LUFTHANSA GROUP

POLITIKBRIEF

Dezember 2021

Koalitionsvertrag
Viele gute Ansätze – Umsetzung entscheidend 1

Gleiche Pflicht für alle
Fit for 55 muss fairen Wettbewerb mit Non-EU-Airlines sichern 3

Der Weg zur CO_2-Neutralität
Lufthansa mit wissenschaftsbasierten Klimazielen 5

Zug zum Flug
Intermodale Infrastruktur stärken 7

Kontakt: Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group 8

Koalitionsvertrag

VIELE GUTE ANSÄTZE – UMSETZUNG ENTSCHEIDEND

Die Ampel-Koalitionäre haben zügig verhandelt. Das Ergebnis ist eine gute Basis für die Luftverkehrspolitik der nächsten Jahre. Dem Standort Deutschland und einer seiner Schlüsselbranchen bieten sich Chancen. Aber es gibt auch Risiken. So sind die Pläne beim Verbraucherschutz kritisch zu bewerten.

Viel Zeit bleibt nicht. Insbesondere der Fit for 55-Prozess verlangt rasch die Aufmerksamkeit der Verantwortlichen. Ein ambitionierter Klimaschutz im Luftverkehr hat höchste Priorität – auch für Lufthansa. Aber ohne Korrekturen führen die Pläne zu einer schlichten Verlagerung von Verkehren und Emissionen.

Europäische Netzwerk-Airlines und Drehkreuz-Flughäfen wären die größten Verlierer, wenn die Vorschläge der EU-Kommission eins zu eins umgesetzt würden. Profitieren würde die direkte Konkurrenz außerhalb der EU, etwa am Bosporus und am Golf. Sie könnte im Windschatten der EU-Regulierung zu günstigen Preisen Passagiere anlocken. Dies kann weder Sinn noch eine akzeptable Nebenwirkung europäischer Politik sein.

Bundesregierung will fairen Wettbewerb und Mindestpreise für Tickets

Daher ist es erfreulich, dass sich die neue Bundesregierung klar zu wettbewerbsneutralen Konzepten bekennt. Sie strebt faire internationale Regelungen an, um Carbon-Leakage-Effekte zu vermeiden. Der Konsens: Ein „Level Playing Field“ ist der einzige Weg, um einen wirksamen Klimaschutz mit einer wettbewerbsfähigen Industrie zu verknüpfen.

Positiv ist auch, dass die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer zielgerichtet für die Transformation der Branche eingesetzt werden sollen. Die Zweckbindung etwa zur Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe ist ein echter Beitrag zum Klimaschutz.

Aus dem Koalitionsvertrag

„Wir wollen die deutsche Luftverkehrswirtschaft und -industrie als Schlüsselbranchen **nachhaltig und leistungsfähig weiterentwickeln.**“

„Unser Ziel ist die Schaffung von **fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb** für einen wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr, der Emissionen effektiv reduziert sowie Carbon Leakage vermeidet.“

Ein europäisches Stoppschild für Dumpingpreise im Luftverkehr wäre ein weiteres starkes Zeichen. Denn künstlich generiertes Wachstum auf Kosten von Klima und Beschäftigten ist in keiner Hinsicht nachhaltig. Daher verdient die Bundesregierung auch sozialpolitisch breite Unterstützung bei dem Vorhaben, den Verkauf von Tickets zu Preisen unterhalb der Steuern und Gebühren künftig zu unterbinden.

In anderen Feldern bedarf es greifbarer Fortschritte: Dazu zählt die verbesserte Schienenanbindung von Drehkreuzen – insbesondere der Flughafen München braucht einen ICE-Bahnhof. Oder der einheitliche europäische Luftraum („Single European Sky"). Hier liegen große Potenziale zur CO_2-Reduktion. Die jahrelangen Verhandlungen sollten endlich zum Abschluss gebracht werden.

Verbraucherschutz:
Differenzierte und ausgewogene Regeln nötig

Einseitig sind hingegen die Koalitionspläne im Verbraucherschutz. Hier droht sich ein Missverhältnis von berechtigten Verbraucherinteressen einerseits und wirtschaftlichen Kosten anderseits zu etablieren.

So wäre etwa der Nutzen begrenzt, Flugreisen in die Insolvenzabsicherung einzubeziehen. Zwischen 2011 und 2019 waren nur 0,04 Prozent aller Flugreisenden von einer Airline-Insolvenz betroffen. Hier sollte Deutschland einen Alleingang vermeiden, um heimische Fluggesellschaften im internationalen Wettbewerb nicht zu benachteiligen. Denn eine pauschale Insolvenzabsicherung hätte zwangsläufig höhere Ticketpreise zur Folge.

Individuelle Erstattungen weiter ermöglichen

Ähnlich kritisch ist das nicht weiter begründete Bekenntnis, das Schutzniveau der EU-Verordnung 261 zu bewahren und die „Automatisierung von Entschädigungsleistungen" einzuführen. Beide Aussagen sollten mit dem erforderlichen Hintergrund bewertet werden. So ist eine Automatisierung im Sinne der Digitalisierung richtig, um die Bearbeitung berechtigter Ansprüche zu vereinfachen. Gleichzeitig muss es in Einzelfällen möglich bleiben, die Richtigkeit der Erstattungsanfrage zu prüfen und Kunden die Wahl zu geben, auf welche Art sie entschädigt werden wollen.

Besonders einschneidend wäre ein pauschales Verbot der sogenannten No-show-Klauseln. Sie besagen, dass der Weiter- oder Rückflug verfällt, wenn der Hin- oder Zubringerflug nicht angetreten wurde. Diese Bedingung zielt darauf ab, dass Kunden nicht etwa die Strecke Madrid-Frankfurt-New York buchen, aber erst in Frankfurt einsteigen, weil das Ticket ab Madrid günstiger ist. Das untergräbt eine regional und im Wettbewerb angemessene Preisgestaltung und kann dazu führen, dass regelmäßig nicht voll besetzte Flugzeuge fliegen. Das wäre auch ökologisch nachteilig. Auch hier gilt es genau abzuwägen und zu vermeiden, dass solch ein Buchungsverhalten durch politische Entscheidungen gefördert wird.

Vor allem im Klimaschutz setzt das Regierungsprogramm die richtigen Akzente. Dabei darf es aber nicht bleiben. Entscheidend ist die Umsetzung. Das Tempo, das die Koalitionäre bisher an den Tag gelegt haben, sollte jetzt gehalten werden. So kann es gelingen, die deutsche Schlüsselbranche Luftverkehr nachhaltig und zukunftsfest zu machen.

Aus dem Koalitionsvertrag

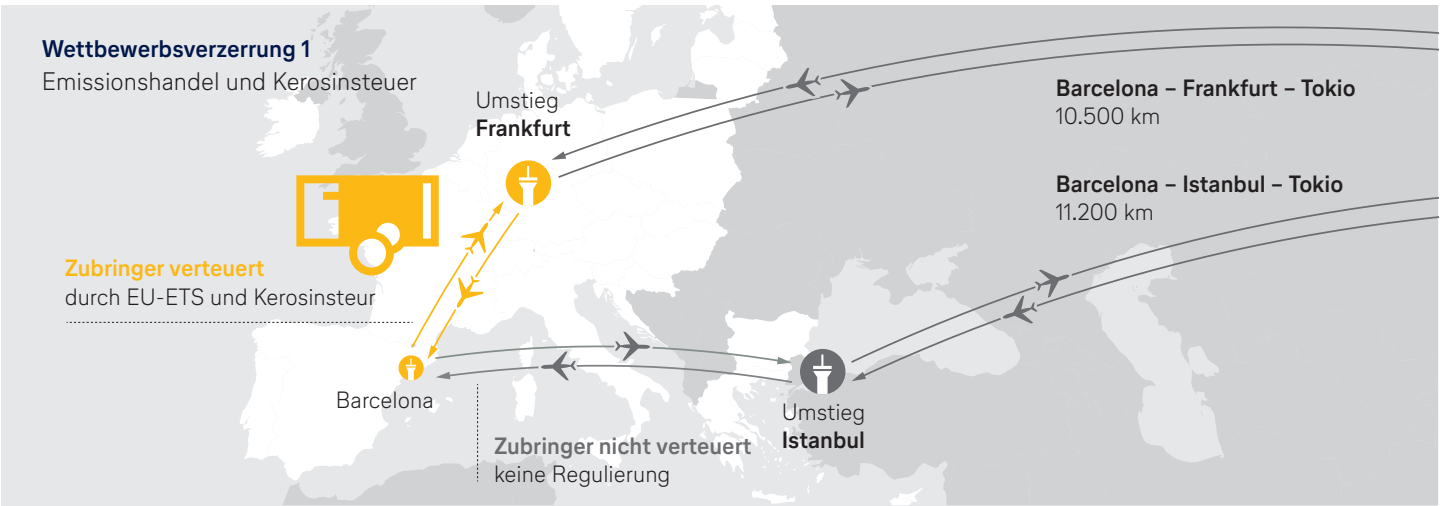
„Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer werden wir für die **Förderung von Produktion und Einsatz von CO_2-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen** sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr einsetzen."

„Deutschland soll **Vorreiter beim CO_2-neutralen Fliegen werden** bei Wahrung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb."

Gleiche Pflicht für alle

FIT FOR 55 MUSS FAIREN WETTBEWERB MIT NON-EU-AIRLINES SICHERN

Diese Regulierung ist historisch. Das Klimaschutzpaket der EU wird den europäischen Luftverkehr und seine Stellung im weltweiten Wettbewerb in den nächsten Jahrzehnten entscheidend prägen. Die derzeitigen Pläne bergen die Gefahr, dass Konnektivität, Wertschöpfung und Beschäftigung in Europa geschwächt werden – zu Lasten des Klimas und zu Gunsten der Konkurrenz vom Bosporus, Golf oder aus Russland. Korrekturen sind dringend nötig.



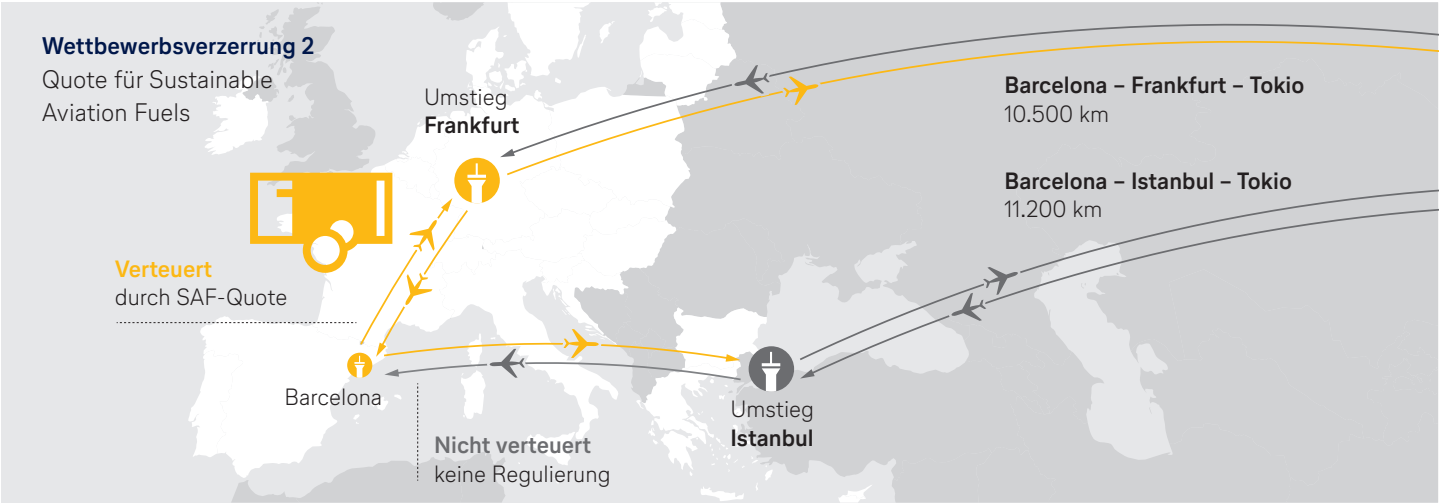
Eine innereuropäische Kerosinsteuer, eine verbindliche Quote für nachhaltige Kraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF) und die Verschärfung des europäischen Emissionshandels (ETS) – das sieht das Fit for 55-Paket für die Luftfahrt vor. Dabei hat die Kerosinsteuer einen doppelten Nachteil. Sie hat keine unmittelbare Wirkung auf das Klima und verschafft nichteuropäischen Airlines, die von dieser Abgabe nicht betroffen wären, einen Kostenvorteil. Die Folge: Zubringerflüge über EU-Drehkreuze sowie innereuropäischer Verkehr würden einseitig verteuert, während der Tourismus in größerer Entfernung und an der europäischen Peripherie billiger würde.

ETS-Reform: Zubringerflüge gleich behandeln

Ein ähnliches Risiko birgt die ETS-Reform. Da der Emissionshandel nur innerhalb Europas gilt, kommt es vor allem auf die Regulierung für Transferverkehre an. Bei einer Reise von Barcelona über Frankfurt nach Tokio wird der Zubringerflug einer EU-Airline nach Frankfurt vom ETS erfasst. Ein Zubringerflug mit einer Nicht-EU-Airline von Barcelona nach Istanbul hingegen nicht. Das Beispiel zeigt: Der grundsätzlich richtige, weil effektive ETS muss so umgesetzt werden, dass alle Zubringerflüge gleichgestellt werden – unabhängig ob in oder außerhalb Europas umgestiegen wird. Nur so kann verhindert werden, dass Langstreckenverbindungen auf außereuropäische Drehkreuze verlagert werden und somit Airlines mit Hubs vor den Toren Europas profitieren.

SAF-Quote auf der Langstrecke muss für alle Airlines gelten

Einen Carbon-Leakage-Schutz braucht auch die geplante Quote für grünes Kerosin. Eine SAF-Quote kann die Entwicklung dieses Marktes beschleunigen. Da die Quote aber bislang für alle Tankvorgänge in der EU gelten soll und SAF deutlich teurer sind als fossiles Kerosin, entstehen Anreize für das Tanken außerhalb Europas und damit Kosten- und Wettbewerbsvorteile für Netzwerk-Airlines mit Drehkreuzen etwa in Istanbul, Dubai oder Doha. Auch hier wäre die Verlagerung von Verkehr und Emissionen ohne Nutzen für die Umwelt und zu Lasten der europäischen Netzwerk-Carrier die Folge. Die Lösung besteht in der Gleichbehandlung aller Airlines. So sollte die SAF-Quote mindestens auf der Langstrecke von allen Fluggesellschaften über eine Abgabe finanziert werden.



Level Playing Field notwendig

Flugverkehr ist global, entsprechend müssen auch die Wettbewerbsbedingungen fair sein. Wir brauchen ein „Level-Playing-Field“ mit unseren Hauptwettbewerbern aus dem Nahen Osten, China, den USA und der Türkei. Genau das aber ist die große Schwäche von Fit for 55. Alle im Luftverkehr vorgeschlagenen Maßnahmen führen ohne Korrekturen zur Verlagerung von CO_2-Emissionen und zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen.

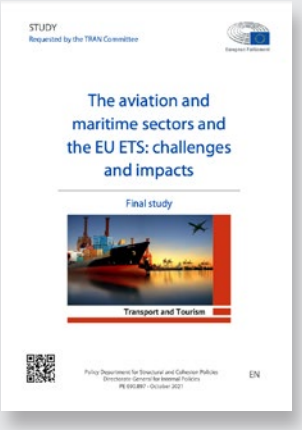
Was das konkret bedeutet, zeigt der Kostenvergleich für einen Langstreckenflug im Jahr 2035. Durch die vorgeschlagene Kerosinsteuer, die SAF-Quote von 20 Prozent und den verschärften ETS würde ein Lufthansa Ticket von Barcelona über Frankfurt nach Tokio bis zu 200 Euro mehr kosten. Die gleiche Route via Istanbul wäre nur rund 20 Euro teurer. Der Grund: Der nichteuropäische Carrier muss maximal die SAF-Quote auf dem Zubringerflug auf dem Hinweg und keine Kerosinsteuer und keine ETS-Gebühr bezahlen. Für eine vierköpfige Familie würden also bis zu 800 Euro Mehrkosten entstehen, wenn sie in Frankfurt statt in Istanbul umsteigt.

Wenn Tickets in Europa teurer werden und Passagiere dann den Umweg über Istanbul oder Dubai nehmen, wird der CO_2 Ausstoß nur verlagert und im Einzelfall sogar erhöht. Daher muss die EU ihre Pläne korrigieren. Sonst subventioniert sie nichteuropäische Airlines mit niedrigen Umwelt- und Sozialstandards, schwächt Mobilität und Tourismus in der EU und gefährdet Jobs an unseren Heimatstandorten.

Fit for 55 Zusatzbelastungen für eine vierköpfige Familie auf der Strecke Barcelona – Tokio

EU-Verkehrsausschuss warnt vor Jobverlusten durch verschärften ETS

Der Transportausschuss im EU-Parlament (TRAN) hat die Auswirkungen der Fit for 55-Pläne zur Verschärfung des Emissionshandels (ETS) auf die Luftfahrt untersuchen lassen. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass allein schon höhere ETS-Kosten den Tourismus in der EU schwächen und sich negativ auf Wirtschaft und Beschäftigung in europäischen Urlaubsländern auswirken. Profitieren würden Reiseziele wie Ägypten, Marokko und Tunesien, in denen die Klimaauflagen nicht gelten und die sich bisher auch nicht an CORSIA beteiligen. Der Rückgang der Passagiernachfrage kann zu einem Verlust von 10.000 bis 35.000 Arbeitsplätzen in der EU-Luftfahrtindustrie führen. Dazu kommt ein Verlust von 700 bis 2.400 Arbeitsplätzen in der (zivilen) Flugzeugproduktion. Die Studie weist auf die Notwendigkeit eines Carbon-Leakage-Schutzes hin, damit Passagiere nicht Umwege über Drehkreuze außerhalb der EU fliegen und global mehr Emissionen entstehen. Die Einnahmen aus dem ETS sollten, so die Forderung, in grüne Technologien, z.B. nachhaltige Kraftstoffe, investiert werden.



Zur Studie

Der Weg zur CO_2-Neutralität

LUFTHANSA MIT WISSENSCHAFTSBASIERTEN KLIMAZIELEN

Der Kampf gegen den Klimawandel ist eine globale Aufgabe. Flugverkehr ist ein wichtiger Teil der Lösung, denn er verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften. Er stärkt damit die globale Wirtschaftskraft und auch den Wohlstand, die es für einen wirksamen Klimaschutz braucht. Lufthansa nimmt ihre Verantwortung wahr: mit einem klar definierten Weg hin zur CO_2-Neutralität.

Bis 2030 wollen wir unsere CO_2-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren. Bis 2050 wollen wir netto-CO_2-neutral sein. Am Boden wollen wir das in unseren Heimatmärkten sogar schon bis 2030 schaffen. Haupthebel, um diese Ziele zu erreichen, sind eine beschleunigte Flottenmodernisierung, die kontinuierliche Optimierung unseres Flugbetriebs sowie der Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF). Einen Teil der CO_2-Reduzierung werden wir weiterhin durch Instrumente des CO_2-Ausgleichs realisieren. Dabei setzen wir auf hochwertige Kompensationsmaßnahmen, zertifiziert von unserem Partner myClimate. Auch für unsere Kunden entwickeln wir für Privat- und Geschäftsreisen passgenaue Maßnahmen zum CO_2-Ausgleich. Schon heute können unsere Gäste dadurch CO_2-neutral reisen.

Wissenschaftlich fundierter CO_2-Reduktionspfad

Um die Meilensteine auf dem Weg zu diesen Netto-Zielen weiter zu konkretisieren und den CO_2-Reduktionspfad mit dem Pariser Klimaabkommen der Vereinten Nationen in Ein-

Pariser Klimaabkommen gibt Tempo und Zielsetzung vor

Wegmarken der Lufthansa Group

bis **2030** CO_2-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren

bis **2030** am Boden in den Heimatmärkten Netto-CO_2-neutral

Netto-CO_2-neutral bis **2050**

klang zu bringen, hat sich die Lufthansa Group der „Science Based Targets Initiative“ (SBTi) angeschlossen. Die Initiative wird von namhaften internationalen Organisationen wie WWF, UN Global Compact, Carbon Disclosure Project und World Resources Institute getragen. Sie unterstützt auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse Unternehmen bei der Definition von Klimaschutzzielen und bietet eine wertvolle Orientierungshilfe, wie schnell und wie stark der CO_2-Ausstoß gesenkt werden muss. Gleichzeitig bietet sie ESG-Ratingagenturen die Möglichkeit, Nachhaltigkeitsbemühungen von Unternehmen besser zu bewerten.

Zwei Milliarden pro Jahr für neue Flugzeuge

Der aktuell größte Hebel, um CO_2 einzusparen, sind neue Flugzeuge. Sie verbrauchen im Vergleich zu Vorgängermodellen bis zu 30 Prozent weniger Treibstoff und stoßen entsprechend weniger CO_2 aus. Die Lufthansa Group investiert rund zwei Milliarden Euro jährlich in die Erneuerung ihrer Flotte und wird bis zum Jahr 2030 rund 180 Kurz-, Mittel- und Langstreckenflugzeuge in Betrieb nehmen. Allein in den nächsten drei Jahren sparen wir rund eine Million Tonnen CO_2 durch neue Flugzeuge. Für Güter- und Warentransporte nutzen wir Frachter mit bester Umweltbilanz: Lufthansa Cargo hat ihre Flotte komplett auf Frachter des Typs Boeing 777F umgestellt.

Größte Nachhaltigkeitsinvestition der Unternehmensgeschichte

Langfristig kann grünes Kerosin das Fliegen gänzlich CO_2-neutral machen. Die Lufthansa Group beteiligt sich seit vielen Jahren an der Erforschung von nachhaltigen Kraftstoffen und hat ein umfangreiches Netz von Partnerschaften aufgebaut, um ihre Entwicklung und Verfügbarkeit voranzutreiben. Noch ist weltweit sehr wenig SAF verfügbar. Zudem ist es deutlich teurer als herkömmliches Kerosin. Die Lufthansa Group gehört bereits zu den größten Abnehmern von SAF und baut ihr Engagement weiter aus. So haben wir für die nächsten Jahre nachhaltiges Kerosin für eine Viertelmilliarde US-Dollar gekauft. Es ist die bisher größte reine Nachhaltigkeitsinvestition in der Geschichte der Lufthansa Group.

Lufthansa Innovation Hub gründet Start-up für nachhaltige Mobilität, Reise und Logistik aus

Bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr gründet das Lufthansa Innovation Hub ein Start-up aus. SQUAKE bietet Unternehmen in der Reise-, Mobilitäts- und Logistikbranche eine leicht anwendbare Technologie, um Emissionen genau zu berechnen und darauf basierend nachhaltige Produkte anzubieten. Die Unternehmen erhalten präzise und marktkonforme Berechnungen der CO_2-Emissionen ihrer Aktivitäten, seien es Flugreisen, Hotelübernachtungen oder auch Frachtsendungen via Schiff, Flug, Straße oder Schiene. Die entsprechenden Emissionen können dann in einem zweiten Schritt über renommierte und kuratierte Klimaschutzprojekte sowie innovative Technologien zur CO_2-Reduktion kompensiert werden – Grundlage für maßgeschneiderte nachhaltige Produktangebote. Die Abwicklung wurde vom TÜV zertifiziert und wird künftig regelmäßig extern geprüft.

Die Ausgründung erfolgte Mitte Dezember. Weitere Investoren sind der Commerzbank main incubator und BackBone Ventures.

Lufthansa Innovation Hub

Wesentliche Hebel auf dem Weg zur Klimaneutralität

Single European Sky

bis zu **-10%** CO_2-Emissionen auf innereuropäischen Flügen

Neue Flugzeuge

Beispiel Airbus A350-900: rund **-30%** CO_2-Emissionen

Sustainable Aviation Fuels (SAF)

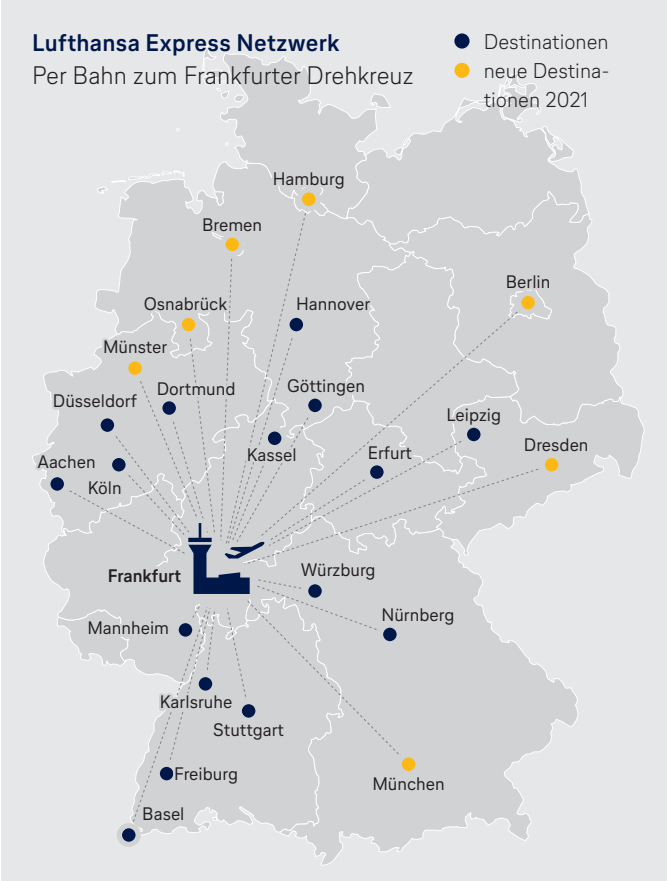
rund **-80%** CO_2-Emissionen

Zug zum Flug

INTERMODALE INFRASTRUKTUR STÄRKEN

Die Lufthansa Group ist Intermodal-Champion. Wie keine andere Airline-Gruppe weltweit setzen wir darauf, die Verkehrsträger zu vernetzen. So bietet Lufthansa unter anderem für jeden deutschen Zubringerflug nach Frankfurt eine Alternative per Bahn und bringt derzeit Gäste aus fünf europäischen Ländern mit dem Zug zu einem unserer Drehkreuze. Um die integrierte Mobilität der Zukunft weiter zu stärken, braucht es eine leistungsfähige Infrastruktur.

Es begann mit der Strecke von Stuttgart nach Frankfurt: Seit 20 Jahren befördert Lufthansa in Kooperation mit der Deutschen Bahn (DB) Passagiere zum Airport. Seitdem sind wir den Intermodalweg konsequent weitergegangen: Allein 2021 haben wir das LH Express Rail Netzwerk um sieben Städte erweitert. Insgesamt sind nun Zug-Flug-Verbindungen aus 24 deutschen Städten mit einem durchgehenden Ticket und Anschlussgarantie buchbar, heißt: Für jeden deutschen Zubringerflug nach Frankfurt bieten wir unseren Kunden eine Alternative per Bahn. Gemeinsam mit der DB haben wir Zubringerzüge beschleunigt und die Taktung erhöht. Wir haben den Umstieg erleichtert und die Gepäckausgabe für LH Express Rail Kunden beschleunigt.



Infrastruktur ausbauen

Doch wir sind noch nicht am Ziel. Damit sich künftig mehr Passagiere für den Zug zum Flug entscheiden, müssen Komfort und Service weiter steigen. Daran arbeiten wir mit unseren Partnern. Wir rechnen für 2030 mit rund sechs Millionen Gästen, die mit dem ICE zum Frankfurter Airport kommen. Dafür werden wir gemeinsam mit der DB und Fraport das AIRail Terminal um- und ausbauen. Dieses Projekt zeigt exemplarisch, wie wichtig eine starke intermodale Infrastruktur ist. Nicht nur bei diesem Vorhaben wäre eine Unterstützung durch die öffentliche Hand wünschenswert.

Um Intermodalität in Deutschland zu stärken, braucht es:

- **eine leistungsfähige intermodale Infrastruktur:** Das Lufthansa Drehkreuz München muss so schnell wie möglich an den Fernverkehr der Deutschen Bahn angebunden werden.
- **eine optimierte Nutzung der vorhandenen Schienenanbindung:** Solange München keinen ICE-Anschluss hat, sollten wenigstens die Verbindungen per S- und Regionalbahn ausgebaut werden.
- **mehr schnelle Verbindungen:** Der Faktor Zeit spielt beim Umstieg auf die Bahn eine wesentliche Rolle. Daher müssen Bahnstrecken weiter für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut und Reisezeiten verkürzt werden.

Die neue Bundesregierung sieht den Handlungsbedarf. In ihrem Koalitionsvertrag kündigt die Ampel an, die Schienenanbindung von Drehkreuzen zu fördern und durch bessere Bahnverbindungen die Anzahl von Kurzstreckenflügen zu verringern. Bisher sind nur fünf Flughäfen (Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Köln/Bonn und Leipzig/Halle) an den DB-Fernverkehr angeschlossen. Das zeigt: Die Pläne der neuen Regierungskoalition, gezielt die luftverkehrsrelevante Schieneninfrastruktur zu stärken, sind richtig und sollten rasch angegangen werden.

Lufthansa Group

IHRE ANSPRECHPERSONEN

ANDREAS BARTELS

Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

+49 69 696-3659
andreas.bartels@dlh.de

DR. KAY LINDEMANN

Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group

+49 30 8875-3030
kay.lindemann@dlh.de

MARTIN LEUTKE

Leiter digitale Kommunikation und
Media Relations Lufthansa Group

+49 69 696-36867
martin.leutke@dlh.de

JAN KÖRNER

Leiter Repräsentanz Berlin
Lufthansa Group

+49 30 8875-3212
jan.koerner@dlh.de

SANDRA COURANT

Pressesprecherin
Lufthansa Group

+49 30 8875-3300
sandra.courant@dlh.de

JÖRG MEINKE

Leiter Repräsentanz Brüssel
Lufthansa Group

+32 492 228141
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, Hannah Grace Carter,
Christian Gottschalk, Dr. Christoph Muhle,
Yannick Tubes, Claudia Walther,
Jee-Hae Youm

REDAKTIONSSCHLUSS:
16. Dezember 2021

AGENTURPARTNER:
Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:
www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer