



# POLITIKBRIEF

Luftverkehrspolitik für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft

4/19



<b>Europas Green Deal:</b> Was für die Luftfahrt zählt	1
<b>Klimaschonendes Kerosin:</b> Wann starten wir in die Zukunft?	2
<b>Steuern und Gebühren:</b> Deutsche Luftfahrtpolitik zu Lasten des Standortes	3
<b>Berlin:</b> Anflüge aus aller Welt möglich	5
<b>Flugzeugdaten:</b> Monopole verhindern	6
<b>Lounge:</b> Fliegen kann Leben retten	7
<b>Telegramm:</b> Zusätzliche Express-Rail-Angebote   Deutschlands neues „Auge am OSZE-Himmel“   Frauen in Führungspositionen	8
<b>Kontakt:</b> Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	9

## Europas Green Deal

# WAS FÜR DIE LUFTFAHRT ZÄHLT

100 Tage soll es dauern, dann will die neue EU-Kommission Details zu ihrem „Green Deal“ vorlegen. Auch die Luftfahrt soll ökologischer werden. Das Ziel, das Politik und Industrie gemeinsam verfolgen, ist richtig. Entscheidend aber ist der Weg dorthin.



## Fairen Wettbewerb sichern

Wirksamer Klimaschutz im Luftverkehr braucht Konzepte, die dem weltweiten Wettbewerb Rechnung tragen. Nur so werden Emissionen wirklich eingespart und nicht nur von einem Land ins andere verlagert. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern ist der Luftverkehr seit 2012 Teil des EU-Emissionshandels (ETS) und wächst auf innereuropäischen Flügen CO<sub>2</sub>-neutral. Der Preis für die Emissionszertifikate ist jüngst spürbar gestiegen.

Innerhalb Europas schafft der ETS gleiche Wettbewerbsbedingungen. Gegenüber der starken Konkurrenz aus den USA, Asien oder dem Mittleren und Nahen Osten aber stellt er einen Wettbewerbsnachteil und damit eine Belastung für den Standort Europa dar. Denn Flüge aus Europa zu außereuropäischen Drehkreuzen unterliegen ebenso wenig dem ETS wie die Heimatmärkte unserer nichteuropäischen Wettbewerber. Das muss die EU bei ihrer künftigen Klima- und Industriepolitik berücksichtigen, wenn ihr Wettbewerbsneutralität wichtig ist. Gleichzeitig sollte sie verstärkt die für Industrie und Umwelt schädlichen Überkapazitäten auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt in den Blick nehmen. Die Praxis der staatlichen Subventionierung mancher Airlines sollte ebenso kritisch überprüft werden wie der unwirtschaftliche Betrieb von Kleinstflughäfen.

## Single European Sky umsetzen

Flugzeuge müssen am europäischen Himmel teilweise lange Umwege fliegen. Für die Klimabilanz ist das schlecht. Hier bräuchte ein Single European Sky (SES) echten Fortschritt. Ein effizienter und einheitlicher europäischer Luftraum mit

modernen Technologien und harmonisierten Prozessen spart durch optimierte Streckenführung bis zu 10 Prozent CO<sub>2</sub> auf innereuropäischen Strecken. Zudem würden Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit steigen.

## Alternative Kraftstoffe fördern

Eine echte Option, um zukünftig CO<sub>2</sub> im Flugverkehr zu sparen, ist der Einsatz von synthetischem Kerosin. Europa sollte eine Roadmap für die Markteinführung nachhaltiger Kraftstoffe auf den Weg bringen. Das kann die gezielte Förderung von Pilotanlagen und der perspektivische Aufbau eines industriellen Hochlaufs umfassen. Mit Blick auf attraktive Standorte außerhalb Europas kann diese Strategie ein wichtiger Beitrag für eine kraftvolle Außenwirtschaftspolitik in strukturschwachen Ländern sein.

## CORSIA stärken

Die EU sollte sich für eine Stärkung der internationalen Kooperation engagieren. Mit CORSIA wird 2021 ein von der Branche unterstütztes internationales Instrument zur Bepreisung und Begrenzung der aus dem Flugverkehr stammenden CO<sub>2</sub>-Emissionen wirksam. Ziel muss es sein, auch die noch zögerlichen Länder zu überzeugen, sich an CORSIA zu beteiligen. Es wäre fahrlässig, wenn die EU diesen globalen Kompromiss nicht engagiert unterstützen würde. Andere Sektoren sind Lichtjahre davon entfernt, ein vergleichbares Klimaschutzinstrument mit dieser internationalen Strahlkraft zu haben. Zudem muss ein Weg gefunden werden, den ETS und CORSIA optimal aufeinander abzustimmen, um Doppelbelastungen für europäische Airlines zu vermeiden.

## Klimaschonendes Kerosin

# WANN STARTEN WIR IN DIE ZUKUNFT?

Kerosin muss nicht klimaschädlich sein. Mit Sustainable Aviation Fuels (SAF) sind langfristig CO<sub>2</sub>-neutrale Flüge möglich. Sie sind daher entscheidend für den Klimaschutz im Luftverkehr. Lieber heute als morgen möchten wir synthetischen Kraftstoff in größerem Umfang tanken. Dafür brauchen wir kraftvolle politische Unterstützung. Die jüngsten Beschlüsse hierzu bleiben weit hinter dem zurück, was nötig ist.

### Produktionskapazitäten ausbauen

Sustainable Aviation Fuel kann derzeit nur 0,01 Prozent der weltweiten Kerosinnachfrage abdecken und sind deutlich teurer als herkömmliches Kerosin.

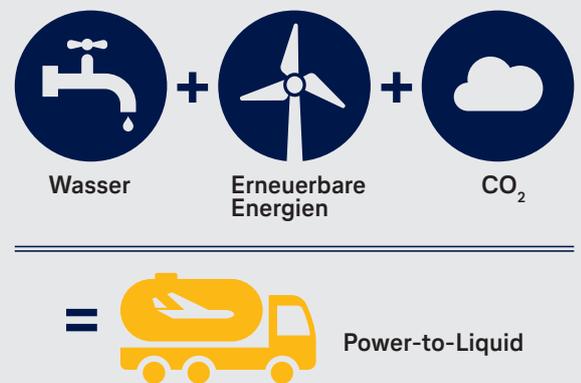


### Mit Compensaid heute schon alternative Kraftstoffe tanken

Seit Ende August 2019 können Reisende über die Kompensationsplattform [www.compensaid.de](http://www.compensaid.de) oder direkt bei der Buchung eines Lufthansa Flugs fossile Kraftstoffe weitgehend durch SAF ersetzen. Sie kommen innerhalb von sechs Monaten auf Flügen der Lufthansa zum Einsatz.

### Faktencheck zu Power-to-Liquid

Mehr unter [bit.ly/fakten-saf](http://bit.ly/fakten-saf)



### Erste Projekte entstehen

Windkraftstrom, Wasser und CO<sub>2</sub> – das der Atmosphäre entzogen wird – reichen aus, um grüne Flugkraftstoffe im sogenannten „Power-to-Liquid“-Verfahren (PtL) herzustellen. Was nach Zukunftsmusik klingt, wird vielerorts in Deutschland intensiv vorangetrieben: Das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) hat Mitte August die weltweit erste integrierte PtL-Versuchsanlage eröffnet. Die Raffinerie Heide baut in einem Reallabor gemeinsam mit Partnern eine PtL-Produktion auf, Lufthansa wird erster Kunde sein. Spätestens 2024 sollen 5 Prozent des Kraftstoffes, den wir am Hamburger Flughafen tanken, synthetisch hergestelltes Kerosin sein. Hessen will Vorreiter bei der Kraftstoffwende im Luftverkehr werden. Die hessische Landesregierung hat angekündigt, in erheblichem Umfang in die Forschung strombasierter Kraftstoffe zu investieren. In Brandenburg wird ein Power-to-X-Kompetenzzentrum entstehen. Auch hier ist Lufthansa Partner.

