



POLITIKBRIEF

1/20



Update: Coronavirus	1
Single European Sky: Neustart fürs Klima	2
Innerdeutscher Verkehr: Intermodalität stärken	3
Staatliche Airline-Rettungen: Wettbewerbsverzerrung am Himmel	4
Sicherheitskontrollen: Schlange stehen muss nicht sein	5
Luftfracht: Schlüsselbranche auf Effizienzkurs	6
Luftverkehr: Job- und BIP-Motor für Deutschland	7
Lounge: Was am Ende übrig bleibt	8
Telegramm: Pünktlichkeit: Eurowings in den Top Ten Auf den Heimatmärkten: 100 Prozent Ökostrom Alternative Kraftstoffe: Mit SAF ab San Francisco	9
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	10

Update

CORONAVIRUS

Das Coronavirus belastet die Welt. Neben den betroffenen Menschen haben Airlines die Auswirkungen früh zu spüren bekommen und schnell reagiert. Bereits Ende Januar hat die Lufthansa Group entschieden, alle Flüge von Lufthansa, SWISS und Austrian Airlines nach Festland-China auszusetzen. Auch Teheran und Israel fliegen wir momentan nicht an. Diese außergewöhnlichen Umstände erfordern operative und politische Reaktionen.

Auf den Strecken nach Hongkong, Seoul sowie zu Zielen in Europa wurden Kapazitäten gestrichen. Abhängig von der weiteren Entwicklung der Nachfrage, soll die Kapazität in den nächsten Wochen um bis zu 50 Prozent reduziert werden. Dabei sorgen wir dafür, dass unseren Fluggästen kein Schaden entsteht. Im Fall einer Flugstreichung erhalten sie eine Rückerstattung oder können kostenlos umbuchen. Darüber hinaus wird zur Zeit geprüft, inwieweit die gesamte Airbus A380 Flotte (14 Flugzeuge) in Frankfurt und München temporär außer Dienst gestellt werden kann.

Um die wirtschaftlichen Belastungen abzumildern, haben wir ein umfangreiches Sparprogramm aufgelegt: Neben einem sofortigen Einstellungsstopp hat Lufthansa ihren Mitarbeitern bereits in den letzten Wochen die Nutzung von freiwilligen individuellen Personalmaßnahmen angeboten. Dazu zählen die Gewährung von unbezahlt Urlaub und das Vorziehen von Jahresurlaub. Auch die Möglichkeit zur Ausweitung von Teilzeitmodellen und für Kurzarbeit wird geprüft. Zudem werden Sach- und Projektkosten erheblich gesenkt.

Nach Prognosen des Branchenverbands IATA werden Airlines weltweit in diesem Jahr im Passagiergeschäft Umsatzeinbußen zwischen 63 und 113 Milliarden Dollar verkraften müssen. Aber längst sind nicht mehr nur Fluggesellschaften von den wirtschaftlichen Auswirkungen betroffen. Wir erleben, wie vernetzt die Wirtschaftsräume miteinander sind. Und wie verletzlich: Internationale Messen werden abgesagt, der weltweite Handel geht zurück und Lieferketten geraten

unter Druck. Umso wichtiger ist es, die Luftfracht aufrecht zu erhalten: Lufthansa Cargo transportiert zunehmend Güter wie Schutzanzüge und Laborbedarf sowie dringend benötigte Ersatzteile.

Politik muss handeln

Niemand kann derzeit seriös sagen, wie schwerwiegend die Folgen des Coronavirus langfristig sein werden. Aber schon jetzt ist klar: Corona trifft die Luftfahrtindustrie hart. In dieser Ausnahmesituation ist es richtig, wenn die Politik ihren Teil dazu beiträgt, die Auswirkungen zu begrenzen.

Zahlreiche Länder haben bereits Maßnahmen angekündigt. Auch Deutschland und die Europäische Union sollten prüfen, wie eine sinnvolle und wirksame Flankierung aussehen kann. Vorbehaltlich konjunkturell bedingter Überbrückungsmaßnahmen ist eine Initiative entscheidend: die vorübergehende Aussetzung der geltenden Slot-Regularien. Nach der sogenannten „80/20-Regel“ behalten Fluggesellschaften ihre Zeitfenster für Abflüge und Landungen in der folgenden Saison nur dann, wenn diese zu mindestens 80 Prozent genutzt werden. Weil die rasche Ausbreitung des Coronavirus eine erhebliche Anpassung der Flugpläne nötig macht, müssen auch die Slot-Regularien zeitweise flexibilisiert werden. Hier muss die EU-Kommission jetzt gezielt handeln. Andernfalls müssten Airlines mit leeren Flugzeugen fliegen, nur um ihre Slots zu sichern. Das wäre nicht nur wirtschaftlich schädlich, sondern auch ökologisch nicht zu verantworten.



Single European Sky

NEUSTART FÜRS KLIMA

An Europas Himmel wird Kerosin verschwendet und unnötig viel CO₂ ausgestoßen. Denn der Luftraum ist fragmentiert, zudem setzen Flugsicherungen unterschiedliche Technologien ein. Seit vielen Jahren will die EU deshalb den sogenannten Single European Sky (SES) verwirklichen. Die Harmonisierung des Luftraums u. a. durch technologische Modernisierung wäre eine echte Klimaschutzmaßnahme: Bis zu 10 Prozent CO₂-Emissionen könnten so auf europäischen Flügen eingespart werden.

Der globale Luftverkehr wird weiter wachsen. Für einen nachhaltigen Luftverkehr bedarf es neben verbrauchsarmen Flugzeugen und Investitionen in synthetische Kraftstoffe dringend einer Reform des Flugverkehrsmanagements (ATM) in Europa. Ein Schengen am Himmel ist so überfällig wie komplex. Es berührt Fragen der nationalen Souveränität. Lösungen müssen im Zusammenspiel aller nationalen und europäischen Akteure und im Dialog mit der Industrie gefunden werden.

Um die Voraussetzungen für eine effiziente und emissionsärmere Luftraumnutzung zu schaffen, sollte die Bundesregierung ihre EU-Ratspräsidentschaft nutzen, um gemeinsam mit den europäischen Institutionen und den anderen Mitgliedstaaten den notwendigen Durchbruch beim SES zu erzielen. Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugsicherung wollen dazu beitragen, dieses klimapolitische Großprojekt zum Erfolg zu führen. Drei Kernaufgaben stehen an:

- **Luftraum effizient nutzen:** Deutschlands Flugsicherung arbeitet hart daran, Flugzeuge möglichst ohne Umwege zu ihren Zielen zu führen. Durchaus mit Erfolg. Zwischen 2010 und 2018 sank die Abweichung von der Ideallinie um ein Drittel. Dadurch wurden allein 2018 im heimischen Luftraum 76.000 Tonnen CO₂ weniger ausgestoßen. Um vergleichbare Ergebnisse auf europäischen, transnationalen Strecken zu erzielen, müssen die Luftraumstrukturen harmonisiert werden.

- **Interoperable Flugsicherungssysteme einführen:** Technologien, mit denen Fluglotsen in Europa arbeiten, stammen zum Teil aus den 1970er Jahren und sind daher überholt. Eine automatisierte Arbeitsteilung mit Kollegen aus Nachbarländern scheitert zu oft an inkompatiblen Systemen. Hier muss dringend nachgebessert und die nötige Modernisierung vorangetrieben werden.
- **Einsatzmöglichkeiten der Fluglotsen flexibilisieren und Verfügbarkeit erhöhen:** Manche Flugsicherungen in Europa haben zu wenige Fluglotsen, insbesondere in den oberen Lufträumen. Daher werden dieses Jahr Tausende Routen im unteren Luftraum geplant, um die oberen Lufträume zu entlasten – pro innerdeutschen Flug steigt der Kerosinbedarf so im Mittel um 60 Kilogramm. Um akute Personalengpässe in einzelnen Kontrollzentren zu kompensieren, muss daran gearbeitet werden, Lotsen flexibler einzusetzen.

Investitionsanreize schaffen

Nicht nur die Flugsicherung muss für einen klima- und umweltschonenden Luftverkehr erheblich investieren. Auch die Airlines müssen ihre Flugzeuge mit neuester Technologie ausrüsten und Piloten schulen. Wer das tut, sollte dafür belohnt und die entsprechend ausgestatteten Flugzeuge bei Start, Landung und Streckenführung bevorzugt behandelt werden. Die Bundesregierung sollte diesen „Best equipped – best served“ Ansatz nun in der Flugsicherungsdurchführungsverordnung verankern.

**CO₂-Reduzierung durch eine effiziente Flugsicherung:
1,6 Tonnen pro Flug = 10 Prozent der Gesamtemission**

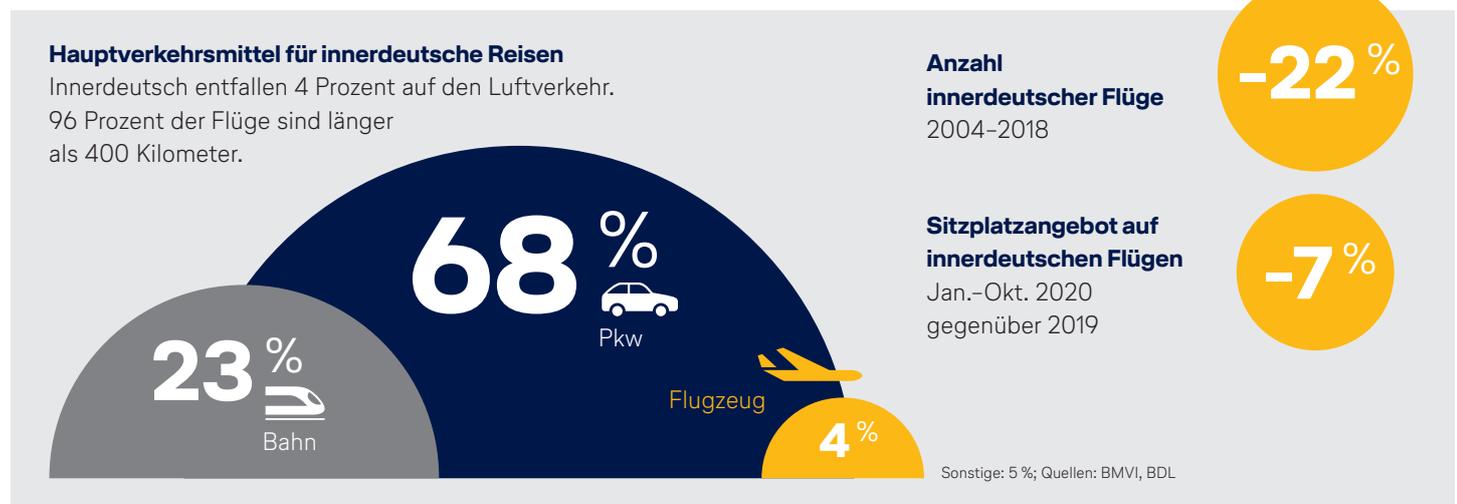
Durchschnittswerte für innereuropäische Flüge



Innerdeutscher Verkehr

INTERMODALITÄT STÄRKEN

Die Bundesregierung möchte Reisende dazu bewegen, verstärkt auf Flüge innerhalb Deutschlands zu verzichten und stattdessen mit der Bahn zu fahren. Auch Lufthansa setzt auf Intermodalität. Je näher der Zielort, desto attraktiver ist die Nutzung der Bahn. Innerdeutsche Flugverbindungen spielen aber für die Funktionsfähigkeit des gesamten deutschen Luftverkehrssystems eine wichtige Rolle. Sie machen 0,3 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland aus.



Geschäftsreiseverkehr

Für Geschäftsreisende – auf die zwei Drittel der innerdeutschen Passagiere entfallen – ist das Kriterium Reisezeit wesentlich. Als Schwellenwert gelten drei bis vier Stunden. Dauert die Bahnfahrt länger, ist das Flugzeug oftmals erste Wahl und meist die einzige Möglichkeit, am gleichen Tag nach Hause zurückzukehren. Um mehr Geschäftsreisende für die Bahn zu gewinnen, muss deshalb das Hochgeschwindigkeitsnetz ausgebaut werden. Eurowings hat 2019 beispielsweise die Strecke Berlin–Nürnberg eingestellt, nachdem die Bahn ihre Hochgeschwindigkeitstrasse eröffnet hatte.

Verbesserte Bahnanbindung an die Drehkreuze

Für viele Passagiere ist der innerdeutsche Flug nur die erste Etappe auf dem Weg zu einem internationalen Ziel. Lufthansa bündelt Gäste, die ins Ausland reisen, an den Drehkreuzen in Frankfurt und München. Das ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll, um Flugzeuge optimal auszulasten und auch periphere Regionen an das internationale Verkehrsnetz anzubinden. Für insgesamt 14 deutsche Städte bietet Lufthansa Express Rail statt des Fluges einen Zubringer-Zug zum Frankfurter Flughafen an. Das gebuchte Flugticket gilt bereits auf der Bahnfahrt, Sitzplätze sind reserviert, Meilen werden gutgeschrieben und bei etwaigen Verspätungen werden Gäste auf Anschlussverbindungen umgebucht.

Dieses intermodale Angebot würde Lufthansa gerne auch am Drehkreuz München etablieren. Leider mangelt es dort an einer Fernzughanbindung. Insgesamt sind nur fünf deutsche Airports an den Fernverkehr der Bahn angebunden. Und die Zugfrequenz sinkt: Laut aktuellen Angaben der Bundesregierung hielten 2009 noch rund 94.000 Fernzüge an den Flughäfen. 2019 waren es – bei steigenden Passagierzahlen – nur noch knapp 80.000. Damit sich künftig mehr Passagiere für den Zug zum Flug entscheiden, muss gezielt die luftverkehrsrelevante Bahninfrastruktur gestärkt werden. Auf Strecken mit leistungsstarken ICE-Verbindungen, können innerdeutsche Flüge reduziert oder eingestellt werden.

Umsteigepassagieren Komfort bieten

Umsteigepassagiere geben ihr Gepäck am Startflughafen auf und nehmen es am Ankunftsort wieder in Empfang. Auf diesen Komfort möchte kaum jemand verzichten. Damit die Bahn als Zubringer eine echte Alternative wird, braucht es Ideen und Konzepte, wie das Gepäck von Umsteigepassagieren am Startbahnhof aufgenommen und unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen zuverlässig zum Flug transportiert werden kann. Schließlich können Passagiere, die den kompletten Reiseweg mit dem Flugzeug zurücklegen wollen, immer auch über ausländische Drehkreuze wie Paris, Amsterdam oder Istanbul fliegen.

Staatliche Airline-Rettungen

WETTBEWERBS- VERZERRUNG AM HIMMEL

Der Vorstandsvorsitzende der polnischen Airline LOT sagt am 24. Januar 2020: „Ich möchte mich bei dem Premierminister bedanken, der polnische Staat finanziert die Transaktion.“ Gemeint ist die Übernahme der Condor. So ein staatlicher Eingriff in den Airline-Wettbewerb ist ordnungspolitisch mehr als fraglich. Aber alles andere als ein Einzelfall.

An der Condor-Rettung hatten sich zuvor bereits die Bundesregierung und das Land Hessen mit einem Überbrückungskredit in Höhe von 380 Millionen Euro beteiligt. So konnten Arbeitsplätze vorerst erhalten werden und Condor-Passagiere ihre Reisen antreten. Das zeigt: Es gibt handfeste Gründe für die Politik, in bestimmten Situationen den Rettungsschirm über Unternehmen aufzuspannen. Bleibt es bei einer einmaligen Krisenintervention, ist das nachvollziehbar. Problematisch hingegen wird es, wenn staatliche Eingriffe zur Regel werden. So wie es in Europa zunehmend der Fall ist: Seit Jahren halten Regierungen Fluggesellschaften, die oft kein tragfähiges Geschäftsmodell mehr haben, in der Luft. So auch im Fall LOT. Mehrfach half Polen seiner Staatsairline wieder auf die Beine.

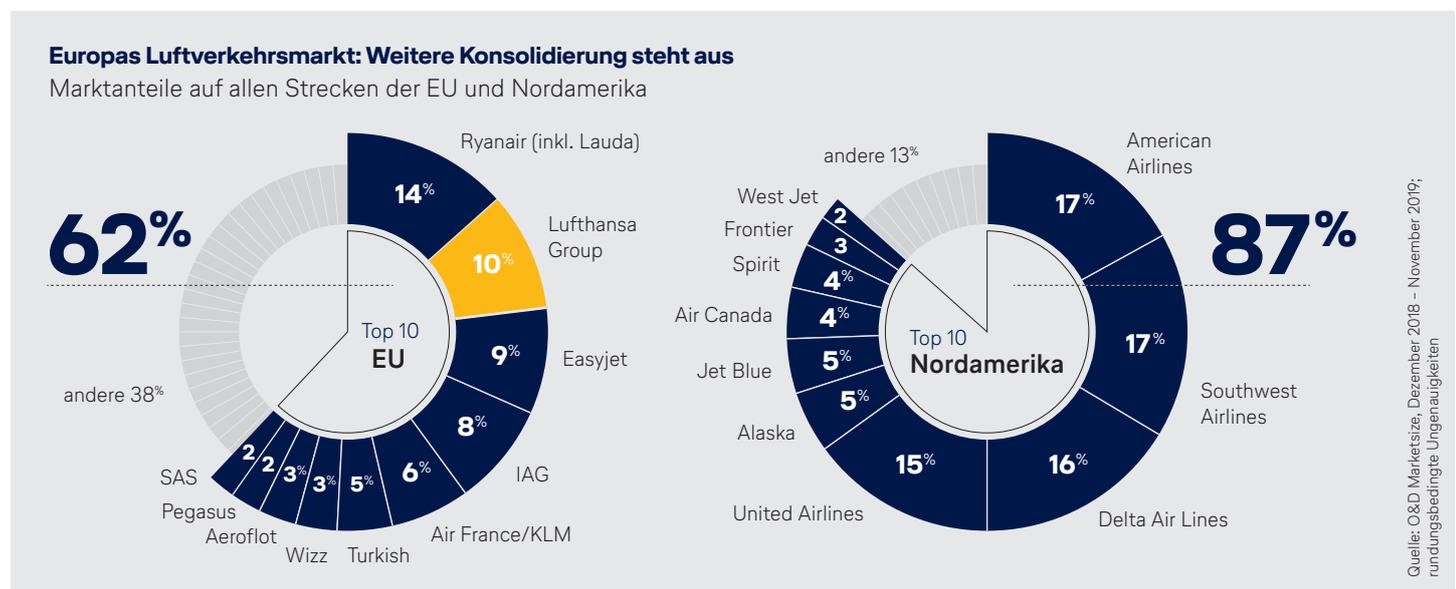
Politische Markteingriffe schaden Wettbewerb und Klima
Solch dauerhafte Überlebenshilfe verzerrt nicht nur den Wettbewerb, sondern schadet auch dem Klima. Denn die in Europa dringend notwendige Konsolidierung der Branche wird behindert. Kapazitäten werden künstlich am Leben gehalten. Dabei ist die Widersprüchlichkeit politischen Handelns augenfällig: Einerseits soll der Luftverkehr aus Klimaschutzgründen verteuert und reduziert werden. Andererseits wird mit Staatsgeld der Preiskampf am Himmel befeuert und Fliegen zu niedrigen Preisen indirekt gefördert.

Dauerhafte Staatshilfe hat Schule gemacht

Ein solcher Fall ist auch Alitalia. Allein seit 2017 hat die Airline staatliche Finanzspritzen in Höhe von insgesamt bereits 1,3 Milliarden Euro erhalten. Dadurch kann Alitalia weiterfliegen, ohne den Rentabilitätsdruck, dem andere Airlines unterliegen. Es gilt als unwahrscheinlich, dass die Fluggesellschaft die Rückzahlungen leisten kann. Damit widersprechen die Zuwendungen geltendem EU-Recht.

Auch in Deutschland ist es nicht lange her, dass es einen ungleichen Wettbewerb zwischen den Airlines der Lufthansa Group und der durch die staatlich geförderte Etihad Airways am Leben gehaltenen Air Berlin gab.

Europas Luftverkehrsmarkt ist von Überkapazitäten gekennzeichnet. Alle Airlines sind gehalten, profitabler zu arbeiten und gegebenenfalls Strecken zu streichen. So hat Eurowings im Sommer 2019 gegenüber dem Vorjahr ihre Flüge ab Deutschland um 3,6 Prozent reduziert. Politische Markteingriffe machen diese Bemühungen für mehr Nachhaltigkeit aber zunichte.



Quelle: O&D Marketsize, Dezember 2018 – November 2019; rundungsbedingte Ungenauigkeiten

Sicherheitskontrollen

SCHLANGE STEHEN MUSS NICHT SEIN

München macht es vor: Der Laptop muss nicht ausgepackt werden. Auch Shampoo und Duschgel bleiben während der Sicherheitskontrolle einfach im Handgepäck. Selbst die Wartezeit ist akzeptabel, da die Kontrollspur im Durchschnitt statt 100 Reisende nun 260 Passagiere pro Stunde prüft – und das bei noch mehr Sicherheit.



Identitätskontrolle durch Airlines: kein Mehrwert für die Luftsicherheit

Der Bundesrat hat einen Änderungsentwurf zum Luftsicherheitsgesetz eingebracht, demnach Fluggesellschaften vor Betreten des Flugzeuges die Bordkarte mit einem Ausweisdokument abgleichen sollen. Ein solcher „ID-Check“ durch Airlines ist in der Politik sehr umstritten angesichts des zweifelhaften Mehrwerts und des hohen Verspätungspotenzials. Luftsicherheit in Deutschland wird durch die sorgfältige Kontrolle von Passagieren und allen anderen Personen im Sicherheitsbereich gewährleistet. Die Airline kann darüber hinaus schwerlich Hilfspolizei sein. Vielmehr sollten die Behörden entsprechende Checks an der Grenzkontrolle oder mit Stichproben durchführen, um polizeilich gesuchte Kriminelle zu identifizieren.

Das ist keine Zukunftsvision, sondern an zwei Kontrollspuren – ausgerüstet unter anderem mit Computertomografie-Technik (CT) – am Münchener Flughafen seit Februar 2019 Realität. Das Luftamt Südbayern der Regierung von Oberbayern hat mit Unterstützung des Flughafens und der Lufthansa das System getestet. Mit Erfolg: Bayern schreibt aktuell 60 CT-Geräte aus. Bis auf wenige Ausnahmen werden künftig alle Kontrollspuren damit ausgerüstet sein. Damit schließt der Hub München zu Amsterdam auf, der europaweit als Vorbild für State-of-the-art-Kontrollen gilt und derzeit 64 CT-Geräte betreibt. Auch in Köln/Bonn haben wir gemeinsam mit dem Bundesinnenministerium eine moderne Kontrollanlage erfolgreich geprüft.

Bundesrechnungshof empfiehlt Reformen

Die Bundesregierung fordert im Koalitionsvertrag kundenfreundliche Kontrollen. Zuletzt hat der Bundesrechnungshof Ende 2019 auf mehr Effizienzpotenziale hingewiesen. Wesentliche Ansatzpunkte dafür lauten:

- Scanner:** Modernste Computertomografie-Technik erkennt Sprengstoffe im Handgepäck automatisch. Rechner und erlaubte Flüssigkeiten können somit in den Taschen bleiben. Diese Scanner sollten flächendeckend zum Einsatz kommen.
- Fördertechnik:** Die Fördertechnik ist maßgeblich für die Effizienz der Anlage. So können etwa spezielle Kameras überprüfen, ob die Handgepäckwannen leer sind. In diesem Fall transportieren Förderbänder sie automatisch zur Ausgabe zurück.
- Teamwork:** Die Luftverkehrsindustrie möchte ihr Know-how stärker in die Kontrollprozesse einbringen. Damit könnte auch die Bundespolizei entlastet werden. Die Verantwortung für höchste Sicherheit verbleibt bei den Behörden. Eine Kultur der Zusammenarbeit ist und bleibt wichtig.
- Beschaffung:** In Bayern beschafft die Landesregierung die Sicherheitstechnologien für die Kontrollstellen. An allen anderen wichtigen Verkehrsflughäfen – darunter Frankfurt, Hamburg Düsseldorf und Berlin – ist die Bundespolizei dafür zuständig. Einerseits sichert das der Bundespolizei eine gute Verhandlungsposition gegenüber den Herstellern. Andererseits sind individuelle Lösungen mit Spezialanbietern schwerer zu realisieren und die Beschaffung teilweise langwierig. Politik, Behörden und Luftverkehrswirtschaft sollten diese Praxis gemeinsam hinterfragen.

Luftfracht

SCHLÜSSELBRANCHE
AUF EFFIZIENZKURS

Sie kann Leben retten, wenn Organe oder Stammzellspenden sehr schnell befördert werden müssen. Sie macht es möglich, stillstehenden Maschinen das dringend benötigte Ersatzteil von weit her zu liefern oder frische Lebensmittel rund um den Globus zu transportieren. Da die Warenströme weltweit steigen, muss die Luftfracht klimaschonender werden.

Weil der Transport in der Luft bis zu 20-mal teurer ist als die Beförderung am Boden ist klar: Es fliegt nur das, was unbedingt geflogen werden muss. Dazu gehören etwa Pharmazeutika oder verderbliche Waren wie Fisch, Obst und Gemüse. Auch für Tiere ist das Flugzeug auf längeren Strecken das geeignete Transportmittel. Entsprechend machen deutsche Luftfrachtexporte zwar nur 3 Prozent der Tonnage des Interkontinentalhandels aus, aber mehr als 30 Prozent des Wertes. Luftfracht transportiert hochwertige Güter, die im Alltag der Menschen lebenswichtig sind.

Das Zwei-Säulen-Konzept

Um so effizient wie möglich zu operieren, setzt Lufthansa Cargo im Wesentlichen auf zwei Transportmodelle: Entweder es wird mit Frachtflugzeugen geflogen oder es werden Beiladekapazitäten in Passagiermaschinen genutzt. Das ist vor allem auf Strecken der Fall, die weniger Nachfrage nach Fracht haben. Dieses Zwei-Säulen-Konzept schafft Effizienz und schont Ressourcen. Rund 300 Zielorte in 100 Ländern bedient Lufthansa Cargo auf diese Weise.

Die wichtigste Stellschraube für emissionsarmes Fliegen ist allerdings die Flotte. Lufthansa Cargo setzt auf die Boeing 777F, die rund 20 Prozent effizienter sind als die auszumusterten MD-11F und entsprechend weniger CO₂-Emissionen verursachen. Zudem investiert das Unternehmen umfassend in das Frachtzentrum am Flughafen Frankfurt. Um künftig noch mehr Kerosin einzusparen, ersetzt Lufthansa Cargo seine Standardcontainer durch leichtere Varianten. Zudem wird geprüft, ob Ladehilfsmittel aus Holz durch leichtere Materialien aus recyceltem Pappfaserverbundwerkstoff ersetzt werden können.

Digitalisierung gemeinsam vorantreiben

Deutschlands Exportindustrie braucht eine leistungsstarke Luftfracht. Dafür sind moderne, schlanke Prozesse ebenso entscheidend wie digitale Schnittstellen – entlang der Wertschöpfungskette und im Zusammenspiel mit den Behörden. Mit einem „Digitalen Testfeld Luftfracht“ könnte der Bund hier gemeinsam mit den Unternehmen der Luftfrachtlogistik und Wissenschaft couragiert vorangehen und Zukunft gestalten.

Flottenerneuerung

Lufthansa Cargo erneuert kontinuierlich ihre Flotte und setzt auf moderne Boeing 777F.



Die Boeing 777F im Vergleich zur MD-11 aus den 1990er Jahren:

20%
weniger
Kerosinbedarf

Lufthansa Cargo fliegt weiter nach China

China ist aufgrund des Corona-Virus vom internationalen Luftverkehr weitgehend abgeschnitten. Auch die Lufthansa Group setzt sämtliche Passagierflüge zum chinesischen Festland vorübergehend aus. Die Frachtmaschinen von Lufthansa Cargo fliegen hingegen weiter: Als Vorsichtsmaßnahme legen die Flugzeuge im sibirischen Nowosibirsk einen Zwischenstopp ein, die Crews wechseln. So wird sichergestellt, dass die Piloten ihr Cockpit in China nicht verlassen müssen und dennoch die Ruhezeiten einhalten.

Befördert werden gehäuft Hilfsgüter wie Atemschutzmasken, Schutzanzüge und Laborbedarf. Daneben, wie sonst auch: eilige Ersatzteile und Maschinen und beispielsweise empfindliche Pharmazeutika – eben alles, was eine Volkswirtschaft dringend benötigt, um gut zu funktionieren.

Luftverkehr

JOB- UND BIP-MOTOR FÜR DEUTSCHLAND

Luftverkehr ist von besonderem Wert. Airlines bringen viele Hunderttausend Menschen pro Jahr von Deutschland in alle Welt. Die Passagiere besuchen Freunde und Familien, lernen ferne Länder kennen, reisen zu Studienaufenthalten oder nehmen Geschäftstermine wahr. Das fördert nicht nur den interkulturellen Austausch, sondern wirkt sich hierzulande positiv auf Arbeitsmarkt, Bruttoinlandsprodukt und Steuereinnahmen aus. Dabei ist die Lufthansa Group von besonderer Bedeutung: Keine andere Airline ist in Europa auch nur annähernd so breit aufgestellt.

Deutschlands Luftverkehr ...

- ... sichert **850.000 Arbeitsplätze***
- ... erbringt eine **Wertschöpfung** von **60 Milliarden Euro***
- ... leistet **27 Milliarden Euro Steuern** und Sozialversicherungsbeiträge*
- ... transportiert gemessen am Warenwert **31 Prozent aller Exporte**
- ... befördert **40 Prozent** der **Touristen** ins Ausland

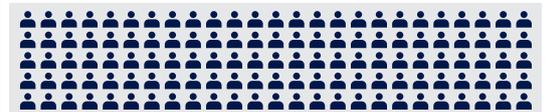
*direkt, indirekt und induziert; Quelle: BDL

Ein Airbus A350-900 sichert allein bei der Lufthansa Group 220 Arbeitsplätze – das entspricht einem kleinen mittelständischen Unternehmen

24 Cockpit



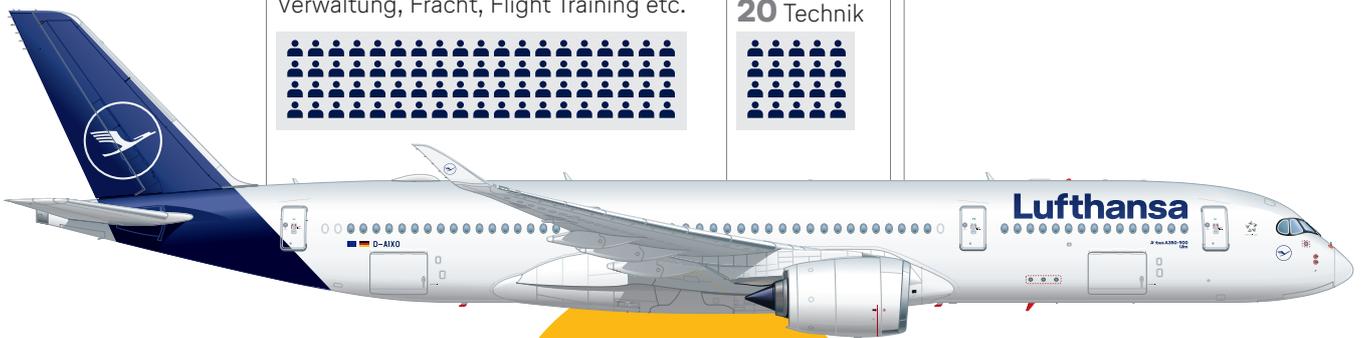
100 Kabine



76 Catering, Ground Operations, IT, Verwaltung, Fracht, Flight Training etc.



20 Technik



135.000 Lufthansa Group Mitarbeiter nach Regionen



Nord-/Mittelamerika



Deutschland



übriges Europa



Asien/Pazifik



Nahost/Afrika



Südamerika

Lounge

WAS AM ENDE ÜBRIG BLEIBT

Trennschleifer kreischen, Funken fliegen. Techniker schneiden Fenstersegmente aus der A340-600 D-AIHO, die mehr als ein Jahrzehnt Lufthansa Passagiere nach Amerika und Asien geflogen hat. Nun steht sie auf einem riesigen Flugzugparkplatz auf einer Hochebene im spanischen Aragonien – und wartet darauf, beispielsweise in Form von Couchtischen oder Skulpturen weiterzuleben.



Airbus A340-600 D-AIHO

Instandgesetzt

- über 1.100 Flugzeugkomponenten
- rund 300 Passagiersitze
- 4 Triebwerke

Für Upcycling genutzt

- 250 m² Alu-Verkleidung
- 130 Fenster
- 20 Meter Flügel



Flugzeugteile für jedermann

Upcycling im Luftverkehr – das ist der Weg, ausrangierten Flugzeugteilen ein zweites Leben zu schenken: Fenster werden nicht in die einzelnen Rohstoffe zerlegt, sondern zu Wandbars umfunktioniert. Aus Flügelteilen werden Couchtische und aus Flugzeughaut bis zu 35.000 Kofferanhänger hergestellt. Besonderes Highlight ist die Retro-Optik. Projektleiter ist Michael Menzel, Teardown Manager bei Lufthansa Technik: „Sehr beliebt sind Teile mit dem Kranich oder dem Lufthansa Schriftzug. Es ist toll, wenn man an Form und Material sofort erkennt, dass es sich um echte Flugzeugteile handelt.“ Mit dieser Liebe zum Detail hat Michael Menzel in Spanien das Flugzeug zusammen mit den Miles-&-More-Projektleiterinnen Hilke Siebecker und Christiana von Dewitz sowie Designern mit ganz anderen Augen betrachtet und gezielt die besten Teile ausgesucht.

Pro Jahr werden weltweit rund 800 bis 1.000 Flugzeuge endgültig ausgemustert, Tendenz steigend. Seit jeher bauen Techniker teure und funktionstüchtige Komponenten wie Flugcomputer aus. Unternehmen wie Lufthansa Technik überprüfen, warten und rezertifizieren sie. Die Zeiten, in denen

die ausgeschlachteten Flugzeuge in Wüstenregionen dauerhaft geparkt werden, sind jedoch lange vorbei. Heute werden Materialien wie Aluminium, Kupfer, Glas oder Gummi recycelt. Insgesamt können rund 92 Prozent der Rohstoffe eines Flugzeugs genutzt werden.

Upcycling nimmt Fahrt auf

Künftig will Lufthansa Technik zusammen mit Miles & More noch stärker auf Upcycling setzen, kreative Ideen gibt es zuhauf. Und die Nachfrage übertrifft die Erwartungen. So sind viele Produkte der A340-600 D-AIHO bereits ausverkauft.

Alle Produkte der Upcycling Collection im [World Shop](#).



Telegramm

Pünktlichkeit

EUROWINGS IN DEN TOP TEN

Rund 230.000-mal ist Eurowings 2019 zu Zielen in Deutschland und Europa gestartet. Davon erreichten 83 Prozent der Flüge pünktlich ihr Ziel. Gegenüber 2018 ist das eine Verbesserung um 9 Prozentpunkte. Noch besser schnitt die Airline an ihren Heimatflughäfen Köln und Düsseldorf ab – kein Wettbewerber konnte dort so gute Pünktlichkeitswerte vorweisen. Für diesen Qualitätssprung hat Eurowings rund 50 Millionen Euro aufgewendet. Auch der europaweite Vergleich bestätigt das Unternehmen: Eurowings schaffte es 2019 unter die zehn pünktlichsten Fluggesellschaften.

Diesen seit Monaten anhaltenden Trend bestätigt Eurowings auch 2020. Im Januar lag die On-time-Performance bei 93 Prozent – damit war Eurowings die pünktlichste Airline im europäischen Wettbewerbsvergleich, so der unabhängige Datenanbieter Official Airline Guide (OAG).

Zuverlässigkeit ist eine wesentliche Voraussetzung, um auch künftig Kunden für sich gewinnen und hohe Marktanteile aufweisen zu können. Auf Eurowings entfallen hierzulande rund 47 Prozent aller Flüge im sogenannten Low-Cost-Segment. Dahinter folgen Ryanair mit 19 Prozent und Easyjet mit 17 Prozent.

Pünktlichkeit von Eurowings



Quellen: Eurowings Datawarehouse, OAG

Alternative Kraftstoffe

MIT SAF AB SAN FRANCISCO

Der Luftverkehr ist zwingend auf alternative Kraftstoffe angewiesen, um seine Klimaschutzziele zu erreichen. Lufthansa und SWISS tanken in San Francisco nun Sustainable Aviation Fuels (SAF). Das Klimaplus: SAF reduzieren im Vergleich zu herkömmlichem Kerosin die CO₂-Emissionen um bis zu 80 Prozent. Insgesamt hat die Lufthansa Group rund 3,8 Millionen Liter SAF in San Francisco geordert. Damit zählt es zu den größten SAF-Projekten weltweit. Der Kraftstoff basiert auf Altölen und -fetten aus landwirtschaftlicher Produktion und unterliegt strengen Nachhaltigkeitskriterien.

Seit Jahren zählen wir zu den SAF-Pionieren. Diesen Weg wollen wir weitergehen. Dafür brauchen wir allerdings mehr politische Unterstützung: Deutschland und Europa sollten einen klaren Fahrplan erarbeiten, wie die Airlines SAF oder auch sogenannte Power-to-Liquid-Kraftstoffe (PtL) in ausreichenden Mengen und zu wirtschaftlichen Preisen tanken können.



Auf den Heimatmärkten

100 PROZENT ÖKOSTROM

Seit Anfang 2020 bezieht die Lufthansa Group in Deutschland, Österreich, Belgien und der Schweiz ausschließlich Ökostrom durch den Kauf hochwertiger Grünstromzertifikate (Ökostromlabel HKNneu 100). Dabei handelt es sich um eine Menge von ungefähr 301 Gigawattstunden – das entspricht etwa dem jährlichen Verbrauch von 96.000 deutschen Haushalten. Dieser Schritt ist ein wichtiger Baustein für das 2030-Ziel: In zehn Jahren soll der gesamte Bodenverkehr in der DACH-Region CO₂-neutral sein.

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

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
Airportring, D-60546 Frankfurt

REDAKTIONSLEITUNG:

Sandra Courant

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Ralf Bärwalde, Christiana von Dewitz,
Grit Engelbart, Jürgen Faust,
Anna Grauer, Patrick Hanselmann,
Johannes Hildenbrock, Alexander
Holzrichter, Jörg Meinke,
Steffen Milchsack, Kerstin Neumann,
Andreas Pauker, Sina Rathgeber,
Christoph Schäfer, Thomas Schomburg

REDAKTIONSSCHLUSS:

6. März 2020

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer