



**Rede von Markus Dufner  
bei der Hauptversammlung der Lufthansa am 29. April 2008**  
(Es gilt das gesprochene Wort.)

Sehr geehrter Herr Dr. Weber, sehr geehrter Herr Mayrhuber,  
sehr geehrte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands,  
sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre der RWE,

ich heiße Markus Dufner und bin Geschäftsführer des Dachverbands der Kritischen Aktionäre.

**Klimaschädigende Geschäftspolitik**

Sie kennen doch die Fakten:

„Der Ausstoß von Treibhausgasen muss spätestens in acht Jahren weltweit gesenkt werden, um eine Klimakatastrophe zu verhindern.“

Das steht im Klimabericht des Weltklimarats vom Mai 2007. Die Uhr tickt: Uns bleiben jetzt nur noch sieben Jahre zum Umsteuern. Und was sagen die angeblich umwelt- und klimapolitisch so ignoranten Vereinigten Staaten von Amerika! In einer Studie des US-Kongresses ist nachzulesen, für die Erwärmung unseres Planeten seien „Aktivitäten des Menschen“ hauptverantwortlich.

**Fliegt die Lufthansa „im Steigflug in die Klimakatastrophe“?**

Der Anteil des Luftverkehrs an den gesamten Klimabelastungen beträgt derzeit rund acht Prozent. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die von Flugzeugen verursacht werden, wachsen in Deutschland jährlich um dreieinhalb Prozent. Wenn das so weiter geht, werden die Klimawirkungen des Fliegens in fünf Jahren bereits die des heutigen Pkw-Verkehrs übersteigen. Das sind die Ergebnisse der "Luftverkehrsstudie 2007: Im Steigflug in die Klimakatastrophe?", die das Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie und der BUND am 9. April veröffentlicht haben.

Dennoch werben Sie, Herr Mayrhuber, für die verstärkte Nutzung von Flugzeugen – Ihrer Flugzeuge – frei nach dem Motto „Wer die Umwelt liebt, der fliegt“.  
So ist es in einem Interview, das die Bild-Zeitung im November mit Ihnen führte, nachzulesen

(Bild, „Wer die Umwelt liebt, der fliegt!“ 19.11.2007)

Wenn der Luftverkehr zurecht als Klimakiller benannt wird, sprechen Sie von „Öko-Populismus“. Schärfere Umweltgesetze für Fluglinien sind Ihnen trotz der bekannten Fakten ein Gräuel. Sie fordern einen Ausbau der Flughäfen, damit es nicht zu „Staus am Himmel“ kommt. Ist es nicht so, dass größere Flughäfen noch mehr Flugverkehr produzieren?

### **Welche Strategien gibt es, um ein solches Szenario zu verhindern?**

1. Der Flugverkehr muss in ein wirksames Emissionshandelssystem einbezogen werden

Wie steht der Vorstand der Lufthansa dazu?

2. Kurzstreckenflüge müssen unterbleiben

Das entsprechende Passagieraufkommen kann auf die Bahn verlagert werden.

Das müsste auch die Lufthansa einsehen, dass ihr die Bahn mit dem ICE bei Entfernungen unter 400 Kilometern den Rang abläuft. Können Sie sich vorstellen, das Angebot Kurzflügen zu verringern?

3. Die bereits vorhandenen Flughäfen dürfen nicht weiter ausgebaut werden

Ein Ausbau der Flughäfen wie an den verschiedenen Standorten geplant würde die Klimaschutzziele der Bundesregierung komplett unterlaufen wird.

Was tut die Lufthansa, wenn der Ausbau von Flughäfen ausbleibt?

4. Kerosin muss endlich besteuert werden.

Welche Steuerquote würde die Lufthansa klaglos akzeptieren?

### **Der Lufthansa scheint die Nachtruhe der Anwohner von Flughäfen egal zu sein!**

Bürgerinnen und Bürger in der Nähe von Flughäfen sind erhöhten Belastungen ausgesetzt. Die Lärmbelastung, die von Flugzeugen ausgeht, insbesondere durch Nachtflüge, ist ein ernst zu nehmender Stressfaktor, der zu schweren gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann.

Trotzdem verlangten Sie, Herr Lauer (Lufthansa-Konzernvorstand Stefan Lauer), vergangenes Jahr, dass der Lufthansa-Flotte allein auf dem Frankfurter Flughafen bis zu 41 Nachtflüge erlaubt werden sollten, zwar noch nicht sofort, aber bis zum Jahr 2020. Derzeit fliegt die Lufthansa in Frankfurt rund 12 Mal pro Nacht, insgesamt gibt es 60 Nachtflüge.

Ihre Forderung, Herr Lauer, Diese Forderung stieß bei fast allen hessischen Landespolitikern auf massive Kritik. Ein Sprecher des Frankfurter Flughafenbetreibers Fraport sagte sogar, Fraport habe das Nachtflugverbot selbst beantragt, um den Ausbau des Flughafens zu ermöglichen. Daran ändere auch die Äußerung eines Lufthansa-Vorstands nichts.

(siehe FAZ-Bericht vom 28. September 2007,  
<http://www.faz.net/s/RubBEFA4EA6A59441D98AC2EC17C392932A/Doc~EAAD437990485409A82903E6853515456~ATpl~Ecommon~Scontent.html>)

Meine Frage: Halten Sie weiter an der Erhöhung der Nachtflüge fest?  
Wie viele Nachtflüge will die Lufthansa in Frankfurt im Jahr 2010, im Jahr 2015 und im Jahr 2020 durchführen?  
Wird die Lufthansa darauf hinwirken, die Beschränkung von Nachtflügen oder das Nachtflugverbot auf anderen Flughäfen aufzuweichen bzw. aufzuheben?

Wir, die Kritischen Aktionäre, verlangen vom Vorstand der Lufthansa: „Vorfahrt für Klimaschutz!“ und „Ein Stopp dem Fluglärm!“ Liebe Aktionärinnen und Aktionäre: Helfen Sie dabei mit, auch wenn Sie die Auswirkungen des Klimawandels noch nicht spüren und nicht persönlich von Fluglärm betroffen sind.



**Rede von Markus Dufner  
bei der Hauptversammlung der Lufthansa am 29. April 2008**  
(Es gilt das gesprochene Wort.)

Sehr geehrter Herr Dr. Weber, sehr geehrter Herr Mayrhuber,  
sehr geehrte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands,  
sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre der RWE,

ich heiße Markus Dufner und bin Geschäftsführer des Dachverbands der Kritischen Aktionäre.

**Klimaschädigende Geschäftspolitik**

Sie kennen doch die Fakten:

„Der Ausstoß von Treibhausgasen muss spätestens in acht Jahren weltweit gesenkt werden, um eine Klimakatastrophe zu verhindern.“

Das steht im Klimabericht des Weltklimarats vom Mai 2007. Die Uhr tickt: Uns bleiben jetzt nur noch sieben Jahre zum Umsteuern. Und was sagen die angeblich umwelt- und klimapolitisch so ignoranten Vereinigten Staaten von Amerika! In einer Studie des US-Kongresses ist nachzulesen, für die Erwärmung unseres Planeten seien „Aktivitäten des Menschen“ hauptverantwortlich.

**Fliegt die Lufthansa „im Steigflug in die Klimakatastrophe“?**

Der Anteil des Luftverkehrs an den gesamten Klimabelastungen beträgt derzeit rund acht Prozent. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die von Flugzeugen verursacht werden, wachsen in Deutschland jährlich um dreieinhalb Prozent. Wenn das so weiter geht, werden die Klimawirkungen des Fliegens in fünf Jahren bereits die des heutigen Pkw-Verkehrs übersteigen. Das sind die Ergebnisse der "Luftverkehrsstudie 2007: Im Steigflug in die Klimakatastrophe?", die das Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie und der BUND am 9. April veröffentlicht haben.

Dennoch werben Sie, Herr Mayrhuber, für die verstärkte Nutzung von Flugzeugen – Ihrer Flugzeuge – frei nach dem Motto „Wer die Umwelt liebt, der fliegt“.  
So ist es in einem Interview, das die Bild-Zeitung im November mit Ihnen führte, nachzulesen

(Bild, „Wer die Umwelt liebt, der fliegt!“ 19.11.2007)

Wenn der Luftverkehr zurecht als Klimakiller benannt wird, sprechen Sie von „Öko-Populismus“. Schärfere Umweltgesetze für Fluglinien sind Ihnen trotz der bekannten Fakten ein Gräuel. Sie fordern einen Ausbau der Flughäfen, damit es nicht zu „Staus am Himmel“ kommt. Ist es nicht so, dass größere Flughäfen noch mehr Flugverkehr produzieren?

### **Welche Strategien gibt es, um ein solches Szenario zu verhindern?**

1. Der Flugverkehr muss in ein wirksames Emissionshandelssystem einbezogen werden

Wie steht der Vorstand der Lufthansa dazu?

2. Kurzstreckenflüge müssen unterbleiben

Das entsprechende Passagieraufkommen kann auf die Bahn verlagert werden.

Das müsste auch die Lufthansa einsehen, dass ihr die Bahn mit dem ICE bei Entfernungen unter 400 Kilometern den Rang abläuft. Können Sie sich vorstellen, das Angebot Kurzflügen zu verringern?

3. Die bereits vorhandenen Flughäfen dürfen nicht weiter ausgebaut werden

Ein Ausbau der Flughäfen wie an den verschiedenen Standorten geplant würde die Klimaschutzziele der Bundesregierung komplett unterlaufen wird.

Was tut die Lufthansa, wenn der Ausbau von Flughäfen ausbleibt?

4. Kerosin muss endlich besteuert werden.

Welche Steuerquote würde die Lufthansa klaglos akzeptieren?

### **Der Lufthansa scheint die Nachtruhe der Anwohner von Flughäfen egal zu sein!**

Bürgerinnen und Bürger in der Nähe von Flughäfen sind erhöhten Belastungen ausgesetzt. Die Lärmbelastung, die von Flugzeugen ausgeht, insbesondere durch Nachtflüge, ist ein ernst zu nehmender Stressfaktor, der zu schweren gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann.

Trotzdem verlangten Sie, Herr Lauer (Lufthansa-Konzernvorstand Stefan Lauer), vergangenes Jahr, dass der Lufthansa-Flotte allein auf dem Frankfurter Flughafen bis zu 41 Nachtflüge erlaubt werden sollten, zwar noch nicht sofort, aber bis zum Jahr 2020. Derzeit fliegt die Lufthansa in Frankfurt rund 12 Mal pro Nacht, insgesamt gibt es 60 Nachtflüge.

Ihre Forderung, Herr Lauer, Diese Forderung stieß bei fast allen hessischen Landespolitikern auf massive Kritik. Ein Sprecher des Frankfurter Flughafenbetreibers Fraport sagte sogar, Fraport habe das Nachtflugverbot selbst beantragt, um den Ausbau des Flughafens zu ermöglichen. Daran ändere auch die Äußerung eines Lufthansa-Vorstands nichts.

(siehe FAZ-Bericht vom 28. September 2007,  
<http://www.faz.net/s/RubBEFA4EA6A59441D98AC2EC17C392932A/Doc~EAAD437990485409A82903E6853515456~ATpl~Ecommon~Scontent.html>)

Meine Frage: Halten Sie weiter an der Erhöhung der Nachtflüge fest?  
Wie viele Nachtflüge will die Lufthansa in Frankfurt im Jahr 2010, im Jahr 2015 und im Jahr 2020 durchführen?  
Wird die Lufthansa darauf hinwirken, die Beschränkung von Nachtflügen oder das Nachtflugverbot auf anderen Flughäfen aufzuweichen bzw. aufzuheben?

Wir, die Kritischen Aktionäre, verlangen vom Vorstand der Lufthansa: „Vorfahrt für Klimaschutz!“ und „Ein Stopp dem Fluglärm!“ Liebe Aktionärinnen und Aktionäre: Helfen Sie dabei mit, auch wenn Sie die Auswirkungen des Klimawandels noch nicht spüren und nicht persönlich von Fluglärm betroffen sind.