### Politik gefordert

Aktuell sind synthetische Kraftstoffe nur in geringer Menge verfügbar und so teuer, dass sie kaum nutzbar sind. Es kommt darauf an, den Sprung in die industrielle Produktion zu schaffen. Dazu hat sich auch die Politik mehrfach bekannt, zuletzt auf der Power-to-X-Konferenz des Umweltbundesministeriums Mitte November. Jetzt müssen den Worten auch Taten folgen:

- **Strategie entwickeln:** In der Leipziger Erklärung haben Bund und Länder zugesagt, gemeinsam mit der Industrie eine PtL-Roadmap zu entwickeln. Wir stehen mit unserem Know-how als Partner zur Verfügung.
- **Finanzmittel aufstocken:** Der Bund hat für die Jahre 2020 und 2021 jeweils 100 Millionen Euro für alternative Antriebe und Kraftstoffe zugesagt. Gemessen an den 2 Milliarden Euro, die die Luftverkehrsteuer demnächst einbringen soll, ein sehr bescheidener Betrag. Die Förderung sollte dringend aufgestockt werden.
- **Internationale Initiativen starten:** Deutschland hat die Chance, hier eine weltweite Führungsrolle einzunehmen. Über nationale Vorhaben hinaus braucht es einen internationalen Fahrplan zum Aufbau von Produktionsanlagen und zur Bereitstellung des regenerativen Kraftstoffs zu marktfähigen Preisen. Noch sind PtL-Kraftstoffe bis zu fünfmal so teuer wie herkömmliches Kerosin. Deswegen ist auch die Forderung nach einer verpflichtenden Beimischungsquote nur global denkbar, nationale Regelungen würden massiv den Wettbewerb verzerren.

## Steuern und Gebühren

# DEUTSCHE LUFTFAHRTPOLITIK ZU LASTEN DES STANDORTES

Der Wettbewerb am Himmel ist hart. Allein in Europa ist die Zahl der fliegenden Airlines innerhalb eines Jahres bis Mitte 2019 von 131 auf 107 gesunken. Und die Konsolidierung geht weiter: Prognosen zufolge prägen in wenigen Jahren zwölf Airline-Gruppen den Weltmarkt. Die Lufthansa Group will zu diesem Dutzend zählen und sieht sich aktuell dafür gut aufgestellt. Allerdings schwächen ständig steigende Belastungen am Heimatstandort unsere Wettbewerbsfähigkeit.

### Deutschland zweit teuerster Luftverkehrsstandort

Rangliste europäischer Luftverkehrsstandorte auf Basis der Flughafen- und Passagiersteuern sowie der Flughafengebühren. Die steigende Luftverkehrsteuer in Deutschland ist noch nicht eingerechnet.



### Hohe Kosten am Luftfahrtstandort Deutschland

Eine neue Studie des Airlines-Weltverbandes (IATA) zeigt: Nirgendwo anders in Europa sind die Kosten für die Sicherheitskontrollen so hoch wie hierzulande. Und das bei dürftiger Qualität und Effizienz. Auch Gebühren an den Flughäfen sind in Deutschland mit am höchsten. Nur in Großbritannien zahlen Airlines für die Flughafennutzung mehr.

### Luftverkehrsteuer belastet die heimische Industrie

Die Bundesregierung hat mehrfach – zuletzt im Koalitionsvertrag – angekündigt, einseitige Standortbelastungen abzubauen. Passiert ist das Gegenteil. Die unverhältnismäßige Erhöhung der Luftverkehrsteuer trifft heimische Airlines und Flughäfen überproportional und verteuert erneut den deutschen Standort. Langstreckenflüge über außereuropäische Drehkreuze werden indirekt verbilligt, zu Gunsten unserer internationalen Konkurrenz.

Damit wird der bisherige Negativtrend fortgesetzt: Seit die Luftverkehrsteuer im Jahr 2011 eingeführt wurde, wächst der deutsche Luftverkehr deutlich schwächer als andere

westeuropäische Märkte. Die Marktanteile deutscher Fluggesellschaften an heimischen Flughäfen gehen stetig zurück – von 67 Prozent im Jahr 2012 auf nur noch 56 Prozent im ersten Halbjahr 2019. Besonders augenfällig verläuft die Entwicklung in Grenzregionen. Dort verzeichneten heimische Flughäfen zwischen 2010 und 2017 ein Passagierwachstum von 14 Prozent. Direkte Konkurrenzairports im Ausland legten im gleichen Zeitraum um mehr als 80 Prozent zu. Das zeigt: deutsche Passagiere weichen aus Preisgründen aus und nehmen dafür auch weitere Anfahrten in Kauf.

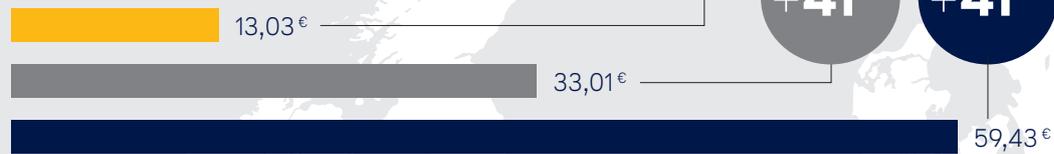
### Einnahmen aus Luftverkehrsteuer für Klimaschutz nutzen

So fragwürdig wie die Erhöhung selbst, ist der Verwendungszweck der Luftverkehrsteuer. Die zusätzlichen Millionen fließen kaum in Klimaschutzmaßnahmen in den Luftverkehr, sondern sollen die Mehrwertsteuersenkung bei der Bahn ausgleichen sowie für die Flugsicherung an unwirtschaftlichen Kleinstflughäfen verwendet werden, an denen oft ausländische Low-Cost-Anbieter präsent sind. Lediglich 100 Millionen Euro sollen für die Förderung nachhaltiger Kraftstoffe genutzt werden. Das ist ein klima- und industriepolitisches Eigentor.

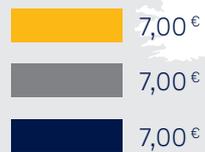
## Luftverkehrsteuer in Deutschland und den Nachbarstaaten im Vergleich

■ Kurzstrecke 
 ■ Mittelstrecke 
 ■ Langstrecke

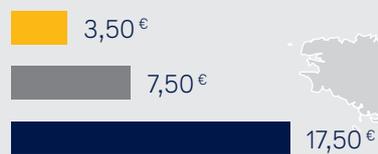
Deutschland (ab 1. April 2020)



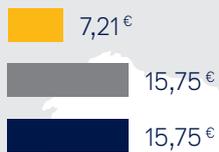
Niederlande (geplant)



Österreich



Frankreich\*



7  
EU-Staaten  
MIT  
Luftverkehrsteuer

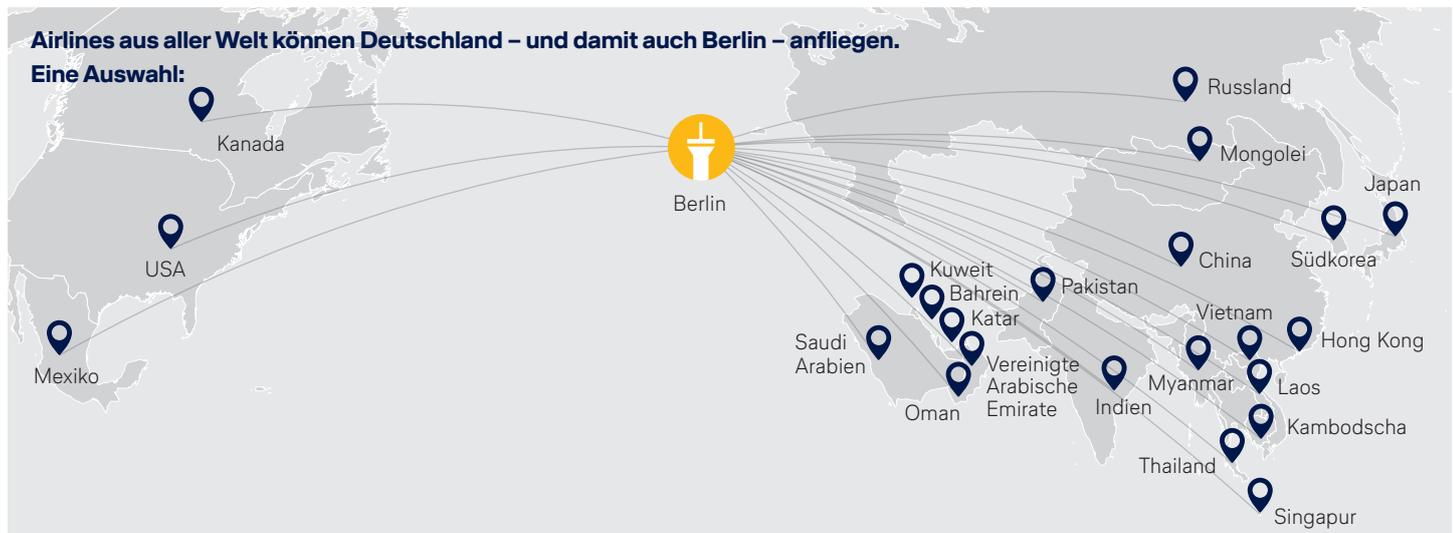
21  
EU-Staaten  
OHNE  
Luftverkehrsteuer

\* Aviation Tax, Ecotax, Solidarity Tax  
Quellen: EU-Kommission, BDL

## Berlin

ANFLÜGE AUS ALLER  
WELT MÖGLICH

Das Datum steht: Der BER soll am 31. Oktober 2020 eröffnen. Die Hoffnungen sind groß, dass es dieses Mal klappt. Berlin braucht einen funktionierenden neuen Flughafen, und auch für die Lufthansa Group spielt er eine wichtige Rolle.



Seit 2010 sind die Passagierzahlen in Berlin um 74 Prozent auf rund 35 Millionen gestiegen. Das freut die Wirtschaft und die fast sechs Millionen Menschen in der Hauptstadtregion. Die Lufthansa Group ist präsent. Sechs Konzern-Airlines – Lufthansa, Eurowings, SWISS, Austrian und Brussels Airlines sowie SunExpress – steuern Berlin an und befördern bis zu 33.000 Fluggäste am Tag. Annähernd jeder vierte Passagier fliegt mit uns.

#### Airlines aus aller Welt sind willkommen

Aktuell steht die Stadt bei 70 Airlines aus 55 Ländern auf dem Flugplan. Berlin profitiert heute schon wie jeder andere heimische Flughafen von Deutschlands liberalen Luftverkehrsrechten: Jede EU-Airline darf Strecken aufnehmen, auch nach Übersee. Fluggesellschaften aus Nord- und Südamerika, Afrika und Asien können Deutschland und damit auch Berlin umfänglich ansteuern.

Grundlage sind internationale Verkehrsrechte. Staaten oder Regionen wie die EU definieren untereinander, wie viele Flughäfen im jeweiligen Land wie oft angesteuert werden dürfen. Die genauen Zielorte können Airlines grundsätzlich frei wählen. Diese Regelung gilt auch für die Regionen im Golf und China: So dürfen Airlines aus den Vereinigten Arabischen Emiraten vier deutsche Flughäfen anfliegen. Derzeit bevorzugen Emirates und Etihad andere Städte – nämlich Frankfurt, München, Hamburg und Düsseldorf – könnten diese aber jederzeit zu Gunsten von Berlin aufgeben. Zwischen Deutsch-

land und China sind aktuell 55 Frequenzen pro Woche vereinbart. Davon werden im Durchschnitt nur vier für Flüge in die Hauptstadt genutzt. Entgegen anderslautender Thesen gibt es also kaum verkehrsrechtliche Beschränkungen für Berlin. Vorhandene Limitierungen sind dem Umstand geschuldet, dass die Wettbewerbsbedingungen (zum Beispiel Umwelt-, Sozial- und Verbraucherschutzstandards) teilweise sehr voneinander abweichen. Die USA mit ihrem „Open Sky“ können ohnehin frei angefliegen werden.

#### Enge Taktung an die Drehkreuze

Nach wie vor wird das Langstreckengeschäft davon dominiert, Passagiere an Drehkreuzen zu bündeln. Lufthansa organisiert die Langstreckenflotten über Frankfurt und München. So verbinden wir Berlin über unsere Drehkreuze, zu denen pro Tag 60 Flugzeuge der Lufthansa Group starten. Mit nur einmal Umsteigen können Reisende so 120 Ziele weltweit erreichen. Keine andere Airline bietet eine vergleichbare Vielfalt. Dieses Niveau werden wir auch am neuen Flughafen halten.

Drehkreuz-Verbindungen sichern eine hohe Auslastung der Flugzeuge auf den Interkontinentalstrecken. Das ist gut für die Airlines und gut für das Klima, da der durchschnittliche Treibstoffverbrauch pro Passagier niedrig ist. Im Gegensatz zu Europaverbindungen haben direkte Langstreckenflüge oft einen vergleichsweise schlechteren ökologischen Fußabdruck. Denn jenseits der Drehkreuze sind sie selten angemessen ausgelastet.

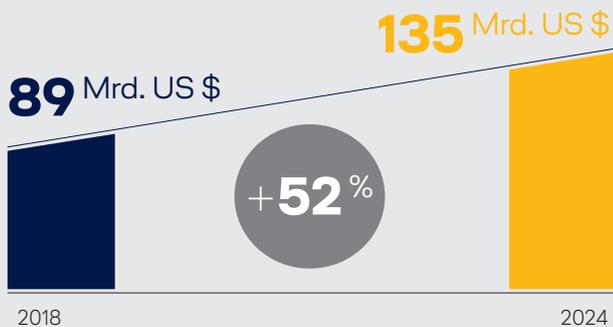
## Flugzeugdaten

# MONOPOLE VERHINDERN

Sie sind das Gold der modernen Welt – Daten. Wer sie besitzt, profitiert. Exklusive Datenzugänge können Unternehmen Wettbewerbsvorteile und zusätzliche Geschäftsmodelle verschaffen. Weil die Frage „Wem gehören die Daten?“ so zentral ist, besteht die Gefahr, dass Unternehmen ihre Marktmacht ausnutzen und versuchen, sich exklusive Datenzugänge zu verschaffen. Die Politik will hier gegensteuern, auch bei den Flugzeugherstellern.

### Markt mit viel Potenzial

Der Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO) wächst bis 2024 auf 135 Milliarden US-Dollar – die Flugzeughersteller, die ihre Anteile massiv ausbauen wollen.



Quelle: Lufthansa Technik Marktforschung



Bei jedem Flug fallen erhebliche Mengen an digitalen Informationen an. Dutzende Sensoren zeichnen Temperaturen auf, überwachen Drücke oder kontrollieren die Stellung von Triebwerksaufeln oder Ventilen. Die intelligente Nutzung von Daten bietet Airlines und Flugzeugherstellern viele Möglichkeiten. So können sie für noch mehr Sicherheit sorgen oder die Grundlage für neue, attraktive Dienstleistungen und Services bilden.

### Airbus will die Datenhoheit

Kritisch wird es, wenn die Hersteller Flugdaten monopolisieren wollen. So gibt es Bestrebungen bei Airbus, digitale Informationen – auch nach Auslieferung und Bezahlung der Flugzeuge – über verschlüsselte oder undokumentierte Kanäle exklusiv zu halten. Die Fluggesellschaften wären beim Datentransfer und der eigenständigen Datennutzung außen vor. Das kann nicht sein: Mit dem Kauf des Flugzeugs gehören auch die Daten in die Hand der Airline. Auch aus Sicherheitsgründen benötigen die Fluggesellschaften einen zeitunabhängigen Zugang zu allen verfügbaren Informationen und eine Kontrolle der Daten. Eine Datenhoheit der Flugzeughersteller würde das unmöglich machen.

Auch die Anbieter von Dienstleistungen, etwa Reparaturen, brauchen Datenzugang. Aktuell können Flugzeugdaten von Wartungsfirmen im Auftrag ihrer Kunden kostenlos ausgelesen werden. Mehr als 1.600 unabhängige Anbieter sowie die Flugzeughersteller konkurrieren miteinander. Das fördert Innovation und faire Preise. Um die eigene Wettbewerbsposition zu stärken, wollte Airbus von unabhängigen Wartungsfirmen Gebühren für die Nutzung sämtlicher Daten erheben beziehungsweise den Zugang zu den Daten erschweren bis verhindern. Das hätte eine Verteuerung ohne zusätzliche Wertschöpfung und eine Reduktion des Wettbewerbs zur Folge gehabt.

### Politik will gegensteuern

Die Wettbewerbskommission hat in ihrem jüngsten Bericht das Verhältnis von Flugzeugherstellern und Wartungsunternehmen als ein Beispiel genannt, für das der Gesetzgeber den Datenzugang verpflichtend vorschreiben soll. Wir setzen darauf, dass mit der anstehenden Novellierung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) der Missbrauch von Marktmacht unterbunden wird: Flugzeugdaten müssen auch künftig den Airlines gehören, die sie dann gezielt Partnern in der Wartung zur Verfügung stellen.

## Lounge

## FLIEGEN KANN LEBEN RETTEN

Tausende Menschen mit Leukämie warten weltweit auf lebensrettende Stammzellen. Mögliche Spender kommen entweder aus der eigenen Familie. Oder sie werden über international vernetzte Spenderdateien ausfindig gemacht und leben mitunter weit vom Patienten entfernt. Dann schlägt die Stunde spezieller Kuriere.

Jedes Jahr werden mehrere Tausend Stammzellentransporte in Neu-Isenburg geplant. Das zehnköpfige Stammzellen-Team des Logistikexperten time:matters steht rund um die Uhr zur Verfügung, um die Kuriere optimal auf die Missionen rund um den Globus vorzubereiten und jederzeit zu unterstützen. Die Reisen sind alles andere als gewöhnlich: „Wir wissen, dass von diesem Transport abhängen kann, ob ein Mensch noch seinen nächsten Geburtstag feiern kann“, so Marco Dehler, Leiter des Stammzellen-Serviceteams.

Es darf also nichts schiefgehen. Die Stammzellen – sorgsam verpackt in besonderen Boxen, die einst für das Militär entwickelt wurden – müssen stets bei zwei Grad gekühlt werden. Wärme bedroht die sensible Fracht. Die Kuriere halten die Boxen während der gesamten Reise im Auge. Schlafen ist nicht. Auch nicht auf Langstrecken zwischen Europa und den USA, die in Summe leicht 24 Stunden plus X dauern. Wie Bodyguards müssen die Kuriere ihre Sendung beschützen. Beispielsweise vor Sicherheitsbeamten, die die Box durch den Scanner schicken wollen – und die Stammzellen damit zerstören würden.

## Ein Fall für Reiseprofis

Jeder einzelne Transportabschnitt, jeder Schritt der Kuriere zwischen den Entnahmekliniken und Empfängern wird im Vorfeld minutiös geplant. Und zwar in doppelter Ausführung: Fällt beispielsweise ein Flug streikbedingt aus, ist eine Alternative bereits gebucht. Was die rund 350 Stammzellenkuriere bei time:matters eint: Sie sind allesamt Reiseprofis. Viele ehemalige Piloten und Flugbegleiter sind darunter, oft auch ehemalige Manager, die in ihrem Berufsleben als Vielflieger unterwegs waren – und jetzt als freie Mitarbeiter im Kampf gegen Leukämie etwas zurückgeben wollen.

Marco Dehler: „Das gibt eine tiefe Befriedigung. Man fiebert mit, zumal man ja einige Eckpunkte zu den Patienten wie Geschlecht, Alter und Gesundheitszustand kennt.“ Kuriere und Mitarbeiter in Neu-Isenburg spüren die besondere Verantwortung jeden Tag. 15.000 Stammzellentransporte haben sie abgewickelt. Die Quote der fristgemäßen und korrekten Anlieferungen: 100 Prozent.



Foto links: Die Operations Managerin Cigdem Vurucu klärt mit dem Stammzellenkurier Hartmut Wiebe letzte Details für eine Mission. Wiebe lebte als Bankmanager mehrere Jahre in Tokio und ist Reiseprofi.



## time:matters

Die rund 370 Mitarbeiter der Lufthansa Cargo

Tochter time:matters sind Experten für besonders eilige Transporte. Pro Jahr befördern sie weltweit mehr als 500.000 Sendungen über Luft, Schiene und Straße. Darunter dringend benötigte Ersatzteile, medizinische Proben, Gefahrgüter oder wichtige Dokumente. time:matters betreibt in Frankfurt und München eigene Kurierterminals. Mehr unter: [www.time-matters.com](http://www.time-matters.com)

## Telegramm

### Express-Rail

#### AB 15. DEZEMBER ZUSÄTZLICHE ANGEBOTE

Wenn Luft- und Bahnverkehr optimal aufeinander abgestimmt sind, braucht es weniger Kurzstreckenflüge. Die Lufthansa setzt sich für intermodale Lösungen ein und baut ihre Express-Rail-Angebote zum Frankfurter Flughafen gemeinsam mit der Deutschen Bahn kontinuierlich aus. Aktuelles Beispiel: Ab 15. Dezember starten von den Bahnhöfen in Aachen, Düsseldorf, Köln, Stuttgart und Ulm wöchentlich zusätzlich 159 Lufthansa Express Züge nach FRA. Diese speziellen Angebote bieten optimale Umsteigzeiten, und sollte es doch einmal zu Verspätungen kommen, werden die Kunden automatisch auf den nächsten verfügbaren Flug oder Zug umgebucht.

Was in Frankfurt hervorragend funktioniert, ist am Münchner Drehkreuz leider nicht möglich. Auch knapp drei Jahrzehnte nach Eröffnung des Airports gibt es keine direkte Verknüpfung mit dem IC- und ICE-Netz der Bahn.

### Klare Zielsetzung

#### FRAUEN IN FÜHRUNGSPOSITIONEN

Noch sind Cockpits und Führungspositionen bei Airlines vor allem in der Hand von Männern. Der Weltairlineverband IATA will mit der Kampagne „25by2025“ gegensteuern. Das Ziel: Bis 2025 soll der Anteil der Frauen im Management der Fluggesellschaften und in Bereichen, in denen Frauen bislang unterrepräsentiert sind, um 25 Prozent steigen oder mindestens 25 Prozent erreichen.

Auch für die Lufthansa Group sind Gleichberechtigung und Diversität zentral. Daher unterstützt das Unternehmen die 25by2025-Kampagne und hat sich bereits zuvor eigene Ziele gesetzt: Bis 2021 soll der Frauenanteil auf der ersten Führungsebene auf 18 Prozent und auf der zweiten Führungsebene auf 24 Prozent erhöht werden. Dieser Wandel wird mit Initiativen zur Förderung von Frauen aktiv vorangetrieben: etwa durch transparente Stellenausschreibungen mit Diversity-Kriterien, Entwicklungs- und Mentoringprogrammen sowie Netzwerkveranstaltungen für Frauen. Ein besonderes Augenmerk legen wir auf das Cockpit. Derzeit liegt der Anteil der Pilotinnen bei nur etwas mehr als 6 Prozent. Immerhin: Bereits 15 Prozent der Pilotenanwärter in den aktuellen Lehrgängen der European Flight Academy, die Piloten und Pilotinnen für alle Airlines der Lufthansa Group ausbildet, sind weiblich.



Die damalige Verteidigungsministerin und heutige EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen bei der Übergabe des Airbus A319 OH mit Johannes Bußmann, Vorstandsvorsitzender Lufthansa Technik (links), und Generalleutnant Ingo Gerhartz, Inspekteur der Luftwaffe (rechts)

Foto: Bundeswehr/Jonas Weber

### Airbus A319

#### DAS NEUE „AUGE AM OSZE-HIMMEL“

Von Vancouver bis Wladiwostock können die 34 OSZE-Staaten für die Rüstungskontrolle zu gegenseitigen Beobachtungsflügen starten. 2020 erhält die Flugbereitschaft der Bundeswehr nach 22 Jahren wieder eine eigene Maschine: Ingenieure von Lufthansa Technik haben in 500.000 Arbeitsstunden einen Airbus A319 zum modernsten Beobachtungsflugzeug der Welt ausgebaut. Das Flugzeug stärkt die Rüstungskontrolle und Vertrauensbildung in schwierigen sicherheitspolitischen Zeiten und ermöglicht dank der großen Reichweite beispielsweise Überflüge über ganz Russland. Es wird auch die Zusammenarbeit mit den OSZE-Partnern weiter intensivieren, da diese das Beobachtungsflugzeug für gemeinsame Missionen mit Deutschland nutzen oder anmieten können. Lufthansa Technik hat das Projekt als Generalunternehmer verantwortet.

**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](http://politikbrief.lufthansagroup.com)

**Kontakt**

[lufthansa-politikbrief@dlh.de](mailto:lufthansa-politikbrief@dlh.de)

## IMPRESSUM

**HERAUSGEBER/VERANTWORTLICHE:**

Andreas Bartels  
Leiter Konzernkommunikation  
Lufthansa Group

Dr. Kay Lindemann  
Leiter Konzernpolitik  
Lufthansa Group

Martin Leutke  
Leiter digitale Kommunikation und  
Media Relations  
Lufthansa Group

Deutsche Lufthansa AG  
FRA CI, Lufthansa Aviation Center  
Airporting, D-60546 Frankfurt

**REDAKTIONSLEITUNG:**

Sandra Courant

**REDAKTIONELLE MITARBEIT:**

Dr. Christoph de Beer, Tobias Heinrich,  
Jan-Ole Jacobs, Jörg Meinke,  
Steffen Milchsack, Katja Sondey,  
Claudia Walther

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

6. Dezember 2019

**AGENTURPARTNER:**

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

**DISCLAIMER:**

[www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer](http://www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer)