



POLITIKBRIEF

Luftverkehrspolitik für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

2/19

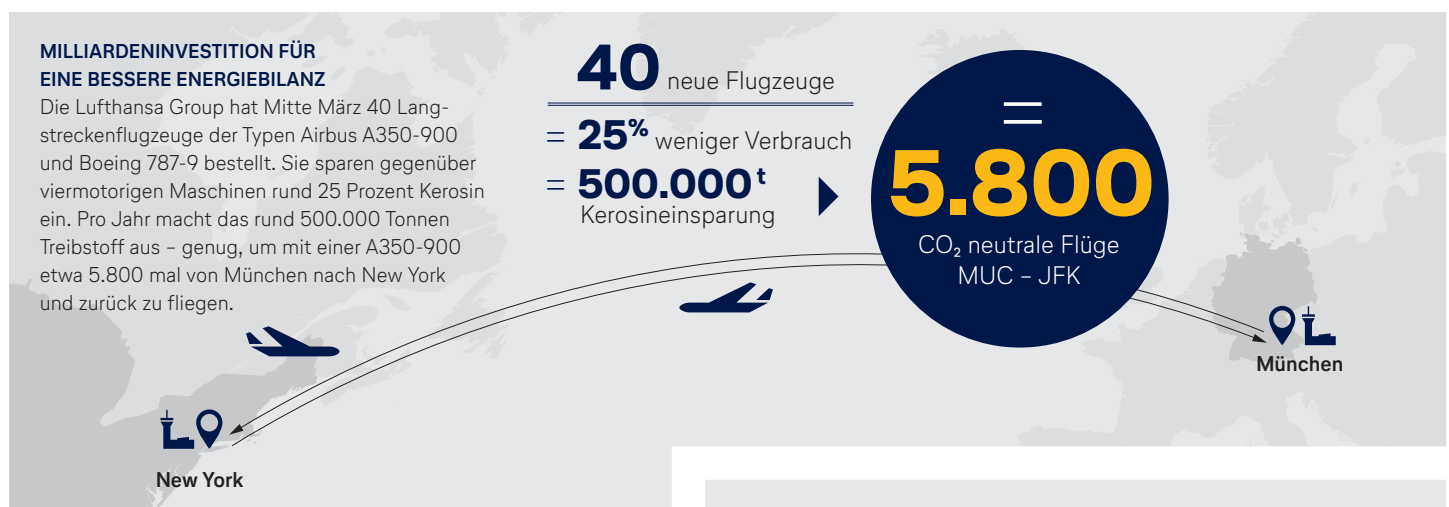


Klimaschutz: Maßnahmen für mehr Effizienz wirken	1
Flugsicherung: Pünktlichkeitsprobleme europaweit angehen	2
Flugzeugdaten: Wer erhält Zugriff – Kunden oder Monopole?	3
Ticketverkauf: Endlich mehr Wettbewerb schaffen	4
Lounge: Fliegen gegen Flugangst	5
Telegramm: Ja zu Europa! US-Auszeichnung für Engagement CO ₂ -Einsparungen der EU-Airlines Digitaler Assistent Nachhaltigkeitsbericht ab 6. Juni	6
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	7

Klimaschutz

MASSNAHMEN FÜR MEHR EFFIZIENZ WIRKEN

Auf den Luftverkehr entfallen weniger als 3 Prozent der globalen CO₂-Emissionen. Die Branche arbeitet intensiv an mehr Effizienz und weniger Kerosinbedarf. Die Politik ist aufgerufen, das weltweit gültige Klimaschutzsystem im Luftverkehr zu stärken – für keine andere Industrie gibt es ein vergleichbares Abkommen.



Mitte März hat Lufthansa 40 verbrauchsarme Langstreckenjets geordert. Damit kann das Unternehmen qualitativ wachsen und „durstige“ Flugzeuge ausmustern.

Was sollte die Politik tun?

Auch Bundesregierung und die EU setzen Klimapolitik stärker denn je auf ihre Agenda. Aus unserer Sicht sollten drei Top-Themen im Vordergrund stehen:

- **Klimaschutzsystem stärken:** Der Luftverkehr ist die einzige Industrie, für die ab 2020 ein weltweit gültiges Emissionshandelssystem namens CORSIA greift. Wer ab diesem Zeitpunkt wächst, muss den CO₂-Ausstoß durch zertifizierte Klimaschutzprojekte kompensieren. Die Politik sollte diesen wertvollen Kompromiss schützen und alles für seinen Erfolg unternehmen.
- **Alternative Kraftstoffe fördern:** Von einem Elektroantrieb wie im Automobilverkehr ist die Luftfahrt noch weit entfernt. Umso wichtiger ist, synthetisch hergestellte und CO₂-neutrale Kraftstoffe voranzutreiben. Ein Problem: Diese Alternative ist – sofern verfügbar – noch etwa drei- bis fünfmal so teuer wie herkömmliches Kerosin. Diese Preisdifferenz ist für Airlines schwer darstellbar, da auf Kerosin etwa 25 bis 30 Prozent der Betriebskosten entfallen.

CO₂-NEUTRALES WACHSTUM GARANTIERT

Der Einsatz von marktbasierter Instrumenten zur CO₂-Begrenzung ist ein wirksamer und effizienter Weg für den Klimaschutz. Im Luftverkehr sind solche Instrumente bereits umgesetzt: Auf allen innereuropäischen und innerdeutschen Flügen wächst der Luftverkehr seit 2012 bereits CO₂-neutral. Und über CORSIA gilt das ab 2020 auch für die internationalen Flüge.

- **Single European Sky umsetzen:** Mit einer effizienten und freien Streckenführung im europäischen Luftraum könnten die Airlines laut Eurocontrol bis zu 10 Prozent Treibstoff einsparen. Nationale Egoisten sollten diesem Klimaschutzprojekt nicht weiter im Wege stehen.

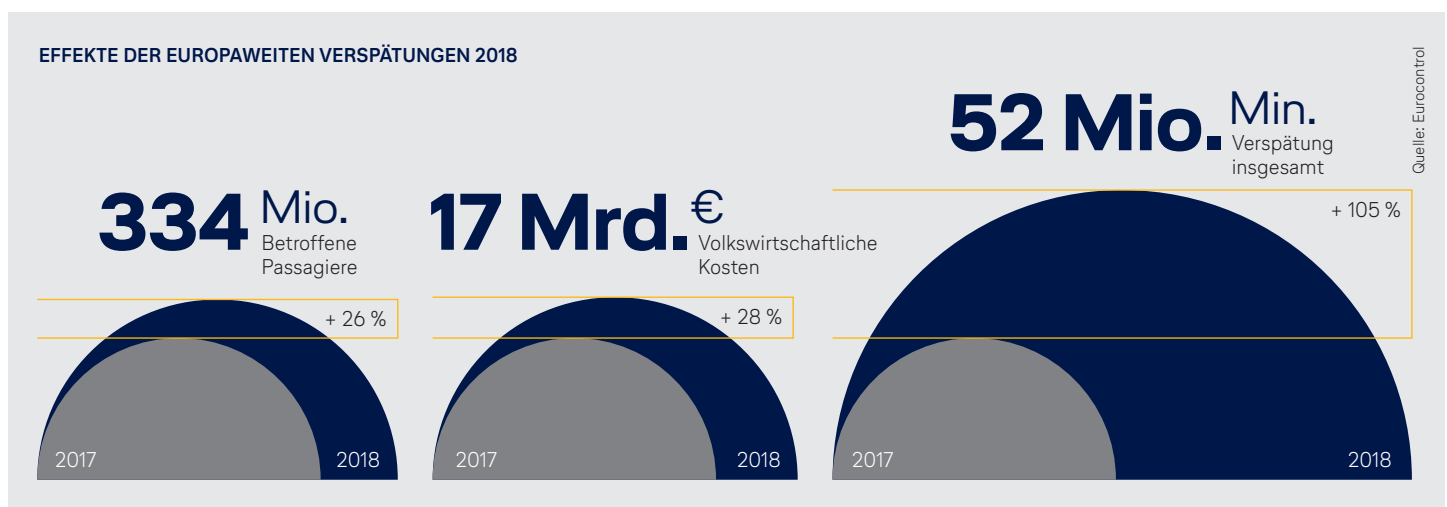
Die Lufthansa Group investiert jedes Jahr rund 3 Milliarden Euro in sparsame Flugzeuge. Damit wir diesen Weg weitergehen können, setzen wir auf eine Klimaschutzpolitik, die die Investitionskraft stärkt und Wettbewerbsverzerrungen abbaut. Eine über die Luftverkehrsteuer hinausgehende, zusätzliche nationale Kerosinsteuer oder CO₂-Abgabe sehen wir deshalb kritisch. Hinzu kommt, dass mit einer solchen Maßnahme Verkehrsströme zu ausländischen Drehkreuzen verlagert würden. Aus ökonomischer und ökologischer Sicht ist das der falsche Weg.

KLIMAPOLITISCHE KERNBOTSCHAFTEN DER LUFTHANSA GROUP
abrufbar unter: ti.lh.com/h4ub

Flugsicherung

PÜNKTLICHKEITSPROBLEME EUROPAWEIT ANGEHEN

Für mehr Pünktlichkeit im Sommer stellt die Lufthansa Group 600 neue Mitarbeiter ein, erhöht die Reservekapazitäten auf 37 Kurzstreckenflugzeuge und investiert insgesamt rund 250 Millionen Euro. Ähnliches Engagement erwarten wir von unseren Partnern. Gefordert ist insbesondere die Flugsicherung.



Laut Eurocontrol haben sich die Verspätungen 2018 europaweit verdoppelt. Wesentlicher Treiber waren Kapazitätsengpässe im Luftraum und bei den Flugsicherungen – die Verspätungen legten dort um rund 80 beziehungsweise 110 Prozent zu. Schlusslicht unter den rund 60 Flugverkehrszentren war Karlsruhe, wo die Lotsen auch wegen Überflügen besonders viele Flugbewegungen kontrollieren. Wesentlicher Grund war, dass die DFS zu wenig Lotsen einsetzen konnte.

Strukturprobleme angehen

Die DFS agiert in einem streng regulierten Umfeld. Unternehmen, Gewerkschaften und Politik sind gemeinsam aufgerufen, bekannte Defizite jetzt anzugehen. Wesentliche Punkte:

- **Lotsen flexibler einsetzen:** Für die anstehenden Sommermonate werden wir intensiv für mehr Flexibilität. DFS und Arbeitnehmervertreter sollten gemeinsam moderne Arbeitsmodelle mit Teilzeitschichtdiensten ermöglichen. Auch was den Einsatzort angeht, sollte mehr Flexibilität möglich sein.
- **Personalbedarf besser einschätzen:** Der Personalbedarf der DFS wird von der EU-Kommission definiert. Basis sind Verkehrsprognosen, die alle fünf Jahre aktualisiert werden – und für 2018 und 2019 zu niedrig angesetzt wurden. Brüssel sollte das Intervall verkürzen.

- **Mehr Digitalisierung ermöglichen:** Die Arbeit der Lotsen könnte deutlich erleichtert werden, wenn die Systeme digitaler, virtueller und zwischen den Standorten harmonisiert werden. Zahlreiche Technologien wurden bereits entwickelt und der EU Mitte März im Rahmen der Airspace Architecture Study vorgestellt – sie müssen konsequent eingeführt werden.
- **Grenzüberschreitend zusammenarbeiten:** Mit einem Schengen in der Luft müssten Flugzeuge weniger Umwege fliegen, die Flugpläne würden entzerrt. Nationalstaaten und die jeweiligen Flugsicherungen sollten den Weg freimachen.

Die Verspätungsrekorde von 2018 dürfen sich nicht wiederholen. Dafür müssen alle Teilnehmer des Luftverkehrs ihren Beitrag leisten. Das prognostizierte Wachstum unterstreicht den Handlungsdruck: Bis 2040 werde der Luftverkehr in Europa um rund 50 Prozent zulegen, so Eurocontrol.

Flugzeugdaten

WER ERHÄLT ZUGRIFF – KUNDEN ODER MONOPOLE?

Flugzeuge der neuesten Generation erheben mehr als 1 Terabyte Daten pro Tag. Deren Auswertung hilft Airlines, einen noch sicheren und effizienteren Luftverkehr anzubieten. Allerdings: Flugzeughersteller stellen den freien Zugang infrage.

Flugdaten müssen weiter den Airlines gehören

Wer über die Daten verfügt, kann neue Services und digitale Produkte entwickeln. Der wachsende Markt für entsprechende Dienstleistungen im Luftverkehr ist milliardenschwer. Geht es nach den Herstellern, erhalten sie auch nach Auslieferung der Flugzeuge alle Daten exklusiv über verschlüsselte Kanäle – die Airlines bleiben außen vor. Aus unserer Sicht gibt es gute Gründe, dass die Politik diese Entwicklung verfolgt:

- **Flugsicherheit:** Juristisch verantwortlich für die Flugsicherheit sind die Airlines. Um dieser Verantwortung bestmöglich gerecht zu werden, müssen sie die Kontrolle über die Daten ihrer Flugzeuge haben.
- **Zuverlässigkeit:** Die Digitalisierung kann dazu beitragen, die Pünktlichkeit zu steigern. Als Lufthansa Group wollen und müssen wir diese Chancen nutzen. Die Verfügbarkeit der Daten ist dafür ein wesentlicher Baustein.
- **Wettbewerb:** Airbus und Boeing bilden ein Duopol im Flugzeugbau. Anders im Markt der technischen Flugzeugdienstleistungen, der von über 1.600 Anbietern geprägt ist. Das fördert den Innovationsdruck und faire Preise. Diese Marktstruktur ist akut gefährdet, wenn die Hersteller künftig alle Flugzeugdaten an sich ziehen.

AVIATION DataHub – Plattform für die ganze Branche

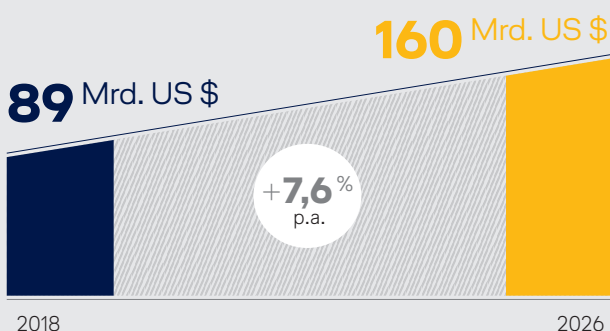
Lufthansa Technik hat Mitte März die unabhängige Datenplattform AVIATION DataHub gegründet. Airlines, Hersteller und weitere Marktteilnehmer können dort freiwillig ihre Daten sammeln, zusammenführen und aufbereiten. Vor allem Fluggesellschaften können wählen, ob und wem sie ihre Daten zur Verfügung stellen wollen.

Geplante Regelung im Automobilbereich richtungsweisend

Die Politik kann gegensteuern, wie ein Blick auf den Automobilsektor zeigt. Laut Bundesverkehrsministerium sollen die Daten demjenigen gehören, der das Fahrzeug erworben hat – also Halter statt Hersteller. Die gleiche Logik ist auf den Luftverkehr anzuwenden: Die Bundesregierung sollte rasch die Verfügbarkeit der Flugzeugdaten zugunsten der Airlines sichern. Deutschland sollte eine gesetzliche Regelung schaffen, die als Blaupause für Europa dienen kann.

WACHSTUM WECKT BEGEHRICHKEITEN

Der Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO) wächst bis 2026 auf 160 Milliarden US-Dollar. Entsprechend attraktiv ist der Markt für die Flugzeughersteller, die ihre Anteile massiv ausbauen wollen.



Ticketverkauf

ENDLICH MEHR WETTBEWERB SCHAFFEN

Seit Jahrzehnten beherrschen drei globale Distributionsanbieter (GDS) den Ticketverkauf zwischen Airlines und Reisebüros. Ob Lufthansa, American Airlines oder Air China – Netzwerkairlines konnten nur durch die Zwischenschaltung der GDS-Anbieter Flugtickets über Drittanbieter und Reisebüros verkaufen. Die Airlinebranche hat in Alternativen investiert. Jetzt setzt sie auf eine angemessene Regulierung auf EU-Ebene.

Oligopole verhindern Wettbewerb und sind schlecht für die Verbraucher. So auch bei den GDS: Über viele Jahre erzielten sie Umsatzrenditen von über 30 Prozent – finanziert von Airlines und letztendlich von Passagieren. Zudem haben sie die technische Weiterentwicklung gehemmt und damit die Innovationskraft der Branche geschwächt. Folge: Bis heute können Reisende bei der Wahl verschiedener Flugangebote zum Beispiel nur Preise und Flugzeiten miteinander vergleichen.

Airlines entwickeln neuen NDC-Standard

Deshalb hat der Welt-Airlineverband IATA 2012 die Initiative ergriffen: Fluggesellschaften entwickeln seither gemeinsam mit Technologieanbietern, Reisebüros und Start-ups den New Distribution Capability (NDC) Standard als Alternative. Die Partner können so direkt auf das vielfältige Angebot der Airlines zugreifen und ihren Kunden deutlich differenziertere Vergleichsangebote unterbreiten.

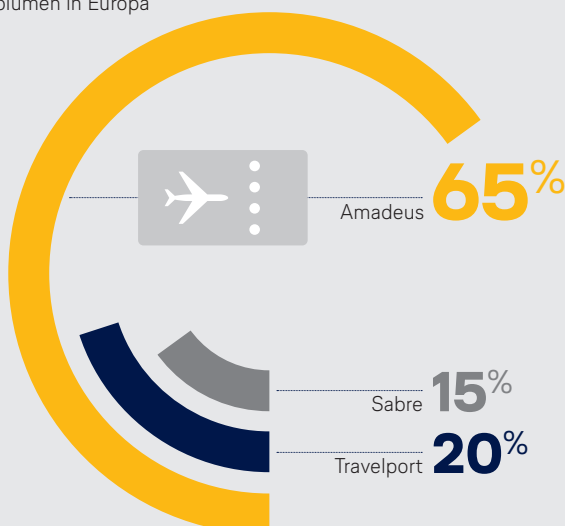
Airlines benötigen Vertriebshoheit

Die EU Kommission beschäftigt sich gerade mit den Bedingungen für den Ticketverkauf durch GDS-Anbieter. Die großen GDS-Konzerne Amadeus, Travelport und Sabre lobbyieren dafür, die herrschende Marktstruktur zu konservieren und innovative Vertriebskanäle in ihrem Sinn zu regulieren.

Wir sind der Meinung, dass Fluggesellschaften selbst wählen sollten, welche Angebote sie über welche Vertriebskanäle vertreiben. Diese Position wird auch vom Bundeskartellamt geteilt, das sich schon 2017 mit Vertriebswegen der Airlines befasst hat. Zudem müssen Maßnahmen, die den Wettbewerb einschränken, endlich hinterfragt werden. So weisen die Vertragswerke der GDS-Anbieter gegenüber den Airlines zahlreiche fragwürdige Klauseln auf. Etwaige Marktregulierungen sollten einen innovativen Wettbewerb sicherstellen und dafür sorgen, dass sich auch neue Anbieter ohne Marktbarrieren entwickeln können.

OLIGOPOL BEHERRSCHT DEN MARKT DER GLOBALEN DISTRIBUTIONSANBIETER (GDS)

Volumen in Europa



Reisende profitieren von der Airline-Initiative

Die Lufthansa Group zählt beim neuen NDC-Standard zu den Vorreitern. Wir setzen den direkten Ticketverkauf gemeinsam mit vielen Partnern um, darunter über 2.000 Reisebüros weltweit. Endkunden profitieren davon deutlich:

- Mehr Transparenz:** Mit der neuen Technologie können Reisende Airline-Angebote besser miteinander vergleichen. So fließt bei Suchanfragen über Onlinereisebüros künftig beispielsweise auch die Wifi-Verfügbarkeit ein.
- Mehr Angebotsvielfalt:** Fliegen sollte individuelle Bedürfnisse bedienen können. Reisebüros werden künftig vermehrt spezielle Angebote für Familien oder Geschäftsreisende der Lufthansa Group anbieten können.

Lounge

FLIEGEN GEGEN FLUGANGST

Die Muskeln verspannen sich, Platzangst kommt auf, irrationale Befürchtungen erobern die Gedanken – so wird Flugangst oftmals beschrieben. Die Bochumer Ruhr-Universität forscht seit sechs Jahren zur effizienten Behandlung von Phobien und ist im März 2019 mit 123 Flugangstpatienten vom Flughafen Münster abgehoben. Ein Gespräch mit dem Projektleiter Dr. André Wannemüller.



Dr. André Wannemüller

Fakultät für Psychologie an der Ruhr-Universität Bochum

Wie kommt man darauf, Flugangst ausgerechnet im Flugzeug zu therapieren?

In unseren Studien konfrontieren wir Patienten immer direkt mit den angstausslösenden Situationen. Mit höhenängstlichen Menschen haben wir Türme bestiegen. Menschen mit Spinnenangst lassen wir die Tiere anfassen. Und hier sind wir eben zu einer für die

Teilnehmer kostenlosen Flugreise gestartet. Was uns stets interessiert: Wie stark wirkt sich die sogenannte Erwartungsverletzung auf die Phobie aus? Während des erwähnten Fluges haben die Passagiere ja andere Erfahrungen gemacht, als sie ursprünglich erwartet hatten. Manche konnten ihre schlimmsten Ängste überwinden, zum Beispiel aus dem Fenster blicken oder zur Bordtoilette gehen.

Wie sehen die Ergebnisse aus?

Die endgültige Studienauswertung liegt noch nicht vor. Was wir aber schon wissen: Die Teilnehmer äußern nach dem Training, etwa 50 Prozent weniger Flugangst zu haben. Das ist ein außergewöhnlicher Wert. Bei anderen Phobien ging die Angst nur um rund 30 Prozent zurück. In etwa vier Monaten befragten wir die Teilnehmer nochmals – es wird spannend, zu sehen, ob diese positiven Erfahrungen auch dauerhaft wirken.

Was wird Ihnen besonders in Erinnerung bleiben?

Ich saß während des Fluges in der letzten Reihe. Beim Start reichten sich die Sitznachbarn die Hände, auch über den Gang hinweg. Das Bild rührt mich noch immer. Und kurz nach dem Flug schrieb mir ein Flugangstpatient, erstmals nach Jahrzehnten wieder Flugtickets für einen Besuch der Familie in Neuseeland gekauft zu haben. Das ist schon toll.



Peter Rosenkranz

seit 13 Jahren A320-Kapitän bei der Lufthansa Group

„Ein Flugzeug voller Flugangstpatienten, da will man natürlich noch sanfter starten und landen als ohnehin. Zumal ich die Angst in den Augen der Passagiere beim Einsteigen ja gesehen habe. Während des Fluges habe ich einiges kurz erklärt, zum Beispiel die knarrenden Geräusche beim Ausfahren des Fahrwerkes und die Schwerkraftverlagerung im Sinkflug. Am Ende, als wir ohne unvorhergesehene Ereignisse wieder gelandet waren, herrschte Erleichterung pur – nie zuvor wurde ich von so vielen Menschen herzlich umarmt.“

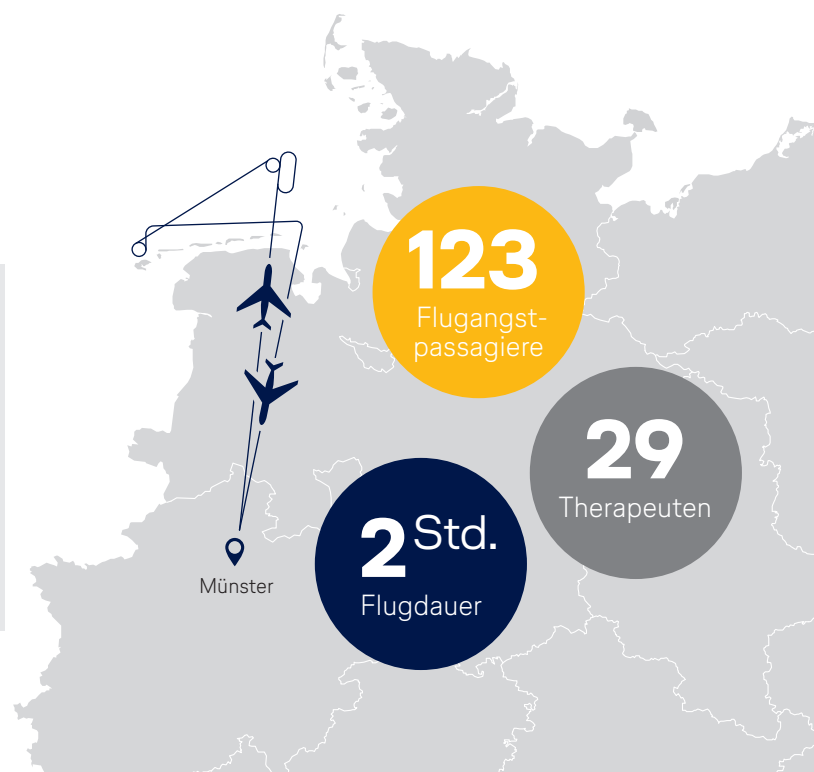
In den westlichen Industrienationen leiden ...

1%-3%

der Menschen unter krankhafter Flugangst/Phobie

20%-30%

der Menschen unter beherrschbarer Flugangst



Telegramm

Neue Standardlackierung

JA ZU EUROPA!

Die Lufthansa Group bekennt sich zur europäischen Idee. Seit dem 24. April 2019 fliegt ein Lufthansa Airbus A320 mit der Sonderlackierung „SayYesToEurope“. Zudem erhalten sämtliche Flugzeuge der Lufthansa Group ergänzend zur deutschen auch die europäische Flagge. Noch wichtiger als diese Symbolik: Mit rund 3.500 innereuropäischen Flügen pro Tag fördern wir den Austausch der Bürger – und steuern nahezu jedes Land Europas an.



Studie

CO₂-EINSPARUNGEN DER EU-AIRLINES

Anfang März hat das renommierte Forschungsinstitut SEO Amsterdam Economics eine Studie zu den CO₂-Emissionen der EU-Airlines veröffentlicht. Kernergebnis: Durch technische und betriebliche Maßnahmen konnten die Fluggesellschaften seit 2014 rund 20 Millionen Tonnen Kohlenstoffdioxid einsparen. Das entspricht 1,6 Millionen Flügen innerhalb der EU.

Digitaler Assistent

WELTPREMIERE BEI MESSENGER APP

Fluggäste haben oft ähnliche Fragen: Ist mein Flug pünktlich? An welchem Gate startet mein Flugzeug? Und wie schwer darf mein Handgepäck sein? Um diese und viele andere Fragen schnell beantworten zu können, steht den Passagieren von Lufthansa, SWISS und Austrian Airlines ab sofort auch ein digitaler Assistent zur Seite. Dabei können die Bots sogar Umbuchungen vornehmen – eine Weltpremiere.

Gesellschaftliches Engagement

US-KONGRESSABGEORDNETE ZEICHNEN LUFTHANSA AUS



Hallie Jackson, Chefkorrespondentin von NBC news im Weißen Haus und Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa

Ende März hat die Vereinigung ehemaliger Kongressabgeordneter den „Statesmanship Award 2019“ für besonderes gesellschaftliches Engagement an die Lufthansa Group vergeben. Besonders gewürdigt wurden die Hilfsmaßnahmen des Unternehmens in Puerto Rico. Nachdem der Hurrikan im Herbst 2017 insbesondere in der Region Aguadilla Strom- und andere Versorgungseinrichtungen zerstört hatte, entsandte Lufthansa einen Frachter mit 80 Tonnen Hilfsgütern für die Menschen in der Region. Die Lufthansa Group hat als erster Luftfahrtkonzern den Award erhalten.

25. Nachhaltigkeitsbericht

BALANCE AB 6. JUNI ONLINE

Was hat die Lufthansa Group im vergangenen Vierteljahrhundert in den Bereichen Ökonomie, Soziales und Umwelt erreicht? Antworten bietet der kommende Nachhaltigkeitsbericht Balance, der in Kürze zum 25. Mal erscheinen wird – erstmals ausschließlich digital.

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:

Dr. Christoph de Beer, Bernhard Dietrich,
Dr. Jasmin Eberharter, Patrick Fukarek,
Florian Gränzdröffer, Jan-Ole Jacobs,
Martin Lenz, Christian Most,
Michael Nachtigäller, Helmut Tolksdorf,
Menno van der Kamp, Claudia Walther,
Sebastian Zufähr

REDAKTIONSSCHLUSS:

24. Mai 2019

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer