



# POLITIKBRIEF

Juni  
2021



<b>Flüge im Inland und auf der Kurzstrecke:</b> Konnektivität und Klimaschutz verbinden	1
<b>ETS-Reform:</b> Fairen Wettbewerb sichern und Carbon Leakage vermeiden	3
<b>help alliance:</b> Starkes Engagement in der Corona-Pandemie	5
<b>Kontakt:</b> Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	6

## Flüge im Inland und auf der Kurzstrecke

# KONNEKTIVITÄT UND KLIMASCHUTZ VERBINDEN

Die Zahl der Inlandsflüge ist in Deutschland seit vielen Jahren rückläufig. Um von A nach B zu kommen, nutzen die meisten das Auto. Etwa 70 Prozent der innerdeutschen Reisen führen über die Straße. Vier Prozent entfallen auf das Flugzeug.

Dies zeigt auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz: Der innerdeutsche Luftverkehr ist für etwa 0,3 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen hierzulande verantwortlich. Sein Anteil an den Verkehrsemissionen liegt unter 1,4 Prozent. Dennoch stehen kürzere Flugrouten im klimapolitischen Fokus. Hier lohnt ein genauer Blick: Welche Flugverbindungen gibt es? Wie groß ist das Potenzial für Intermodalverkehr in Deutschland? Welche politischen Hebel versprechen einen besseren Schutz für die Umwelt?

### Auto, Bus, Bahn oder Flugzeug? Die Kund:innen entscheiden

Direktverbindungen zwischen zwei Städten ohne Umstieg sind vor allem bei Geschäftsreisenden und Gästen, die wenig Zeit haben, beliebt. Gibt es auf solchen Strecken eine zuverlässige und schnelle ICE-Verbindung, sind Passagiere bereit, auf die Bahn umzusteigen. Nur wenn die Bahn konkurrenzfähig ist, können Kurzstreckenflüge reduziert oder eingestellt werden. Das hat Lufthansa bereits mehrfach getan: etwa auf den Strecken Hamburg-Berlin, Berlin-Nürnberg oder Köln-Frankfurt. Im deutschen Punkt-zu-Punkt-Verkehr wird vor allem auf längeren Strecken geflogen. Hier bleibt das Flugzeug wichtig.

### Hub-System ökonomisch und ökologisch sinnvoll

Von Direktverbindungen zu unterscheiden sind Zubringerflüge als erste Teilstrecke einer internationalen Reise. Lufthansa nutzt die Flughäfen in Frankfurt und München als Drehkreuze, um Passagiere aus vielen Regionen Deutschlands und Transfergäste von überall her mit Zielen auf der ganzen Welt zu verbinden. Wir stehen dabei in Konkurrenz mit Fluglinien und Flughäfen außerhalb Deutschlands und Europas, die ebenfalls um Fluggäste werben. Es muss im Interesse aller sein, Wert-

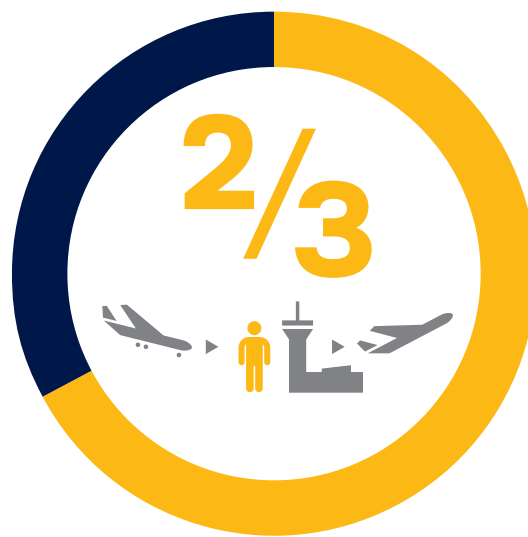
schöpfung in Deutschland zu sichern. Bis zu zwei Drittel der innerdeutschen Lufthansa Passagiere sind Umsteiger.

### Inländische Verbote verlagern Verkehre

Vor diesem Hintergrund bergen regulatorische Eingriffe auf nationaler oder europäischer Ebene die Gefahr, den Wettbewerb zulasten der heimischen Industrie zu verzerren. So wäre ein pauschales Verbot inländischer Zubringerflüge in Deutschland absurd – nicht nur für die Fluggäste, sondern auch für die Umwelt. Denn Passagiere würden alternativ auf ausländische Flughäfen ausweichen. Das offene Tor zur Welt stünde in Istanbul, Doha, Dubai, London oder Paris. Das schwächt nicht nur Airlines und Flughäfen in Deutschland. Durch die längeren Routen würden auch die Emissionen steigen.

### Klimaschutzpolitik ohne Wirkung

Eine schlichte Verlagerung von Verkehr und Emissionen droht auch an anderen Stellen. Beispiel ETS: Hier dient die anteilige Gewährung kostenfreier Zertifikate dem Schutz bestimmter europäischer Zubringerverkehre. Sollten sie entfallen, wächst der Kostennachteil der europäischen Luftverkehrsindustrie gegenüber ihren Wettbewerbern. Das wäre eine Politik gegen heimische Arbeitsplätze.



### Umsteigepassagiere

Bis zu zwei Drittel Umsteigepassagiere auf Lufthansa Inlandsflügen

Ein weiteres Beispiel ist die Kerosinsteuer: Auch hier wäre eine nationale oder europäische Einführung doppelt schädlich. Ausländische Airlines könnten die Steuer umgehen, indem sie mit so viel Kerosin fliegen, dass sie am europäischen Ziel-flughafen nicht nachtanken müssen („Tankering“). Heimische Airlines hingegen würden draufzahlen, notwendige Investitionen würden erschwert.

## Alternativrezept: Intermodalität stärken

Lufthansa setzt auf einen alternativen Weg – nämlich Verkehrsmittel bestmöglich zu kombinieren. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn optimieren wir fortlaufend den „Zug zum Flug“: mit zusätzlichen Verbindungen, extraschnellen Sprinterzügen sowie mehr Komfort und Qualität. Das ist gut für Reisende und Umwelt. Gerne würde Lufthansa das erfolgreiche LH Express Rail Angebot auch ihren Gästen bieten, die ab München fliegen. Doch das scheitert an der Infrastruktur. Denn anders als der Frankfurter Airport hat der Flughafen München keinen ICE-Anschluss. Zudem gilt es, den Gepäcktransport bei der Bahn kundenfreundlicher zu optimieren.

Das zeigt: Es gibt noch viel zu tun. Für mehr Intermodalität braucht es vor allem eine Stärkung des Schienennetzes. Darüber hinaus müssen Abgaben und Steuern stets so gestaltet werden, dass sie für alle Fluglinien gleichermaßen gelten. Sonst würde die Politik in Deutschland und Europa ihren eigenen Unternehmen Steine in den Weg legen, ohne ein Gramm CO<sub>2</sub> einzusparen.

## Innerdeutscher Flugverkehr

Entwicklung 2010 – 2019

Flüge



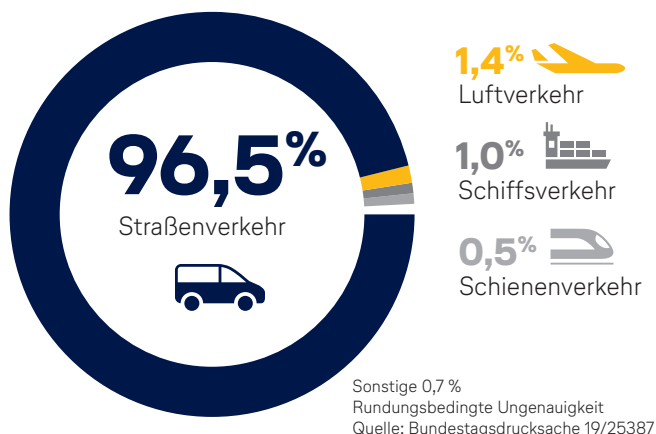
Fluggäste



Quelle: Bundestagsdrucksache 19/25387

## CO<sub>2</sub>-Anteile pro Verkehrsträger 2019

Gemessen an den CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Verkehrsträger entfielen 2019 1,4 Prozent auf innerdeutsche Flüge. Gemessen an Deutschlands Gesamt-CO<sub>2</sub>-Emissionen beträgt der Wert 0,3 Prozent.

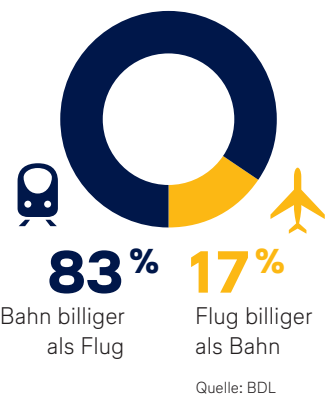


## Intermodalität mit hohem Potenzial

Mehr Bahnverbindungen unter drei Stunden, Schienentrassen ausbauen, den Gepäcktransport auf der Schiene verbessern, Anschlusssicherheit gewährleisten – wenn alle genannten Voraussetzungen gegeben sind, könnten pro Jahr etwa **4,3 Millionen Passagiere** von innerdeutschen Flügen **auf die Schiene umsteigen**, was den **CO<sub>2</sub>-Ausstoß** des innerdeutschen Luftverkehrs **um ein Sechstel reduzieren** würde.

## Ticketpreise in Deutschland

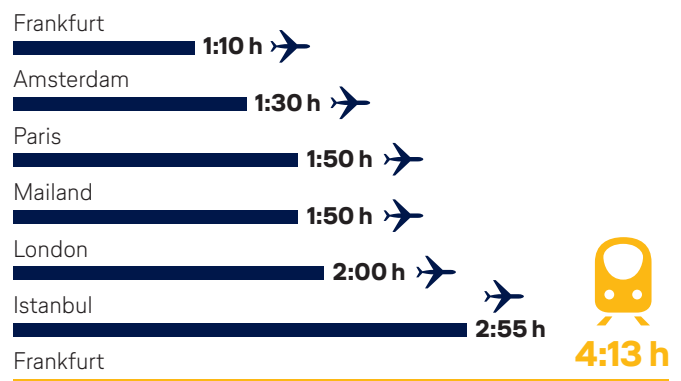
Fliegen innerhalb Deutschlands ist in der Regel erheblich teurer als Bahnfahren. So hat eine Auswertung von 15 Verbindungen 2018 ergeben, dass Bahnreisen in 83 Prozent der untersuchten Fälle billiger war. Das Verhältnis dürfte sich noch weiter zugunsten der Bahn verschoben haben: 2020 hat die Bundesregierung die Mehrwertsteuer bei Bahnfahrten gesenkt und die Luftverkehrsteuer erhöht.



## Flughafendrehkreuze im Wettbewerb

Reisende nach Amerika, Asien oder Afrika können Angebote Dutzender Airlines nutzen. Sollten innerdeutsche Flugstrecken verboten werden, profitieren ausländische Drehkreuze deutlich: Die Reisezeit nach London, Paris oder Mailand wäre niedriger und der Komfort deutlich größer.

## Beispiel Berlin: Reisezeit zu wichtigen Flughafendrehkreuzen



## ETS-Reform

FAIREN WETTBEWERB  
SICHERN UND CARBON  
LEAKAGE VERMEIDEN

Am 14. Juli stellt die EU-Kommission ihr Klimaschutzpaket „Fit-for-55“ vor. Auch der europäische Emissionshandel (ETS) soll reformiert werden. Entscheidend dabei: Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit zusammen zu denken.



Der Luftverkehr ist seit 2012 Teil des europäischen Emissionshandels. Als marktwirtschaftliches Instrument ist der ETS grundsätzlich effektiv, weil er das zulässige CO<sub>2</sub>-Volumen für die beteiligten Sektoren begrenzt, verringert und bepreist.

Verzerrt der ETS den Wettbewerb im Luftverkehr? Diese Frage muss differenziert beantwortet werden. Für Flüge mit einem Ziel innerhalb Europas schafft er gleiche Bedingungen, weil jede Fluggesellschaft, die etwa von Düsseldorf nach Mallorca fliegt, die für diese Strecke nötigen CO<sub>2</sub>-Zertifikate braucht. Das ist fair und vergleichbar.

Viel kritischer ist die Lage bei Zubringern für Langstreckenflüge ins außereuropäische Ausland. So wird ein innereuropäischer Zubringerflug nach Frankfurt vom ETS erfasst, während ein Zubringerflug nach Istanbul nicht dem ETS unterliegt. Beispiel: Ein Passagier aus Madrid kann über Frankfurt nach Bangkok fliegen, er kann aber auch über Istanbul nach Bangkok reisen. Das Ziel ist gleich, aber die regulatorischen Bedingungen sind gänzlich verschieden.

Das zeigt: Der ETS hat bei Zubringerflügen das Potenzial den ohnehin schon scharfen Wettbewerb zwischen den europäischen Fluggesellschaften und ihrer starken Konkurrenz aus dem Mittleren und Nahen Osten (weiter) zu verzerren. Der Standort Europa ist im internationalen Vergleich deshalb gefährdet.

Dem muss die anstehende Reform des ETS Rechnung tragen. Sie muss potentielle Wettbewerbsnachteile abbauen und ein internationales „level-playing-field“ schaffen. Das ist auch aus ökologischen Gründen notwendig. Denn je teurer innereuropäische Zubringerflüge sind, desto stärker wird der Verkehr dorthin verlagert, wo der ETS nicht gilt („Carbon Leakage“). Eine wirksame europäische CO<sub>2</sub>-Regulatorik muss also so ausgestaltet sein, dass sie Emissionen tatsächlich reduziert und nicht durch Verlagerung und mögliche längere Flugstrecken über außereuropäische Drehkreuze teils sogar noch erhöht.

Die Signale aus Brüssel zur Revision des ETS lassen noch nicht erkennen, ob die EU-Kommission die Wettbewerbsverzerrungen vermeiden wird. Die Gesamtmenge an CO<sub>2</sub>, welche ausgestoßen werden darf, soll reduziert werden. Zudem steht die bisherige Praxis, dass eine bestimmte Anzahl an Zertifikaten frei gewährt wird, zur Disposition. Die Folge: Der Zertifikatspreis wird deutlich steigen.

## Wie funktioniert der ETS?

- Der EU-ETS ist ein marktwirtschaftliches Instrument der EU-Klimapolitik zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>).
- Die EU-Staaten legen dabei für mehrjährige Perioden eine Obergrenze an CO<sub>2</sub>-Emissionen fest, die in eine bestimmte Anzahl an Zertifikaten umgerechnet wird (CAP). Diese Zertifikate werden den Unternehmen zum Teil frei zugeteilt, der andere Teil muss ersteigert werden und wird anschließend gehandelt (TRADE). Damit erhalten CO<sub>2</sub>-Emissionen einen Preis und Emittenten einen Anreiz, Emissionen zu senken.
- Das CAP wird jedes Jahr abgesenkt, dadurch steigt der Preis der Zertifikate.

## Beimischungsquote wettbewerbsneutral ausgestalten

- Ebenfalls Teil der europäischen Dekarbonisierungsstrategie ist die Festschreibung verbindlicher Quoten für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF). Geplant ist eine steigende SAF-Quote ab 2025.
- Eine solche Quote kann sinnvoll sein, um die Entwicklung des SAF-Marktes zu beschleunigen. Allerdings kommt es auch hier auf eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung an.
- Weil nachhaltiges Kerosin aktuell etwa fünfmal teurer ist als fossiler Kraftstoff, drohen erhebliche Wettbewerbsverzerrungen, wenn EU-Airlines im Vergleich zu ihren nichteuropäischen Wettbewerbern benachteiligt werden. Die Folge wären Verkehrsverlagerungen, d.h. „Carbon Leakage“. Ziel muss ein Finanzierungsmechanismus sein, der alle Fluglinien gleichermaßen einbezieht. Das wäre zum Beispiel über das Abstellen auf die finale Reisedestination möglich.

Diese Entwicklung wäre ein Eigentor, wenn sie keine tragfähige Lösung für Zubringerflüge enthielte. Die EU und ihre Mitgliedsstaaten sollten Transferverkehre in Europa, die leicht auf ETS-freie Strecken verlagert werden können, von kostenpflichtigen Zertifikaten ausnehmen. Sonst drohen Mehrbelastungen in Milliardenhöhe, die die Investitions- und Innovationskraft der Unternehmen in Europa spürbar schwächen und zugleich die außereuropäische Konkurrenz entlasten. Der für andere Industriezweige geplante CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus zeigt, dass Schutzinstrumente für die eigene Wirtschaft legitim sind. In diese Richtung müssen auch die Vorgaben für den Luftverkehr gehen. Nötig ist ein regulatorischer Rahmen, der einerseits ambitionierte CO<sub>2</sub>-Ziele verfolgt und andererseits den europäischen Standort mit seiner Wertschöpfung und Beschäftigung im internationalen Wettbewerb sichert.

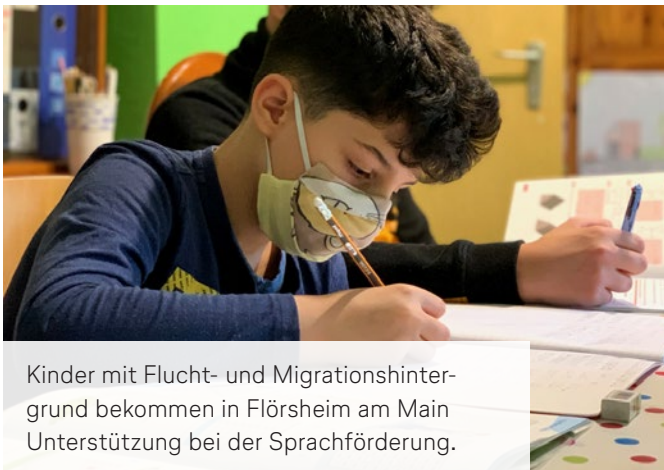
## Ausgleichszertifikate federn Wettbewerbsnachteile ab

- Um die politisch festgelegten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele zu erreichen, soll die Zertifikatsanzahl im Zuge der ETS-Reform verknappt werden.
- Insbesondere für Netzwerkairlines drohen weitere Wettbewerbsnachteile, wenn die EU nicht ein besonderes Augenmerk auf innereuropäische Zubringerflüge legt. Denn Verbindungen über Frankfurt, München, Amsterdam oder Paris unterliegen dem ETS, alternative Zubringerflüge nach Istanbul, Doha oder Dubai hingegen nicht.
- Ziel muss die Gleichbehandlung aller Zubringerverkehre sein. Dafür braucht es einen regulatorischen Mechanismus, der den Nachteil der im ETS operierenden Airlines ausgleicht. Das bereits etablierte Instrument der Ausgleichszertifikate wäre hier ein effektiver und einfacher Weg, um heimische Arbeitsplätze und Investitionen zu sichern.

help alliance

# STARKES ENGAGEMENT IN DER CORONA-PANDEMIE

Dicht besiedelte Slums, kaum Abstand und kein Zugang zu sauberem Trinkwasser – Kinder und Jugendliche in den ärmsten Gegenden der Welt leiden besonders unter den Folgen der Corona-Pandemie. help alliance, die Hilfsorganisation der Lufthansa Group, hat schnell auf diese Ausnahme-situation reagiert und dringend benötigte Hilfe ermöglicht. In diesem Jahr fördert help alliance zudem sieben neue Entwicklungsprojekte.



Kinder mit Flucht- und Migrationshintergrund bekommen in Flörsheim am Main Unterstützung bei der Sprachförderung.



Essensausgabe für die Kinder des Sunshine-Projekts während des Corona-Lockdowns in Neu-Delhi, Indien.

Das Corona-Jahr 2020 hat auch help alliance vor neue Aufgaben gestellt. Um die Verbreitung des Virus und die verheerenden Folgen in den ärmsten Regionen der Welt einzudämmen, hat die Hilfsorganisation Gelder umgewidmet und zusätzliche Spendenaktionen realisiert. So konnte in vielen Projekten schnelle und praktische Hilfe geleistet werden: In 20 Ländern wurden rund 40.000 Menschen unterstützt, insbesondere durch die Beschaffung von Schutzmasken, umfangreiche Hygieneschulungen und die Verteilung von Lebensmitteln. In Nepal, Thailand, Ghana und Brasilien erhielten Kinder, Jugendliche und deren Familien sauberes Trinkwasser, Seife, Desinfektionsmittel und Arzneimittel. Mehr als 1,2 Millionen Mahlzeiten wurden in Vorschulen und Schulen weltweit ausgegeben.

Dank verschiedener Maßnahmen, konnten 20.000 Menschen weiterhin an den Bildungs- und Ausbildungsangeboten von help alliance teilnehmen. Zum Beispiel erhielten Schüler:innen in Indien, Gambia und Deutschland Notebooks und Lehrmaterial für zu Hause, um trotz Lockdown am Unterricht teilnehmen oder die Ausbildung fortsetzen zu können.

Im laufenden Jahr fördert help alliance zusätzlich sieben neue Projekte in Ungarn, Südafrika, Tansania und Deutschland. Insgesamt betreut die Hilfsorganisation damit aktuell 46 Entwicklungsprojekte in den Bereichen Bildung, Arbeit und Einkommen, Prävention, Gesundheits- und Lebensmittelversorgung. Lufthansa Group Mitarbeitende initiieren alle help alliance Projekte und betreuen sowie verantworten diese als ehrenamtliche Projektleiter:innen.

## help alliance ist die Hilfsorganisation der Lufthansa Group.

Im Jahr 1999 von 13 Lufthansa-Mitarbeiter:innen gegründet, fördert die gemeinnützige GmbH Projekte auf der ganzen Welt. Neben dem Schwerpunkt Bildung und Ausbildung, stärkt help alliance unternehmerische Ansätze. Die Hilfsorganisation hat bisher rund 150 Projekte unterstützt. Mit ihrer Arbeit leistet help alliance einen wichtigen Beitrag zu den Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen. Eine jährliche Spende der Lufthansa Group ermöglicht help alliance, die Verwaltungskosten zu decken. So wird garantiert, dass jeder darüber hinaus gespendete Euro direkt in die Projektarbeit fließt und bei den Kindern und Jugendlichen ankommt.

**Lufthansa Group**

# IHRE ANSPRECHPERSONEN



**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



**JAN KÖRNER**

Leiter Repräsentanz Berlin  
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3212  
✉ jan.koerner@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  
Airportring, D-60546 Frankfurt

**REDAKTIONSLEITUNG:**

Sandra Courant

**REDAKTIONELLE MITARBEIT:**

Marlen Baumgardt, Alexander Lutz,  
Dr. Christoph Muhle

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

22. Juni 2021

**AGENTURPARTNER:**

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

**DISCLAIMER:**

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