



POLITIKBRIEF

Luftverkehrspolitik für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

3/19



Nachhaltig fliegen: Lufthansa übernimmt Verantwortung	1
Effektiver Klimaschutz: Im Luftverkehr geht das nur international	2
CO₂-Kompensation: Wir fördern klimaschonendes Reisen	3
Unternehmensstrategie: Kerngeschäft stärken	5
Gastartikel: Lärmentgelte mit Augenmaß nutzen	6
Lounge: Wasser für große Pläne	7
Telegramm: Fliegen teurer als Bahnfahren EKG in 10.000 Metern Höhe Lufthansa steigert Zuverlässigkeit Ausbildungsoffensive bei Lufthansa Technik	8
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	9

Nachhaltig fliegen

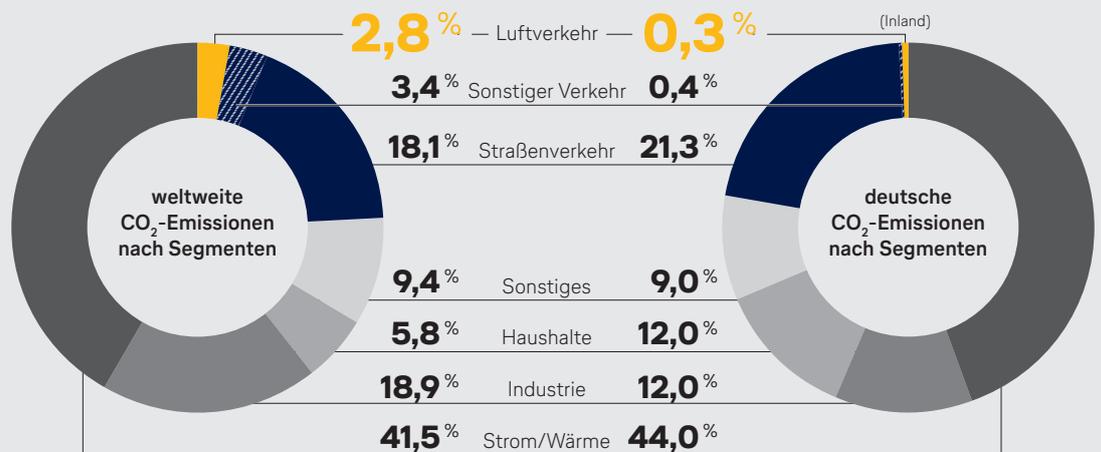
LUFTHANSA ÜBERNIMMT VERANTWORTUNG

Eine Welt ohne Fliegen ist heute nicht mehr vorstellbar: Wir bringen Menschen, Kulturen, Kontinente und Wirtschaftsräume zusammen. Luftfahrt steht für Völkerverständigung und Wohlstand. Insofern ist die Luftfahrt – ohne Übertreibung – bedeutsam für eine friedliche Welt.

ANTEIL DES LUFTVERKEHRS AN DEN CO₂-EMISSIONEN

Der Luftverkehr hat an den weltweiten CO₂-Emissionen einen Anteil von 2,8 Prozent. Der innerdeutsche Luftverkehr hat an den gesamten deutschen CO₂-Emissionen einen Anteil von 0,3 Prozent. Im Gegensatz zur internationalen Luftfahrt geht die Zahl der Flüge hierzulande zurück – in den vergangenen 15 Jahren um 22 Prozent.

Quelle: Internationale Energieagentur 2019 (Werte für 2016)



Entwicklungshilfe oder die Versorgung mit Medikamenten rund um den Globus wären ohne Flugverkehr ebenso wenig möglich wie Studiensemester im Ausland. Auch der Tourismus, der in vielen ärmeren Regionen für wirtschaftliche Stabilität sorgt, braucht Flugreisen.

Wollen wir die Zeit, wie von manchen dieser Tage gefordert, zurückdrehen? Wohl kaum. Als Lufthansa gehen wir entschlossen voran. Die Interessen von Kunden, Mitarbeitern, Aktionären sowie Gesellschaft und Umwelt bestimmen unser Handeln. Verantwortung ist seit jeher ein Leitmotiv unseres Unternehmens. Lufthansa investiert jährlich Milliarden Euro in neue Flugzeuge und erhält in den nächsten zehn Jahren im Durchschnitt alle zwei Wochen ein neues. Wir unterstützen die Entwicklung alternativer Kraftstoffe, damit Flugzeuge langfristig CO₂-neutral unterwegs sein können. Unseren Kunden bieten wir eine neue Form der Kompensation an, bei der sie zwischen der Verwendung von alternativen Kraftstoffen und den bekannten Kompensationsmöglichkeiten wählen können. Für unsere Mitarbeiter gleichen wir die CO₂-Bilanz aller dienstlichen Flüge aus. Am Boden wollen wir bis Mitte des kommenden Jahrzehnts CO₂-neutral werden. All das zeigt: Wir unternehmen viel, um den Flugverkehr so nachhaltig wie möglich zu machen.

Knapp 3 Prozent der globalen CO₂-Emissionen stammen aus dem Luftverkehr. Und auch wenn das weniger ist, als manche glauben, nimmt die Branche ihre Verantwortung wahr. In der EU wächst der Luftverkehr bereits seit 2012 CO₂-neutral,

weltweit ab 2021. Doch der Ball liegt nicht allein in unserem Spielfeld. Eine wirksame Offensive für den Klimaschutz braucht Teamgeist. So müssen die Hersteller innovative Motoren und Flugzeuge liefern. Die Kunden können durch freiwillige Kompensation den CO₂-Ausstoß ihrer Flüge an anderer Stelle ausgleichen.

Vor allem aber braucht es ein faires, passendes Regelwerk. Da der Flugverkehr international ist, bringen nationale Sonderwege wenig. Im Gegenteil: Sie belasten die heimische Industrie und geben der Konkurrenz aus der Türkei, den Golfstaaten oder Asien Wettbewerbsvorteile. Diese Airlines operieren über Drehkreuze außerhalb Europas und agieren schon heute unter gänzlich anderen Wettbewerbsbedingungen. Folge: Durch nationale Sonderwege werden CO₂-Emissionen nicht eingespart, sondern in andere Regionen verschoben. Dem Klima nützt das nichts.

Auch über den Wolken kann die Politik viel bewirken. Wir brauchen ein Schengen am Himmel. Weil Passagierflugzeuge in Europa Umwege fliegen müssen, verbrauchen sie bis zu 10 Prozent mehr Kerosin. Die Umsetzung eines Single European Sky wäre eine echte Klimaschutzmaßnahme.

Das zeigt exemplarisch, wie die Transformation in eine ökologische Luftfahrt gelingen kann: mit mehr internationaler Kooperation. Denn nur eine Klimaschutzpolitik, die über Grenzen hinausgeht, ist wirksam und wettbewerbsneutral.

Effektiver Klimaschutz

IM LUFTVERKEHR GEHT DAS NUR INTERNATIONAL

Es gibt sie – Flugtickets für unter 10 Euro. Irrationale Preise, die ökologisch, ökonomisch und politisch unverantwortlich sind. 10-Euro-Tickets machen die Branche zur Zielscheibe für Kritik. Die dadurch künstlich kreierte Nachfrage verstopft zudem unnötig den Luftraum. Lufthansa geht einen anderen Weg. Wir wollen ein qualitatives und verantwortungsvolles Wachstum.

Hohe Abgabenlast im Luftverkehr

Die Abgabenlast im Luftverkehr ist durch die Nutzerfinanzierung und die Luftverkehrsteuer in Deutschland heute schon hoch. Sie unterscheidet sich zudem strukturell von der Finanzierung der Straße und der Schiene. Als einziger Verkehrsträger trägt der Luftverkehr die Kosten für Infrastruktur und Sicherheit selbst. So zahlen Fluggesellschaften in Deutschland jährlich rund 6 Milliarden Euro für die Infrastrukturnutzung am Boden und in der Luft. Zudem besteht mit der Luftverkehrsteuer eine Sonderabgabe pro Passagier, die dem Staat mehr als 1,2 Milliarden Euro pro Jahr bringt.

Wie steht es um die Kerosin- und Mehrwertsteuer?

Um weltweit möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, wurde im Chicagoer Abkommen von 1944 vereinbart, dass für grenzüberschreitenden Flüge keine Kerosin- und Mehrwertsteuer erhoben wird. Auf innerdeutschen Strecken zahlen die Airlines die volle Mehrwertsteuer. Der Bund könnte auf Inlandsflüge eine Kerosinsteuer erheben. Etwaige Steuereinnahmen lägen bei rund 570 Millionen Euro. Eine Mehrwertsteuer für grenzüberschreitende Flüge – die ausschließlich

über deutsches Hoheitsgebiet erhoben werden könnte – würde rund 300 Millionen Euro bringen. In Summe lägen diese Einnahmen also deutlich unter denen der Luftverkehrsteuer.

Nationale Alleingänge helfen dem Klima nicht

Der Luftverkehr zahlt in Europa bereits einen CO₂-Preis. Seit 2012 ist er als einziger Verkehrsträger Teil des Emissionshandels. Zusätzliche, über die Luftverkehrsteuer hinausgehende nationale Abgaben oder Verbote würden dem Luftverkehrsstandort Deutschland schaden, ohne dass für das Klima etwas gewonnen wäre. Stattdessen wären Verlagerungseffekte an ausländische Drehkreuze die Folge. Bei der Kerosinsteuer würden Fluggesellschaften vermehrt im Ausland tanken. Das zusätzliche Gewicht während des Fluges führt zu steigenden CO₂-Emissionen. Das zeigt: Gerade im Luftverkehr kommt es darauf an, weltweit geltende Klimaschutzregeln zu stärken. Die Branche selbst ist hier in Vorleistung gegangen und hat sich mit dem globalen Kompensationssystem CORSIA eine ambitionierte klimapolitische Agenda gesetzt.

EINNAHMEN DER LUFTVERKEHRSTEUER ÜBERTREFFEN POTENZIELLES STEUERAUFKOMMEN AUS DER KEROSIN- UND MEHRWERTSTEUER DEUTLICH

Einnahmen aus ...

Luftverkehrsteuer 2018

1,2 Mrd. €

Steuerbefreiung von ...

Kerosinsteuer ... 0,6 Mrd. €

auf innerdeutschen Strecken

Mehrwertsteuer ... 0,3 Mrd. €

auf internationalen Strecken über deutschem Hoheitsgebiet

Quellen: BMF, BDL

Sachverständigenrat warnt vor nationalen Sonderlösungen

Im Juli hat der Sachverständigenrat sein klimapolitisches Sondergutachten der Bundesregierung vorgelegt. Eine wesentliche Empfehlung lautet: „Zur Eindämmung des Klimawandels ist ein global koordiniertes Vorgehen unverzichtbar.“



CO₂-Kompensation

WIR FÖRDERN KLIMASCHONENDES REISEN

Wer reist, verursacht CO₂-Emissionen. Das gilt auch für den Luftverkehr. Um die Klimaeffekte auszugleichen, bietet die Lufthansa Group neben den bereits vorhandenen Möglichkeiten neue Angebote, um aktiv zu werden.

Seit 2007 arbeiten Lufthansa und SWISS bereits eng mit der Schweizer Non-Profit-Stiftung myclimate zusammen. Fluggäste der Airlines können über einen verbundenen CO₂-Rechner ermitteln, wie viele Emissionen ihre Reise verursacht. Der Ausgleich durch Klimaschutzprojekte kostet 20 Euro pro Tonne CO₂. Kunden von Austrian Airlines und Edelweiss Air – beide Teil der Lufthansa Group – können die CO₂-Kompensation direkt und unkompliziert während der Flugbuchung vornehmen. Auch für die Kunden von Lufthansa und SWISS werden wir das Angebot zur CO₂-Kompensation komfortabler in die Buchungsmasken integrieren.

myclimate finanziert mit diesen freiwilligen Beiträgen Klimaschutzprojekte, die dem strengen Goldstandard entsprechen.

Dieser Qualitätsstandard, der vom WWF und anderen Umweltschutzorganisationen ins Leben gerufen wurde, wird kontinuierlich von Dritten überprüft. Wesentliche Kriterien lauten:

- Die Klimaschutzprojekte brauchen zwingend diese Finanzierung, andernfalls werden sie nicht umgesetzt.
- Die konkreten Klimaschutzeffekte sind detailliert nachzuweisen.
- Die Projekte müssen neben der CO₂-Kompensation auch soziale Vorteile für die lokale Bevölkerung umfassen, zum Beispiel Arbeitsplätze schaffen.

Madagaskar

MIT ENERGIESPAR- UND SOLARKOCHERN ZURÜCK ZUR GRÜNEN INSEL

Um CO₂ zu reduzieren und der rasanten Abholzung auf Madagaskar entgegenzuwirken, fördert myclimate die Herstellung und Verbreitung klimafreundlicher Solarcocker. Die Sensibilisierung von Schulklassen über Umweltschutz sowie die Aufforstung mit zwei Bäumen pro verkauftem Kocher zeichnen dieses Projekt zusätzlich aus.

Jährliche Reduktion: **270.000 tCO₂**

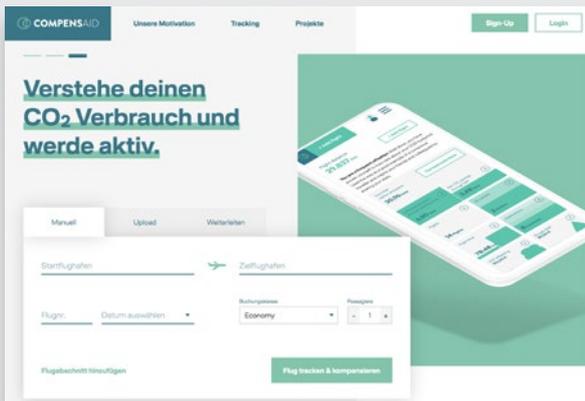


Compensaid

NEUE WEGE ZU ALTERNATIVEN FLUGKRAFTSTOFFEN

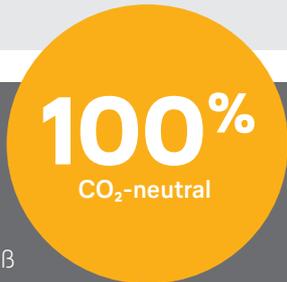
Alternative, nachhaltige Kraftstoffe – sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF) – sind ein wichtiger Baustein für die Zukunft des Fliegens. Allerdings scheidet ein industrieweiter Einsatz bislang an den hohen Kosten: Der innovative Treibstoff ist gegenüber herkömmlichem Kerosin deutlich teuer.

Über die Kompensationsplattform www.compensaid.de – die Ende August vom Lufthansa Innovation Hub an den Start gebracht wurde – können Reisende fossile Flugkraftstoffe weitgehend durch SAF ersetzen. Die Plattform berechnet für die jeweilige Strecke den Kerosinbedarf sowie den entsprechenden Aufpreis für SAF. Der im Zuge des Kompensationsprozesses eingekaufte alternative Kraftstoff kommt innerhalb von sechs Monaten auf Lufthansa Flügen zum Einsatz.



Beispielrechnung Berlin–Sardinien

zu kompensierendes CO₂: ca. **190 kg**
 benötigte Menge SAF: **92,59 l**
 (zusätzliche) Kosten für SAF: **148,15 €**



Indonesien

SAUBERES BIOGAS AUS TIERDUNG

Das Klimaschutzprogramm installiert Biogasanlagen als saubere Energiequelle in Indonesien. Sie reduzieren Treibhausgasemissionen an drei Orten: Erstens entweicht bei der Vergärung des Dungs das Methan nicht mehr in die Luft. Zweitens kann dieses Methan als Brennstoff zum Kochen oder für die Beleuchtung genutzt werden, wodurch das Verbrennen von Feuerholz entfällt. Drittens ersetzt der übrig bleibende Bio-Dünger chemische Düngemittel, dessen Produktion und Transport ebenfalls entfällt.

Dienstliche Flugreisen bei der Lufthansa Group zu 100 Prozent CO₂-neutral

Seit diesem Jahr gleicht die Lufthansa Group den CO₂-Ausstoß aller Dienstflüge über myclimate aus.

Jährliche Reduktion: **19.200 tCO₂**



Unternehmensstrategie

KERNGESCHÄFT STÄRKEN

Die Lufthansa Group ist breit aufgestellt. Sie umfasst Airlines, Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik und mit der LSG Group auch einen Cateringkonzern. Angesichts wachsender Herausforderungen hat die Lufthansa Group entschieden, die LSG zu verkaufen. Dass diese strategisch notwendige Entscheidung in der öffentlichen Debatte Fragen auslöst und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erst einmal Sorgen macht, ist mehr als verständlich. Dem ist sich die Unternehmensleitung bewusst und geht den Verkaufsprozess mit großer Sorgfalt und Verantwortung an.

Die Lufthansa Group ist in ihrem Kerngeschäft, den Fluggesellschaften, erheblich gefordert. Auf den Europastrecken steht sie in einem harten Wettbewerb mit Billigflugairlines, die äußerst aggressiv in den Markt drängen. Die zahlreichen Insolvenzen von EU-Airlines der vergangenen Jahre zeigen das schwierige Umfeld. Im Langstreckenverkehr muss sich die Lufthansa Group gegen staatlich subventionierte Wettbewerber ohne europäische Tarif- und Sozialstandards behaupten.

Fokus auf nachhaltiges Fliegen

Vor diesem Hintergrund hat sich die Lufthansa Group entschlossen, sich künftig auf das Fliegen zu konzentrieren. Das bedeutet vor allem auch eine weitere Fokussierung der Investitionen auf dieses Segment. Daraus ergeben sich Spielräume, noch stärker als bisher in treibstoffeffiziente Flugzeuge und damit in klimaschonendere Mobilität zu investieren. Dieses Ziel deckt sich mit politischen und gesellschaftlichen Erwartungen, die an die Lufthansa Group gerichtet werden.

Neue Impulse für die LSG Group

Mit einem Eigentümer, der das Catering als Kerngeschäft definiert und entsprechend darin investiert, wird die LSG

die finanziellen Möglichkeiten erhalten, sich künftig mit innovativen Produkt- und Dienstleistungsideen noch besser zu positionieren und ein attraktives, nachhaltiges Arbeitsumfeld zu schaffen. Die Lufthansa Group hat von Beginn der Verkaufsverhandlungen an betont, dass sie die Konzepte der Bieter intensiv auf qualitative Kriterien prüft und einen langfristig orientierten Eigentümer für die LSG sucht, der dem Unternehmen sowie den Mitarbeitern ein zukunftsfähiges Geschäftsmodell bietet.

Die Lufthansa ist sehr zufrieden mit Qualität und Service der LSG und möchte die gemeinsame Partnerschaft auch in Zukunft fortsetzen. Bei den Verhandlungen zum Verkauf des Europageschäfts der LSG, der zunächst erfolgt, ist daher ein langfristiger Cateringvertrag ein zentraler Bestandteil. Lufthansa und LSG bleiben damit weiterhin eng verbunden. Das schafft für beide Seiten Perspektiven über viele Jahre. Darüber hinaus stellen sich seit Beginn des Verkaufsprozesses die Vorstände der Lufthansa Group und der LSG auf zahlreichen Veranstaltungen den Fragen der Mitarbeiter und sind mit den Arbeitnehmersvertretern im Dialog. Diese werden auch weiterhin in den Prozess eingebunden bleiben.

MASSIVER INVESTITIONSBEDARF IM KERNGESCHÄFT

Anfang März hat die Lufthansa Group 40 hochmoderne Langstreckenflugzeuge bestellt. Allein diese Flugzeuge helfen, 1,5 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr einzusparen. Insgesamt stehen über 200 neue Flugzeuge auf der Bestellliste. Dafür investiert das Unternehmen rund drei Milliarden Euro pro Jahr.



20
Airbus
A350-900

12 Mrd.
US-\$
Investitionen

-25%
Kerosin-
verbrauch*

-1,5 Mio.
Tonnen CO₂
pro Jahr

20
Boeing
787-9



* durchschnittliche Kerosineinsparung gegenüber viermotorigen Flugzeugen

Gastartikel

LÄRMEN TGELTE MIT AUGENM ASS NUTZEN

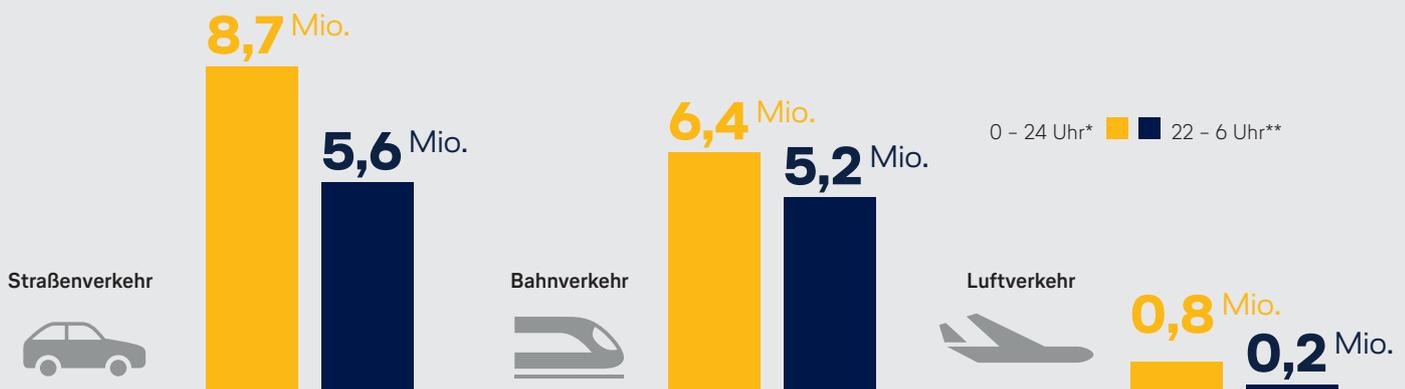
„Lärmabhängige Entgelte haben sich in Deutschland bereits in den 1970er Jahren etabliert. Die entsprechenden Lärmzuschläge sollen für die Airlines Anreize schaffen, möglichst leise Flugzeuge einzusetzen. Das Prinzip ist einfach: Je lauter ein Flugzeugtyp, desto höher sind die Entgelte, die eine Fluggesellschaft bezahlen muss. Damit sollen die Anwohner von Flughäfen vor Fluglärm entlastet werden. Unsere Flughäfen sind bei dem Thema weltweit Vorreiter.“



DR. MICHAEL ENGEL
Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften (BDF)

LÄRMBETROFFENE IM VERKEHRSTRÄGERVERGLEICH

Ergebnis der Lärmkartierung des Umweltbundesamtes



Quelle: Umweltbundesamt 2018; Grundlage: *Dauerschallpegel von mehr als 55 dB(A), **Dauerschallpegel von mehr als 50 dB(A)

Doch damit dieses Anreizprinzip weiterhin Wirkung zeigt, dürfen die Stellschrauben in den Entgeltordnungen nicht überdreht werden. Zu hohe Belastungen mit Lärmengelten wirken sogar kontraproduktiv: Sie schöpfen Erträge ab, die die Fluggesellschaften dringend für die Anschaffung moderner und leiserer Flugzeuge benötigen. Diese Investitionen sind erheblich. Deutsche Fluggesellschaften haben 210 Flugzeuge bestellt – zu einem Listenpreis von insgesamt 42 Milliarden Euro. Geld, das zunächst verdient werden muss. Darüber hinaus haben Fluggesellschaften in den letzten Jahren mehr als 800 Millionen Euro bereitgestellt, um beispielsweise Wohnungen mit schallsisolierenden Fenstern und Rolllädenkästen auszustatten. Alle diese Investitionen zahlen auf den Lärmschutz ein und sind wichtig für ein gutes Miteinander aller Beteiligten an einem Flughafen-Standort.

Weitere Spreizung der Gebühren noch zielführend?

Lärmabhängige Entgelte werden auch tageszeitlich in unterschiedlicher Höhe berechnet. Die Spreizung ist dabei schon heute beträchtlich. So ist der lärm- und zeitabhängige Anteil an den Entgelten an den meisten Flughäfen um 22 Uhr schon heute doppelt so hoch wie tagsüber. An den wenigen Flug-

häfen, an denen überhaupt noch nachts geflogen werden darf, liegt der Faktor für eine Spreizung bei 3, 4 oder sogar 5. Eine weitere Verschärfung dieser Spreizungen kann keine wirksamen Anreize für die Airlines setzen. Denn zum einen müssen Flugzeuge viele Jahre von einer Fluggesellschaft geflogen werden, bis sich ihre Anschaffung amortisiert hat, und zum anderen sind häufig überhaupt keine leiseren Flugzeuge bei den Herstellern verfügbar. Steigen die Lärmengelte dennoch, erhöhen sie nur das Gebührenaufkommen beim Flughafenbetreiber.

Aufsichtsbehörden gefragt

Ich denke, dass die Genehmigungsbehörden hierauf verstärkt ein Augenmerk legen und einen realistischen und finanziellen Interessenausgleich sicherstellen sollten. Flughafenbetreiber dürfen das Instrument Lärmengelte nicht als Hebel für Zusatzeinnahmen nutzen – zumal Airlines in den meisten Fällen die Kosten für den passiven Schallschutz an den Flughäfen alleine schultern. Ebenso kritisch für den Luftverkehrsstandort Deutschland ist es, wenn überhöhte Gebühren beispielsweise in den Tagesrandstunden für faktische Betriebsbeschränkungen missbraucht würden.“

Lounge

WASSER FÜR GROSSE PLÄNE

Die Schülerinnen und Schüler haben große Pläne. Viele wollen später studieren, um Lehrer, Ärzte oder Ingenieure zu werden. Doch der Weg dahin ist schwer. Sie leben in Uganda, einem der ärmsten Länder der Welt. An ihrer Divine Mercy High School in Kyotera teilen sich die rund 300 Schüler – von denen etwa 80 Prozent aufgrund zu langer Schulwege dort leben – 6 Toiletten. Und Wasser ist Mangelware. Der Brunnen ist regelmäßig ausgetrocknet. Wer Durst hat, muss oft zu den öffentlichen Zapfstellen laufen und dort Wasser kaufen. Das soll nun anders werden.

Matthias Exner, Ingenieur bei Lufthansa Technik, kennt die Situation in dem Ort Kyotera. 2017 lebte er dort mehrere Wochen. Sein Auftrag: als aktives Mitglied der NGO „Ingenieure ohne Grenzen“ dabei helfen, an einer anderen Schule Zisternen und eine Mensa zu bauen. Das Projekt war erfolgreich. Matthias Exner: „Letztlich haben wir mit relativ bescheidenen Mitteln einen Anstoß und strukturelle Hilfe gegeben. Dass es funktioniert hat und die Schule heute auch finanziell viel besser dasteht, liegt in erster Linie an den Menschen vor Ort.“

Rundum nachhaltig

Aufgrund dieser Erfahrungen unterstützen Ingenieure ohne Grenzen – kofinanziert unter anderem von der help alliance – nun die Divine Mercy High School. Bis zum Frühjahr 2020 werden neue Toiletten und Waschräume gebaut, die Schule an das Wassernetz angeschlossen und eine Wasserfilteranlage sorgt für Trinkwasser. Davon profitieren nicht nur die Schüler: Sanitäre Anlagen, Pumpen und Tanks werden ausschließlich bei Herstellern aus Uganda gekauft. Der Bau der Anlagen durch lokale Arbeitskräfte schafft Wissen, Erfahrung und Verdienst außerhalb der Landwirtschaft. Und die notwendigen Ziegel werden nicht wie üblich gebrannt, sondern mechanisch gepresst. Das Material ist besser, günstiger und deutlich klimafreundlicher: Herkömmliche Brennverfahren benötigen für 10.000 bis 20.000 Ziegel rund 10 Tonnen Feuerholz mit dem entsprechenden CO₂-Ausstoß. Das Ziegelpressverfahren sorgt für Aufmerksamkeit in der Gegend. So kam schon die Anfrage eines Geistlichen, ob damit auch seine Kirche gebaut werden könnte.

Lebensfreude, die ausstrahlt

„Es ist unglaublich, mit wie viel Lebensfreude und Zuversicht die Kinder in Kyotera zur Schule gehen und lernen wollen“, so Matthias Exner. „Ihnen dabei etwas von der Last zu nehmen und sie im Alltag unterstützen zu können, das spornt schon an.“



Matthias Exner, Design Engineer bei Lufthansa Technik

**DIE HELP ALLIANCE**

Das Schulprojekt in Kyotera wird finanziell unterstützt von der help alliance, der Hilfsorganisation der Lufthansa Group und ihrer Mitarbeiter. Sie bündelt aktuell rund 40 Projekte weltweit, die vor allem jungen Menschen Zugang zu Bildung verschaffen sollen.

help alliance

www.helpalliance.org

Telegramm

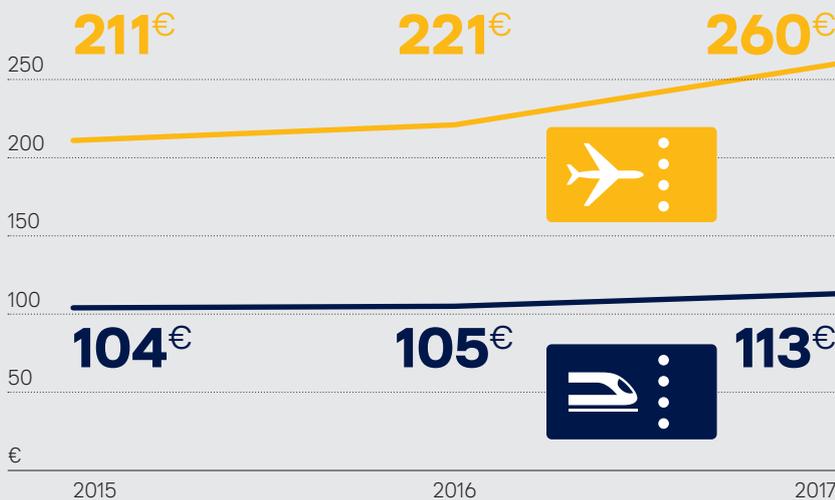
Preisvergleich

FLIEGEN TEURER ALS BAHNFAHREN

Im Auftrag des Welteisenbahnverbandes UIC hat das Marktforschungsinstitut Quotas Bahn- und Flugpreise verglichen. Ausgewählt wurden elf Städteverbindungen, unter anderem Berlin–Frankfurt, Berlin–München, Stuttgart–Paris und Paris–Frankfurt. Die Autoren: „Die Untersuchungsergebnisse widerlegen den oftmals angenommenen Preisvorteil der Fluggesellschaften in der Kundenwahrnehmung. Bei 514 simulierten Buchungen war das Bahnangebot in allen Untersuchungszeiträumen mit jeweils über 80 Prozent deutlich günstiger.“

DURCHSCHNITTSPREISE 2015–2017

Die Wissenschaftler haben jeweils drei verschiedene Reisetypen – Geschäftsreisen, Wochenendreisen und Urlaubsreisen – sowie unterschiedliche Buchungszeitpunkte von einem Tag bis zu acht Wochen vor Reisebeginn zugrunde gelegt. Hier die Gesamtergebnisse:



Quelle: Quotas

Zuverlässigkeit

INVESTITIONEN HABEN SICH GELOHNT

Die Airlines der Lufthansa Group sind in diesem Sommer wieder zuverlässiger geflogen – trotz weiterhin bestehenden Infrastrukturengpässen am Boden und in der Luft. Dafür hat die Lufthansa Group rund 250 Millionen Euro in die Stabilisierung des Flugbetriebs investiert, unter anderem in den Einsatz zusätzlicher Reserveflugzeuge sowie in diverse weitere Maßnahmen wie etwa die Verlängerungen der Bodenzeiten, um zusätzliche Puffer zu schaffen. Das hat sich ausgezahlt: Die Zuverlässigkeit lag in diesem Sommer bei 98 Prozent.

Lufthansa Technik

AUSBILDUNGSOFFENSIVE 2019



Rund 250 neue Auszubildende und dual Studierende starten 2019 bei Lufthansa Technik. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Plus von 55 Prozent. Für 2020 wird das Unternehmen nochmals 50 weitere Ausbildungsplätze schaffen – gute Perspektiven für junge Menschen und Deutschland als Luftfahrtstandort.

Medizinische Versorgung

EKG IN 10.000 METERN HÖHE

Akute Herzbeschwerden hoch über den Wolken, fernab von Krankenhäusern und Herzspezialisten, wünscht sich niemand. Lufthansa verbessert nun die medizinische Versorgung in solchen Notfällen: Als weltweit erste Fluggesellschaft hat Lufthansa sämtliche Langstreckenflugzeuge mit einem mobilen EKG-System ausgestattet.

Das intuitive System ermöglicht es Flugbegleitern, ohne kardiologisches Fachwissen ein EKG aufzuzeichnen. Experten am Boden können die Daten rund um die Uhr auswerten und die Cockpit-Crew beraten. Über das „Arzt an Bord“-Programm von Lufthansa, SWISS und Austrian Airlines können wir zudem Ärzte inklusive ihrer Fachrichtung schnell identifizieren. An dem Programm nehmen derzeit mehr als 11.000 Ärzte teil.

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



SANDRA COURANT

Pressesprecherin
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3300
✉ sandra.courant@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:

Sandra Courant

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Sabrina Chaudhry, Josefine Corsten,
Matthias Exner, Tobias Heinrich,
Alexander Holzrichter, Jan-Ole Jacobs,
Steffen Milchsack, Dr. Gerd Saueressig,
Helmut Tolksdorf, Claudia Walther

REDAKTIONSSCHLUSS:

3. September 2019

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer