



POLITIKBRIEF

Luftverkehrspolitik für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

1/19

2,9 Liter



VERBRAUCH AUF 100 KILOMETERN PRO PASSAGIER: 2,9 LITER

Die Lufthansa Group bestellt 40 zusätzliche, hochmoderne Langstreckenflugzeuge

Verantwortung: Milliardeninvestitionen in die Zukunft	1
Der Sommer vor der Tür: Lufthansa Group investiert in mehr Zuverlässigkeit	2
Entschädigungen bei Verspätung: Fairen Novellierungsvorschlag umsetzen	3
Drohnen: Regeln für mehr Sicherheit schaffen	4
Lounge: Boxen für die Seele	5
Telegramm: Vorbildliche Sicherheitskontrollen in München Flottenmodernisierung bei Lufthansa Cargo Rund 5.500 neue Mitarbeiter	6
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	7

Verantwortung

MILLIARDENINVESTITIONEN
IN DIE ZUKUNFT

Die Lufthansa Group beförderte 2018 rund 142 Millionen Passagiere – mehr als je zuvor. Auch bei Mitarbeiterzahlen, Umsatz und Gewinn wurden Höchstwerte erreicht. Damit wächst die Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft: Wir nehmen diese Verantwortung an und setzen neue Akzente.

-25%
Verbrauch

-30%
Lärm*

NEUBESTELLUNG: 20 AIRBUS A350-900 UND 20 BOEING 787-9
Die Flugzeuge sind die effizientesten und leisesten in diesem Langstreckensegment.

Quellen: Airbus, Boeing
*gemessen am Lärmteppich

Klimaschutz: Milliarden für höchste Effizienz

Treibstoffeffiziente Flugzeuge sind der größte Hebel, um die CO₂-Belastungen zu senken. Siehe unsere jüngste Bestellung: Anfang März haben wir 40 hochmoderne und treibstoffeffiziente Langstreckenflugzeuge geordert. Gegenüber vergleichbaren Flugzeugen mit vier Triebwerken verbrauchen sie 25 Prozent weniger Treibstoff. Über ein Jahr gerechnet summieren sich die Einsparungen auf 500.000 Tonnen.

Laut Listenpreis investieren wir dafür rund 12 Milliarden US-Dollar. Insgesamt stehen bei der Lufthansa Group sogar 221 Flugzeuge für etwa 43 Milliarden US-Dollar auf der Bestellliste, die bis 2027 ausgeliefert werden. Zwei weitere, Anfang März beschlossene Klimaschutzmaßnahmen lauten:

- **Ausbau der CO₂-Kompensation:** Die Lufthansa Group kompensiert rückwirkend seit 1. Januar 2019 den CO₂-Ausstoß aller dienstlichen Flugreisen ihrer Mitarbeiter bei der Schweizer Klimaschutz-Stiftung myclimate. Dadurch fließen Klimaschutzprojekten pro Jahr bis zu 1,5 Millionen Euro zu. CO₂-Kompensationen nehmen übrigens generell Fahrt auf: Laut Beschluss der UN-Luftfahrtorganisation ICAO werden ab 2021 Fluggesellschaften zwischen 78 Staaten ihre wachstumsbedingten CO₂-Emissionen kompensieren.

Das entspricht über 75 Prozent des internationalen Luftverkehrs – für keine andere Industrie gibt es etwas Vergleichbares.

- **Startschuss für alternative Antriebe:** Am Boden werden wir bis 2030 in Deutschland, Österreich und der Schweiz unsere Fahrzeuge auf einen CO₂-neutralen Betrieb umstellen. Zudem wird das Unternehmen Ökostrom beziehen, wo immer dies möglich ist. Bei Spezialfahrzeugen zählen wir bereits zu den Vorreitern und haben 2016 beispielsweise den weltweit ersten elektrischen Flugzeugschlepper in Dienst gestellt.

Gesellschaftliches Engagement unterstützen

Die Lufthansa Group engagiert sich über ihre gemeinnützige Hilfsorganisation help alliance für gesellschaftliche Belange. Sie wurde vor 20 Jahren von Lufthansa-Piloten gegründet und hat Tausenden jungen Menschen auf unterschiedliche Weise in prekären Situationen geholfen. Künftig wird die Lufthansa Group das ehrenamtliche Engagement ihrer Mitarbeiter für help-alliance-Projekte in Deutschland noch stärker unterstützen. Zudem stockt das Unternehmen das jährliche Spendenvolumen für die help alliance um 800.000 Euro auf.

Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft zählt bei der Lufthansa Group zu den strategischen Themen.

Der Sommer vor der Tür

LUFTHANSA INVESTIERT IN MEHR ZUVERLÄSSIGKEIT

Im Sommer 2018 landeten mehr als ein Drittel aller europäischen Flüge verspätet – eine inakzeptable Quote. Was waren die wesentlichen Ursachen? Was unternimmt die Lufthansa Group?

FÜR MEHR STABILITÄT IM FLUGBETRIEB INVESTIEREN WIR 250 MILLIONEN EURO
Zum Beispiel in:



600 zusätzliche **Mitarbeiter**
in den operativen Bereichen



Mehr **Triebwerks-** und **Flugzeugreserven**



Verbesserte **Kommunikation**
mit den Fluggästen bei Verspätungen
und Streichungen



Beschleunigung
der Abfertigung am Boden



Kapazitätsengpässe bestimmen das Bild

2018 war von Kapazitätsengpässen beherrscht. An den Sicherheitskontrollen großer Airports stauten sich die Passagiere teilweise über Stunden. Engpässe herrschten besonders bei der Flugsicherung, die bei steigenden Aufgaben zu wenig Lotsen einsetzen konnte. Und den Airlines fehlte es an Flugzeugreserven, um Flugausfälle angemessen auffangen zu können. Auch waren Umlaufzeiten zwischen Landung und Abflug sehr ehrgeizig, sodass Verspätungen im Tagesverlauf häufig nicht ausgeglichen werden konnten.

Im Einzelfall machen die konkreten Ursachen nur wenige Minuten aus. Allerdings schließen sich Folgeverspätungen an: Verpasst ein Flugzeug den zugewiesenen Slot, muss es neu eingeordnet werden – weitere Minuten verstreichen. Kann die Maschine die Verspätung im Flug nicht aufholen, bauen sich weitere Verzögerungen auf.

Probleme angehen

Im Oktober 2018 haben sich Luftverkehrswirtschaft und Politik auf konkrete Maßnahmen für mehr Zuverlässigkeit verständigt. Wesentliche Schritte bei der Lufthansa Group sind:

- **Flugzeugreserven erhöhen:** Wir stocken unsere Reserven um 15 zusätzliche Maschinen auf insgesamt 37 Flugzeuge auf. Auf Ausfälle und technische Probleme kann entsprechend besser reagiert werden.

- **Pufferzeiten ausweiten:** Die Zeit zwischen Landung und Abflug wird deutlich entzerrt. Eurowings verordnet sogar jedem siebten Flugzeug zur Mittagszeit planmäßige Bodenzeiten von bis zu drei Stunden. Etwaige Verspätungen können so abgefangen und Ad-hoc-Flüge organisiert werden.
- **Technische Zuverlässigkeit verbessern:** Die Lufthansa Group hat Ersatztriebwerke und Ersatzteile im Wert von über 100 Millionen Euro beschafft und stellt 200 neue Mechaniker ein.
- **A320-CEO geordert:** Im September 2018 wurden kurzfristig sechs Airbus A320-CEO bestellt. Drei Flugzeuge sind bereits im Dienst, die restlichen Maschinen folgen bis zum Beginn des Sommerflugplans.

Trotz allem: Viele Ursachen für Verspätungen liegen jenseits des Gestaltungsspielraums der Lufthansa Group. Gefordert sind auch Flugsicherung, Behörden sowie Flughäfen. Daher müssen alle Beteiligten ihren Beitrag zur operativen Stabilität des Luftverkehrs leisten. Noch gibt es keinen Anlass zur Entwarnung.

Entschädigungen bei Verspätung

FAIREN NOVELLIERUNGS- VORSCHLAG UMSETZEN

Bei Verspätungen und Flugausfällen stehen den Passagieren erhebliche Entschädigungen zu. Grundlage ist die EU-Fluggastrechteverordnung von 2005. In der Lufthansa Group verbessern wir Transparenz und Verfahren für die betroffenen Kunden. Gleichzeitig appellieren wir an die Politik, eine überfällige Reform anzugehen.

Passagiere über ihre Ansprüche besser aufklären

Verbraucherschützer kritisieren, dass Flugreisende unzureichend über ihre Ansprüche aufgeklärt werden. Die Lufthansa Group nimmt das ernst und will besser werden. Verspätet sich ein Flug, informieren wir unsere Passagiere insbesondere per SMS, E-Mail oder App und weisen auf die Ansprüche hin. Zu lang dauerte 2018 die Bearbeitung eingehender Nachfragen. Deshalb haben wir mehrere Hundert Mitarbeiter neu eingestellt, um die Reaktionszeit auf wenige Tage zu verkürzen.

Verordnung reformieren

Die pauschalen Entschädigungsleistungen sind erheblich: Bei einer Verspätung ab drei Stunden müssen die Airlines den Reisenden – sofern kein „außergewöhnliches Ereignis“ vorliegt – auf Kurzstrecken 250 Euro zahlen, auf Strecken zwischen 1.500 und 3.000 Kilometern 400 Euro und auf

Langstrecken 600 Euro. Hinzu kommen Verpflegung und gegebenenfalls Übernachtung. Das übersteigt in vielen Fällen den Ticketpreis, was auch die EU-Kommission mittlerweile als unverhältnismäßig ansieht.

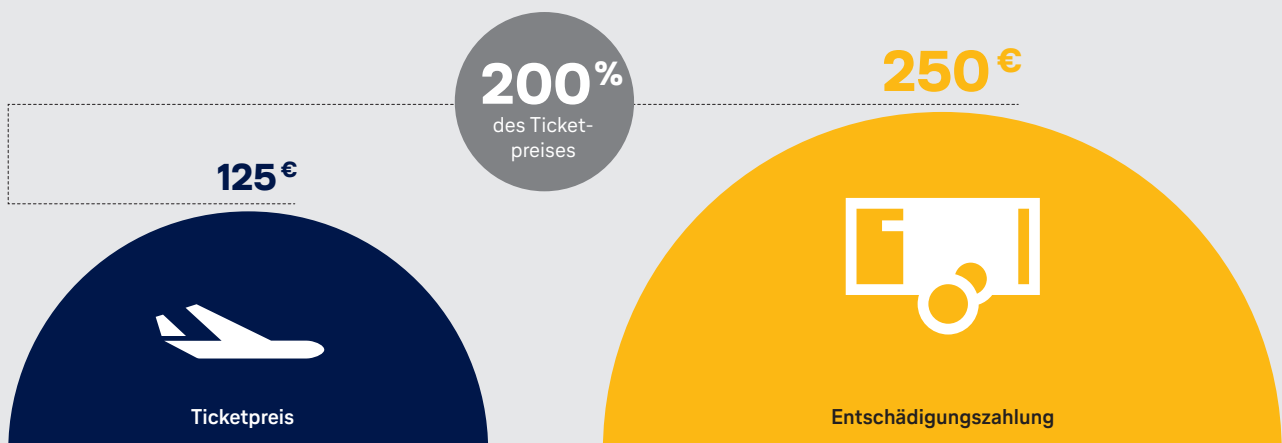
Darüber hinaus geht es um eine hinreichende Bestimmtheit der Fluggastrechteverordnung. Immer wieder müssen Gerichte klären, welche Ereignisse als „außergewöhnlich“ gelten und damit nicht entschädigungspflichtig sind. Die Rechtsunsicherheit ist groß, zumal die Verordnung widersprüchlich ausgelegt wird.

Die EU-Kommission hat vor Jahren einen ausgeglichenen Novellierungsentwurf vorgelegt, den die Bundesregierung unterstützt. Dieser Entwurf sollte zügig umgesetzt werden.

ENTSCHÄDIGUNGSSUMMEN ÜBERTREFFEN TICKETPREISE DEUTLICH

Auf Strecken bis zu 1.500 Kilometern liegt der durchschnittliche One-Way-Ticketpreis bei 125 Euro. Die pauschale Entschädigungssumme ist mit 250 Euro doppelt so hoch, sofern keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen.

Anders bei der Bahn: Bei einer Verspätungsdauer zwischen 60 und 119 Minuten muss sie 25 Prozent des Fahrpreises zurückerstatten, ab 120 Minuten sind es 50 Prozent.



Drohnen

REGELN FÜR MEHR SICHERHEIT SCHAFFEN

Fast 500.000 Drohnen fliegen in Deutschland, Tendenz stark steigend. Davon werden rund 5 Prozent kommerziell genutzt. Ganz neue Dienstleistungsbereiche entstehen. Wertschöpfung und Arbeitsplätze wachsen. Allerdings: Immer häufiger werden Drohnen im direkten Umfeld von Flughäfen gesichtet. Damit steigt die Gefahr, dass Drohnen mit Flugzeugen kollidieren oder den Flugbetrieb beeinträchtigen. Der Boom wirft somit wichtige sicherheitspolitische Fragestellungen auf.

Sicherheit im Luftverkehr oberste Priorität

Die klare Positionierung im Luftverkehr lautet Safety first! So wurde im Dezember 2018 der Flughafen London Gatwick über 36 Stunden geschlossen, weil eine Drohne Starts und Landungen behinderte. 140.000 Passagiere waren betroffen. Umso wichtiger ist, bei Bedarf effizient reagieren zu können.

Aus Sicht der Lufthansa Group sollte die Politik folgende Aspekte angehen:

- **Drohnen mit Transpondern ausstatten:** Sämtliche Drohnen sollten registriert und mit elektrischen Transpondern ausgestattet werden. Erfasst die DFS im Flughafenumfeld ein solches Gerät, kann sie den Besitzer kurzfristig identifizieren und kontaktieren. Die Störungen im Flughafenumfeld sind in aller Regel unbeabsichtigt.
- **Staatliche Drohnenabwehr organisieren:** Sollte ein Drohnenpilot nicht kooperativ sein und den Luftverkehr beeinträchtigt stören, ist es Aufgabe des Staates, die Sicherheit zu gewährleisten. Dafür sollte die Polizei mit mobilen Technologien ausgestattet werden, die Drohnen identifizieren

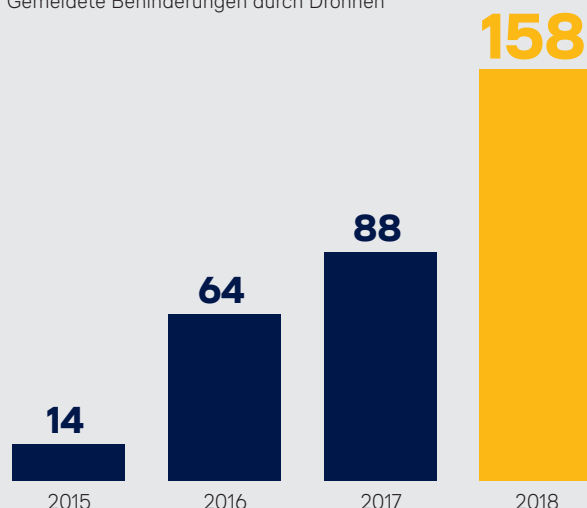
und abwehren können. Über eine internationale Kooperation könnte der finanzielle Aufwand reduziert werden.

- **Bund- und Länderaktivitäten koordinieren:** Innerhalb des Flughafengeländes verantwortet die Bundespolizei die Sicherheit. Hinter dem Flughafenzaun ist es Sache der Landespolizei. Diese Trennung ist beim Thema Drohnenabwehr nicht praktikabel, da das Fluggerät zwischen den Standorten wechseln kann. Die Bundespolizei sollte beim Thema Drohnenabwehr weitreichende Kompetenzen erhalten.
- **Reaktionspläne erarbeiten:** Etwaige Bedrohungsszenarien sollten durchgespielt werden. Die Behörden sollten in Abstimmung mit der Industrie entsprechende Krisenreaktionspläne – die für viele Eventualitäten im Luftverkehr selbstverständlich sind – erarbeiten und dazu Übungen durchführen lassen.

Die Luftverkehrsbranche steht bereit, gemeinsam mit den Behörden praxismgerechte Lösungen zu erarbeiten. Das Ziel: Maximale Sicherheit für Reisende und ein Umfeld, in dem sich die verheißungsvolle Drohnentechnologie in Deutschland weiterentwickeln kann.

DROHNEN IN DER NÄHE DEUTSCHER FLUGHÄFEN

Gemeldete Behinderungen durch Drohnen



SENSIBLES UMFELD

Für die Integration von Drohnen in den Luftverkehr müssen Regeln vereinbart und Zuständigkeiten geklärt werden. Politik und Behörden müssen entsprechende Regelungen schaffen.



Lounge

BOXEN FÜR DIE SEELE

Im Herbst 2014 besucht der Hamburger Lufthanseat Raiko Morales erstmals die Heimatstadt seiner Frau Daiane. Morales ist Boxtrainer, war in seiner Jugend selbst aktiv. Er hat viel gesehen, doch das Elend, das ihm begegnet, schickt ihn – wie man in Boxerkreisen sagt – auf die Bretter.



Raiko Morales (hinten, 3. v. l.), Mitarbeiter der Lufthansa Konzernarbeitssicherheit und Projektleiter der help alliance, mit Kindern und Jugendlichen des Freizeitentrums Instituto Juventude Criativa

DIE HELP ALLIANCE

Die help alliance ist die Hilfsorganisation der Lufthansa Group und ihrer Mitarbeiter. Sie bündelt aktuell rund 40 Projekte weltweit, die vor allem jungen Menschen Zugang zu Bildung verschaffen sollen. Für jedes Projekt tragen Mitarbeiter ehrenamtlich Verantwortung, stets in Kooperation mit kompetenten Partnern vor Ort. Sämtliche Projektinhalte orientieren sich an den Standards der UN-Kinderrechtskonventionen und den nachhaltigen Zielen der UN für 2030.

help alliance

www.helpalliance.org

Es gibt kein fließendes Wasser, kaum Strom, die Menschen leben in Wellblechhütten. Die Schule bietet zwar Unterricht an, doch wenige Jungs und Mädchen, die Morales beim Rundgang mit Daianes Cousin Anderson Couthino durch den Stadtteil trifft, gehen hin. Alkohol und Drogen sind ein ernstes Problem.

Morales kennt die integrative Kraft des Sports. Noch während seines Aufenthalts gründet er mit dem Cousin das Jugendfreizeitzentrum Instituto Juventude Criativa, das neben Musik und Tanz auch Box-Training anbietet. Er kauft Handschuhe und Sandsäcke ein, engagiert einen Trainer. Jedes Kind, jeder Jugendliche ist willkommen, allerdings nur, wenn er auch den Schulunterricht besucht. Bevor das Training losgeht, werden Hausaufgaben gemacht und Englisch gelernt. Rund 400 Kinder kommen regelmäßig vorbei.

Die ersten Erfolge stellen sich ein. Doch die Wirtschaftskrise in Brasilien verschärft sich. 2017 schließt die örtliche Schule, weil der Staat die Lehrergehälter nicht mehr zahlen kann. Lokale Unterstützer des Projekts springen ab, da sie selbst in finanzielle Schwierigkeiten geraten. Das Zentrum steht Anfang 2018 kurz vor dem Aus, da reicht Morales bei der help alliance seinen Projektantrag ein und erhält die Zusage.



„Ich bin einfach nur happy, dass wir durch diese Unterstützung weitermachen und das Angebot sogar noch ausweiten können“, sagt Morales. Mit den Fördermitteln sollen das Zentrum renoviert sowie Trainer und Englischlehrer engagiert werden. „Und wir wollen Strukturen schaffen, damit sich das Projekt ab 2021 selbst tragen kann“, erklärt Morales.

Telegramm

Sicherheitskontrollen

MÜNCHEN ALS VORBILD

Die Sicherheitskontrollen an deutschen Flughäfen sind vielfach überlastet und für die Reisenden wenig komfortabel. Seit Jahren regt die Luftverkehrswirtschaft Verbesserungen an. Das Luftamt Südbayern startete am Münchner Flughafen jüngst zwei neue Kontrollspuren, die einen echten Qualitätssprung versprechen:

- **Laptops im Handgepäck lassen:** Hochsensible Prüfgeräte mit Computertomografie-Technik kontrollieren das Handgepäck – die Passagiere können Laptops, Smartphones und erlaubte Flüssigkeiten im Handgepäck belassen.
- **Mehr Flexibilität genießen:** Vier Reisende können gleichzeitig ihr Gepäck in größere Wannen als bisher auf die Kontrollspur legen – wer mehr Zeit braucht, verzögert nicht mehr den Prozess. Zudem ermöglichen Körperscanner der neuesten Generation in den übersichtlich gestalteten Kontrollspuren mehr Komfort und mehr Sicherheit.
- **Modernste Fördertechnik nutzen:** Die Fördertechnik bestimmt maßgeblich die Effizienz der gesamten Kontrollanlage – in München ist sie deutschlandweit erstmals vollautomatisiert.

Die Pilot-Kontrollstelle verspricht effizientere Kontrollen bei noch mehr Sicherheit. Die Luftfahrtindustrie konnte ihr Know-how in der Entwicklungsphase einbringen. So war die Terminal 2 Betreibergesellschaft – ein Gemeinschaftsunternehmen von Lufthansa und Airport – von Anfang an beteiligt. Dieses Vorgehen sollte aus unserer Sicht Schule machen. Die Testphase läuft bis Ende des Jahres.



Neue Kontrollstelle

Mehr Komfort, mehr Sicherheit und effizientere Prozesse

Cargo

FOKUS AUF VERBRAUCHSARME FLOTTE



Lufthansa Cargo setzt ihre Flottenmodernisierung konsequent fort. Mitte Februar 2019 empfing das Unternehmen ihre sechste fabrikneue Boeing 777F. Das Flugzeug verursacht pro transportierter Tonne Fracht gegenüber der MD-11F rund 23 Prozent weniger CO₂. Im Frühjahr erhält Lufthansa Cargo eine weitere Boeing 777F und stellt dafür im Jahresverlauf zwei ältere Frachter außer Dienst. Die Flotte umfasst dann sieben Boeing 777F und zehn MD-11F. Bis spätestens 2025 soll die Flottenerneuerung komplett abgeschlossen sein.

2019

RUND 5.500 NEUE MITARBEITER

Die Lufthansa Group stellt im laufenden Jahr rund 5.500 neue Mitarbeiter ein – und das allein in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich der Schweiz und Belgien. Zusätzlich sollen bei Lufthansa Aviation Training 2019 bis zu 500 Nachwuchspiloten ihre Ausbildung starten. Weltweit beschäftigt die Lufthansa Group aktuell rund 135.000 Mitarbeiter, mehr als 70.000 davon in Deutschland.

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



JÖRG MEINKE

Leiter Repräsentanz Brüssel
Lufthansa Group

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

Das Onlineangebot des Politikbriefs

politikbrief.lufthansagroup.com

Kontakt

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

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Nils Braun, Sabrina Chaudhry,
Bernhard Dietrich, Jürgen Faust,
Jan-Ole Jacobs, Albert Kost,
Martin Lenz, Jörg Meinke,
Steffen Milchsack, Dr. Gerd Saueressig,
Christoph Schäfer, Thomas Schomburg,
Anja Stenger, Viktor Szuecs,
Helmut Tolksdorf, Claudia Walther,
Konstantin von Wedelstädt, Sebastian Zurfähr

REDAKTIONSSCHLUSS:

13. März 2019

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer