flughäfen

Am 26. Juli 2008 tritt die EU Verordnung 1107/2006 in Kraft. Sie regelt die Beförderung behinderter Flugreisender und Flugreisender mit eingeschränkter Mobilität an Flughäfen mit mehr als 150.000 Passagieren pro Jahr.

■ Bereits seit Juli 2007 darf behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Beförderung in einem Flugzeug aufgrund ihrer Einschränkung nicht verwehrt werden. Die genauen Bestimmungen, die im Juli 2008 in Kraft treten, beschreiben detailliert die Rechte der Passagiere, die Verantwortlichkeiten für das Erbringen der Hilfeleistungen (PRM-Dienste) sowie deren Finanzierung.

Der Flughafen hat für einen Ankunfts- und Abfahrtsort Sorge zu tragen, an dem behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Schwierigkeiten ihre Ankunft auf dem Flughafen bekannt geben und um Hilfe bitten können. Diese Orte sind deutlich auszuweisen.

Anschließend können sie Hilfe beim Check in (inklusive der Abfertigung notwendiger Ausrüstungen, wie elektrische Rollstühle), beim Transport vom Abfertigungsschalter zum Flugzeug, beim Erreichen von Anschlussflügen sowie bei persönlichen Bedürfnissen (Gang zur Toilette) verlangen. Die Flughafengesellschaft kann die PRM-Dienste selbst leisten oder einem oder mehreren Dritten den Auftrag hierzu erteilen. Es sind jedoch auch flughafenspezifische Lösungen möglich.

Um die PRM-Dienste in Anspruch zu nehmen, müssen die Passagiere spätestens 48 Stunden vor Abflug bei dem betreffenden Luftfahrt- oder Reiseunternehmen ihre Hilfsbedürftigkeit anmelden.

Neben den behinderten Passagieren selbst

müssen auch Hilfsmittel wie Rollstühle bei entsprechender Platzverfügbarkeit an Bord befördert werden. Die Beförderungspflicht ist allerdings nicht absolut. Ein Luftfahrtunternehmen kann den Transport verweigern, um geltenden rechtsverbindlichen Sicherheitsanforderungen nachzukommen. Dies gilt auch, wenn wegen der Größe des Flugzeuges oder seiner Türen die Beförderung physisch unmöglich ist.

Die Verordnung schreibt ausdrücklich vor, dass PRM-Dienste für den betroffenen Fluggast unentgeltlich sein müssen.

Wenn ein Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, den behinderten Fluggast oder den Fluggast mit eingeschränkter Mobilität mitzunehmen, darf dem Fluggast kein finanzieller Schaden entstehen.

Für die Finanzierung ist eine Umlage zu berechnen, die angemessen, kostenabhängig, transparent und von der Flughafengesellschaft in Abstimmung mit dem Flughafenutzerausschuss oder einer anderen Interessenvertretung festgesetzt wird. Diese wird dann auf alle den Flughafen benutzenden Airlines aufgeteilt – im Verhältnis zu der Gesamtzahl der beförderten Passagiere an dem betreffenden Flughafen.

BARIG beobachtet die Umsetzung äußerst kritisch und fordert klare Kostentransparenz. Mit Hilfe von Benchmarks bezüglich der PRM-Dienste an anderen europäischen Flughäfen soll sichergestellt werden, dass die Kosten für die PRM-Dienste an deutschen Airports nicht ausufern.

Kosten am Flughafen. Die Audits in Köln und Stuttgart werden gerade durchgeführt. Als nächstes soll ein Audit in München folgen.

Ein weiteres wichtiges Thema waren die geplanten Kosten für die PRM-Dienste am Frankfurter Flughafen, die dort wesentlich höher ausfielen als an anderen deutschen und europäischen Flughäfen.

Die Themen des **BARIG Cargo Committee** waren unter anderem die neue Tierstation

am Frankfurter Flughafen, die papierlose Fracht und das Slot Performance Monitoring in Frankfurt.

Die **BARIG Charges Working Group** befasste sich unter anderem mit den emissionsabhängigen Entgelten in Frankfurt und München und mit dem Ausbau des Flughafen Frankfurts. Selbstverständlich waren auch die Flughafenentgelte und die Aktivitäten der Nutzerausschüsse an deutschen Flughäfen zentrale Themen.

BARIG Intern

Christine Alig folgt Andreas Kretzschmar im BARIG-Vorsitz

Das BARIG-Full Board Meeting hat auf seiner Dezember-Sitzung Christine Alig, Country-Managerin von Austrian Airlines, zur neuen Chairwoman gewählt. Damit steht erstmals eine Frau an der Spitze des größten nationalen Airlinesverbandes der Welt. Der bisherige Chairman Andreas Kretzschmar trat im Januar 2008 als Deutschland und General Manager für Zentraleuropa von ANA in den Ruhestand und stellte sich deswegen nach dreijähriger Amtszeit nicht wieder zur Wahl.

Christine Alig startete ihre berufliche Laufbahn nach einer kaufmännischen Ausbildung 1971 direkt beim österreichischen Nationalcarrier. Seither bekleidete sie verschiedene Funk-

tionen in den Bereichen Reservierung, Fracht, Marketing und Revenue Management. Im Jahr 2002 wurde sie zur Country Managerin für Deutschland berufen.

In die ebenfalls vakant werdende Position von Andreas Kretzschmar als Repräsentant der Airlines aus dem asiatisch-pazifischen Raum wurde Ludwig Hamburger, Regional Manager UK/Europe von Air New Zealand Cargo in das Executive Committee gewählt.

Josef Bogdanski, Vice President Lufthansa Passage Airlines und Chairman des BARIG Executive Committee, dankte Andreas Kretzschmar für seinen persönlichen engagierten Einsatz und überreichte ihm den BARIG-Award.



Neue BARIG Mitglieder

Shanghai Airlines Cargo International Co., Ltd

Shanghai Airlines Cargo, mit Hauptsitz am Pudong International Flughafen in Shanghai, operiert Frachterflüge nach Frankfurt, Macao, Hongkong, Osaka, Bangkok, Ho Chi-Minh City, Singapur, Bombay, Los Angeles und Xiamen. Es ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Shanghai Airlines und zwei Tochtergesellschaften der Taiwaner Evergreen Group.

Jet Airways

Die indische Premium-Airline Jet Airways (India) Limited wurde im Jahr 1992 von der indischen Familie Goyal gegründet. Heute verbindet das Netzwerk der Airline mit mehr als 355 Flügen pro Tag insgesamt 57 Destinationen. Die aktuelle Flotte umfasst 76 Flugzeuge, deren Durchschnittsalter 4,37 Jahre beträgt. Jet Airways verbindet über den europäischen Hub in Brüssel Indien und Nordamerika. Aus Deutschland verfügt die Airline mit seinen Kooperationspartnern Lufthansa und Brussels Airlines über einen flächendeckenden Zubringerservice zum Brüsseler Flughafen.

BARIG Information

BARIG existiert seit 1951 und wurde 1993 als eingetragener Verein neu gegründet. Ziel des BARIG ist die Vertretung, Förderung und Sicherung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder. Mitglieder können alle internationalen und nationalen Airlines werden, die in Deutschland geschäftlich tätig sind.

BARIG hat zahlreiche Organe: die Mitgliederversammlung, das Executive Committee, das Cargo Committee, die Charges Working Group, die Distribution Working Group, die Taxes Task Force, die A&B Working Group und den Generalsekretär.

Die Mitgliederversammlung tagt regelmäßig. Die Mitgliedschaftsrechte werden durch die Delegates der Airlines ausgeübt.

Die 12 Mitglieder des Executive Committee werden von der Mitgliederversammlung gewählt und repräsentieren alle Regionen des Weltluftverkehrs.

Der Generalsekretär vertritt BARIG gerichtlich und außergerichtlich und führt die Geschäfte. Funktionen von BARIG werden derzeit wie folgt wahrgenommen:

Generalsekretär: Martin Gaebges

Chairwoman:

Christine Ahlig, Austrian Airlines

Vice Chairman: Josef Bogdanski, Lufthansa

Cargo Committee:

In Personalunion: Martin Gaebges, BARIG Generalsekretär

Chairman Charges Working Group:

Rudolf Duckstein, BARIG Advisor

Chairman Distribution Working Group:

Christian Seymour, Emirates

Chairman Taxes Task Force:

Ronald Heilek, United Airlines

Chairman A&B Working Group:

Carlos Cardiga, AOC Frankfurt

Executive Committee:

Josef Bogdanski - Lufthansa (EC Chairman)

Henry Hasselbarth, Emirates

Michael Bentele, South African Airways

Andreas Kretzschmar, ANA

Christine Alig, Austrian Airlines

Cristian Lizana, LAN

Thorsten Lettnin, United Airlines

Thomas Müller, Cyprus Airways

Kimberley Long-Urbanetz, Delta Air Lines

Nicky Samarasinghe, Srilankan Airlines

Dr. Raphael von Heereman, TUI fly

Erika Partsch, Aegan Airlines

BARIG NEWS

Herausgeber: BARIG e. V.

Verantwortlich:

Martin Gaebges, Generalsekretär

Unterschweinstiege 8, 60549 Frankfurt

Tel: 069/23 72 88, Fax: 069/23 06 66

e-mail: BARIGeV@BARIG.org

Internet: www.BARIG.org

Sekretariat: Izabela Weinmann

Redaktion: Asger Schubert (verantwortlich),

Sandra Haischer, C&C Contact & Creation GmbH, Frankfurt a. M.

Grafik/Layout: Andreas Grzesitza, Frankfurt a.M.

*Überlauf Seite 3
Kartellrecht - Gut das wir darüber
gesprachen haben*

*Überlauf Seite 5
Emissionsrecht handel*

*Überlauf Seite 6
AeroLogic*