



POLITIKBRIEF

Oktober
2021

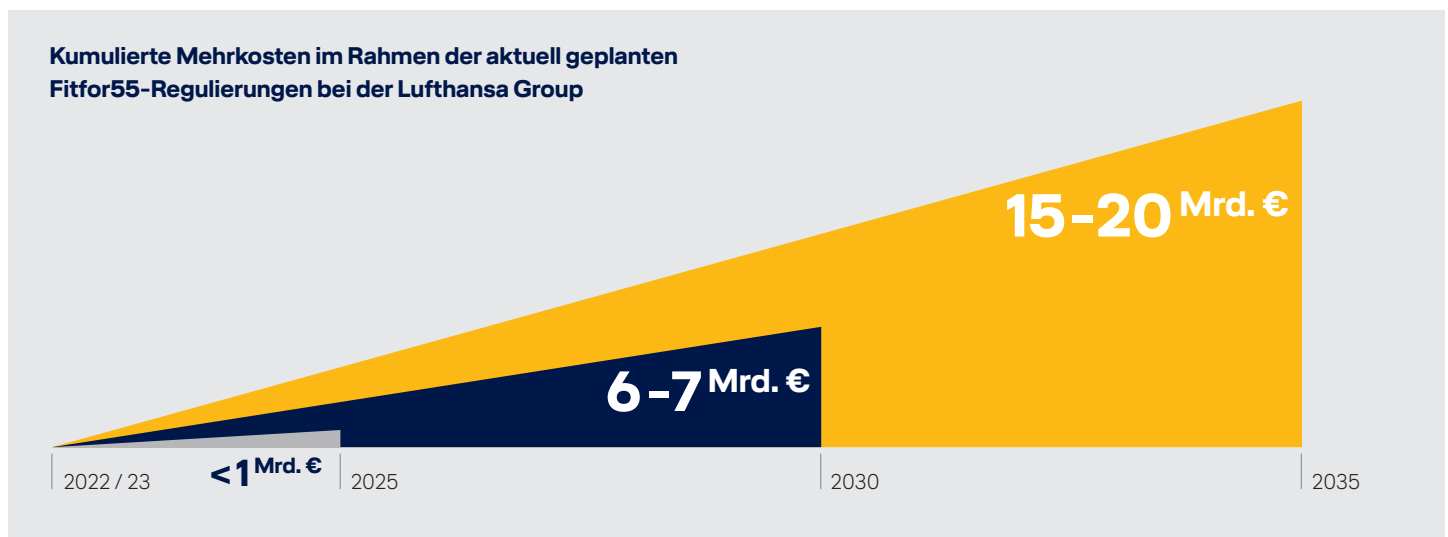


Fitfor55: Klimaschutz ja – europäisches Eigentor nein	1
Appell an künftige Bundesregierung: Heimischen Luftfahrtstandort stärken	2
Grünes Kerosin: Lufthansa ist Pilotkundin der ersten PtL-Anlage	4
CleanTech Hub: Neues Kompetenzzentrum für Klimaschutztechnologien	5
Verantwortungsvoll handeln: Lufthansa auf dem Weg zum CO ₂ -neutralen Flug	6
Kontakt: Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	7

Fitfor55

KLIMASCHUTZ JA – EUROPÄISCHES EIGENTOR NEIN

55 Prozent weniger CO₂-Emissionen bis 2030: Das ist das Ziel der EU. Den Weg dorthin gibt die EU-Kommission mit ihrem Fitfor55-Paket vor. Von den insgesamt 13 Gesetzesvorschlägen sind drei für den Luftverkehr relevant: die Reform des Emissionshandels (EU-ETS), eine Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (ReFuelEU Aviation) sowie der Vorschlag zur Einführung einer Kerosinsteuer (Energiesteuerriichtlinie).



Wir unterstützen die ehrgeizigen Ambitionen der EU. Auch Lufthansa ist auf dem Weg zur CO₂-Neutralität. Bis 2050 wollen wir dieses Ziel erreichen. Dabei ist klar: Die Herausforderung ist groß und erfordert massive Investitionen. Daher ist entscheidend, dass mehr Tempo und Fortschritt beim Klimaschutz einhergehen mit der Sicherung von Wertschöpfung, Beschäftigung und Know-how. Denn nur wirtschaftlich gesunde Unternehmen können die Transformation treiben. Konkret heißt das: Die EU muss eine klimapolitische Regulatorik finden, die die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Airlines nicht schwächt und die Verlagerung von Verkehren und Emissionen – der sogenannte Carbon-Leakage-Effekt – vermeidet. Wenn das gelingt, entwickelt sich die europäische Initiative zum weltweiten Vorbild.

Wettbewerbsfähigkeit muss auf die Agenda

Genau das aber leisten die bisherigen Pläne für den Luftverkehr nicht. In der vorgeschlagenen Form führen alle drei Maßnahmen – die Verschärfung des ETS, eine verbindliche Quote für nachhaltige Kraftstoffe und eine Kerosinsteuer – zu enormen Wettbewerbsnachteilen für europäische Fluggesellschaften. Allein für die Lufthansa Group würde das vorgeschlagene Fitfor55-Paket kumulierte Mehrkosten von 15 bis 20 Milliarden Euro bis 2035 bedeuten. Auf diese einseitige Kostensteigerung und den Wettbewerbsnachteil für EU-Airlines gegenüber der außereuropäischen Konkurrenz weist auch die Ratingagentur Moody's hin. Mit den Vorschlägen der Kommission würde die Erholung der EU-Netzwerk-Airlines spürbar erschwert und ihre Kreditwürdigkeit geschwächt.

1. Die SAF-Quote braucht einen Carbon-Leakage-Schutz

Die EU-Kommission plant eine verpflichtende Beimischungsquote für Sustainable Aviation Fuels (SAF) von 2 Prozent im Jahr 2025 und 63 Prozent im Jahr 2050. Dieser Ansatz ist grundsätzlich richtig, weil er den Markthochlauf beschleunigt. Das Problem: Die Quote soll für Tankvorgänge in der EU gelten. Weil SAF deutlich teurer sind als fossiles Kerosin, setzt eine solche Regelung Anreize für das Tanken außerhalb Europas und verschafft Netzwerk-Airlines mit Drehkreuzen in Istanbul, Dubai oder Doha einen erheblichen Kosten- und damit Wettbewerbsvorteil. Die Verlagerung von Verkehr und Emissionen ohne Nutzen für die Umwelt und zu Lasten der europäischen Netzwerk-Carrier wäre die Folge. Hier müssen Parlament und Rat gegensteuern. Um Carbon-Leakage-Schutz und fairen Wettbewerb zu sichern, gibt es verschiedene regulatorische Optionen. Die EU sollte ihrem eigenen Vorbild folgen und auch für den Luftverkehr einen Ausgleichsmechanismus einführen, ähnlich wie sie ihn für andere Industrien vorsieht (Carbon-Border-Adjustment-Mechanism). Alternativ bietet sich ein anderer geografischer Geltungsbereich an oder ein Finanzierungsmodell, an dem alle Airlines beteiligt werden.

2. EU-ETS: Zubringerflüge wettbewerbsneutral gestalten

Mit der Revision des europäischen Emissionshandels sollen die Zahl der CO₂-Zertifikate sinken und freie Zuteilungen für den Luftverkehr abgeschafft werden. Da der ETS nur innerhalb Europas gilt, muss besonderes Augenmerk auf der Regulierung für Transerverkehre liegen. So wird etwa bei einer Reise von Lissabon über Frankfurt nach Bangkok der Zubringerflug mit einer EU-Airline nach Frankfurt vom ETS erfasst. Ein Zubringerflug mit einer Nicht-EU-Airline von

Lissabon nach Istanbul hingegen nicht. Das birgt das Risiko, dass Langstreckenverbindungen auf außereuropäische Drehkreuze verlagert werden und der scharfe Wettbewerb zwischen EU-Fluggesellschaften und ihrer starken Konkurrenz aus dem Mittleren und Nahen Osten weiter verzerrt wird. Daher ist es zwingend notwendig, Zubringerflüge zu Hubs in und außerhalb Europas gleichzubehandeln.

3. Kerosinsteuer geht am Ziel vorbei

Die Kerosinsteuer hat keine gezielte Wirkung auf die CO₂-Reduzierung, entzieht aber den europäischen Fluggesellschaften Geld, das sonst in Investitionen in Nachhaltigkeit und Klimaschutz fließen könnte. Eine solche Steuer wäre Rückenwind für außereuropäische Fluggesellschaften: Diese könnten unbelastet weiterfliegen, während Zubringerflüge über EU-Drehkreuze sowie innereuropäischer Verkehr – darunter auch die für viele EU-Länder so wichtigen touristischen Reisen – verteuert würden. Daher sollten die Pläne für eine Kerosinsteuer zu den Akten gelegt werden.

Klimaschutz in Luftverkehrsabkommen verankern

Die EU muss Wege finden, die beides ermöglichen: Ambitionierten und wirksamen Klimaschutz und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Airlines. Daher gilt es, Europa als Vorreiter bei der Dekarbonisierung des Luftverkehrs zu etablieren und gleichzeitig, das Ziel eines internationalen Level-Playing-Fields im Blick zu behalten. Ein wirksamer Hebel zur Sicherung eines global fairen Wettbewerbs sind Luftverkehrsabkommen. Sie sollte die EU künftig stärker nutzen, um Gegenseitigkeit bei Umwelt- und Sozialstandards festzuschreiben.

SAF fördern anstatt fossiles Kerosin verteuern: Ein Blick in die USA

Auch die USA setzen bei der Dekarbonisierung des Luftverkehrs auf SAF. Bis 2030 sollen 11 Milliarden Liter (3 Milliarden Gallonen) pro Jahr an SAF produziert werden, bis 2050 soll es genug SAF geben, um 100 Prozent der Nachfrage an Flugkraftstoffen zu decken. Zur Marktentwicklung setzen die USA nicht auf Quoten oder die Verteuerung des herkömmlichen Kerosins, sondern auf Investitionen und Impulse, etwa steuerliche Anreize für die Nutzung alternativer Kraftstoffe. 4,3 Milliarden US-Dollar sollen in SAF Projekte und Innovationen fließen.



Appell an künftige Bundesregierung

HEIMISCHEN LUFTFAHRT- STANDORT STÄRKEN

Deutschland hat gewählt. Wenn die Herausforderung der Regierungsbildung gemeistert ist, steht die künftige Bundesregierung vor einer weiteren Herkulesaufgabe. Sie muss Deutschland zu einem klimafreundlichen und gleichzeitig erfolgreichen Industriestandort machen. Dazu gehört auch, die heimische Luftfahrt zu stärken.

Der Transport von Medizinprodukten, die Sicherung internationaler Lieferketten, die Repatriierung gestrandeter Urlauber oder jüngst die Luftbrücke aus Afghanistan: Hier zeigen sich die unverzichtbaren Stärken des Fliegens. Beim Fliegen geht es um mehr als private Begegnungen und den für viele Regionen lebenswichtigen Tourismus. Die Globalisierung, die Integration aufstrebender Länder in die Weltwirtschaft, internationale Diplomatie und Politik – all das braucht den Luftverkehr und all das ist möglich, weil Deutschland (noch) eine starke Luftfahrt hat.

Diese Position wollen wir verteidigen. Wir nutzen die Krise zur Erneuerung und stärken unser Engagement für klimaschonendes Fliegen. Wir werden agiler, effizienter, nachhaltiger. Der Luftverkehr wird aber nur dann erfolgreich und international wettbewerbsfähig bleiben, wenn die Politik den Neustart nach der Krise und die Transformation des Luftverkehrs aktiv unterstützt.

Für unseren Erfolg als Exportnation muss die zukünftige Bundesregierung eine Balance zwischen Klimaschutzpolitik, der Sicherung von Mobilität und wirtschaftlicher Leistungskraft schaffen. Konkret brauchen wir:

- Offensive für eine leistungsfähige Infrastruktur:**
 Durch Zukunftsprojekte wie effiziente Sicherheitskontrollen ohne langes Warten, biometrisches Boarding, den „Single European Sky“, reibungslose Schnittstellen zwischen Zug und Flugzeug sowie die Anbindung des Münchener Flughafens an das ICE-Netz das Leben der Menschen und die Reputation des Landes gleichermaßen verbessern.
- Offensive für Investitionen und Innovationen:**
 Zukunftstechnologien, insbesondere die Marktentwicklung für nachhaltige Kraftstoffe, fördern und die Investitionskraft von Airlines und Flughäfen erhalten.
- Offensive für fairen Wettbewerb:**
 Wertschöpfung und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze durch ein internationales „Level-Playing-Field“ sichern. Das bedeutet, auf einseitige Belastungen für heimische Carrier zu verzichten und in den Verhandlungen zum Klimaschutz-Paket „Fitfor55“ auf eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der Maßnahmen zu pochen. Andernfalls drohen Verkehrs- und Emissionsverlagerungen in Regionen außerhalb der EU („Carbon Leakage“).

Passagierprognose 2021 gegenüber 2019

Nordamerika



Asien-Pazifik



Europa



Nahost



Grünes Kerosin

LUFTHANSA IST PILOTKUNDIN DER ERSTEN PTL-ANLAGE

Anfang Oktober ist in Werlte/Emsland die weltweit erste industrielle Produktionsanlage für Power-to-Liquid (PtL)-Kerosin eröffnet worden. Betreiber ist die Klimaschutzorganisation atmosfair. Die Lufthansa Group fördert das Pionierprojekt als Partner und Erstkunde. Jetzt gilt es, rasch einen Markt für nachhaltige Kraftstoffe aufzubauen.



Clip: Eröffnung der PtL-Anlage

Für CO₂-neutrales Fliegen sind sie ein entscheidender Hebel: Sustainable Aviation Fuels (SAF). Aktuell nutzen die Airlines der Lufthansa Group SAF, die aus landwirtschaftlichen

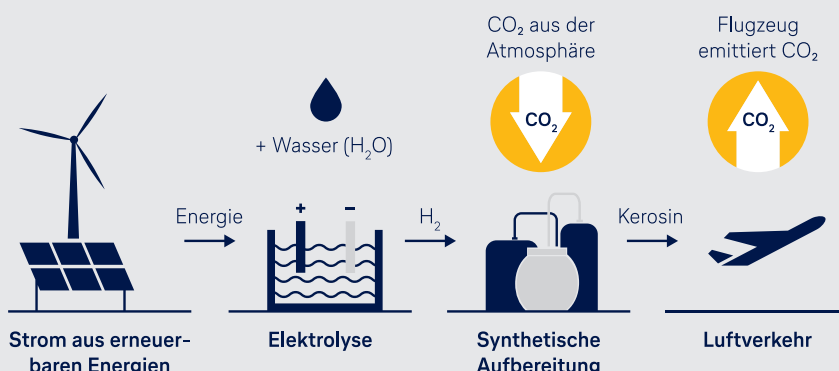
Abfällen oder alten Speiseölen hergestellt werden. In Europa sind wir der größte Abnehmer. Power-to-Liquid-Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien sind das Kerosin der Zukunft, waren aber bisher nur in Labormengen verfügbar. Die Anlage in Werlte ändert dies – wenn auch noch in kleinem Maßstab. Die Lufthansa Group wird in den kommenden fünf Jahren jährlich mindestens 25.000 Liter Kraftstoff von dort abnehmen und ihren Kunden zur Verfügung stellen. Erste Nutzer sind Lufthansa Cargo und Kühne+Nagel.

Nun kommt es darauf an, so rasch wie möglich PtL-Kerosin zur Marktreife zu bringen und Produktionskapazitäten in großem Umfang zu schaffen. Grundlage ist die PtL-Roadmap, die Anfang Mai von der Bundesregierung und der Industrie beschlossen wurde. Das Ziel: Bis 2030 sollen mindestens 200.000 Tonnen PtL-Kerosin im deutschen Luftverkehr zur Verfügung stehen. Das entspricht einem Drittel des Kraft-

stoffbedarfs des innerdeutschen Luftverkehrs. Wesentliche Aufgaben lauten:

- **Finanzierungskreisläufe schaffen:** Um die Marktentwicklung zu fördern und eine Produktion zu wettbewerbsfähigen Preisen zu erreichen, sollten die Einnahmen aus Luftverkehrsteuer und EU-Emissionshandel (ETS) in SAF investiert werden.
- **SAF-Quote wettbewerbsneutral umsetzen:** Da die Preise für SAF noch weit über denen für fossile Kraftstoffe liegen, führt die Quote, wie sie die EU-Kommission vorschlägt, zu Wettbewerbsverzerrungen und Carbon Leakage. Um das zu verhindern, braucht es eine Differenzierung zwischen Flügen, die ihr Ziel innerhalb Europas haben und solchen, die ins nichteuropäische Ausland gehen. Alternativ könnte der geografische Geltungsbereich angepasst oder ein Finanzierungsmodell etabliert werden, das alle Airlines einbezieht.
- **Technologie und Innovation fördern:** Die Anlage in Werlte zeigt, wie Produktionsprozesse im industriellen Maßstab aussehen können. Wie vereinbart, sollte die Bundesregierung unter anderem eine Plattform zur Entwicklung und Erprobung unterschiedlicher PtL-Herstellungsprozesse sowie eine Demonstrationsanlage aufbauen.

So funktioniert das Power-to-Liquid-Verfahren



Mit „Compensaid“ heute schon CO₂-neutral fliegen

Über die Kompensationsplattform „Compensaid“ bietet die Lufthansa Group Reisenden bereits heute die Möglichkeit, Emissionen auszugleichen und CO₂-neutral zu fliegen. Dafür kommen nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) auf Basis biogener Rohstoffe wie landwirtschaftlichen Abfällen oder alten Speiseölen zum Einsatz – wir sind derzeit europaweit der größte SAF-Abnehmer.

CleanTech Hub

NEUES KOMPETENZ- ZENTRUM FÜR KLIMASCHUTZ- TECHNOLOGIEN

Die Lufthansa Group will bis 2050 CO₂-neutral werden. Für den Betrieb am Boden soll das in unseren Heimatmärkten schon 2030 gelten. Zudem reduzieren die Konzernairlines kontinuierlich Müll und Plastik, sind Pioniere beim Einsatz von nachhaltigen Kraftstoffen und treiben wie keine andere Airline weltweit die Intermodalität voran.



Nachhaltigkeit gehört seit Jahrzehnten zur DNA der Lufthansa. Wir arbeiten intensiv daran, die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf die Umwelt zu begrenzen. Selbst im Pandemiejahr 2020 wurden konzernweit 34 Projekte verfolgt, etwa aus den Bereichen Gewichtsreduktion und Flugroutenoptimierung. Das dadurch eingesparte Kerosin entspricht dem Verbrauch von rund 200 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München nach New York mit einem Airbus A350-900.

Um ihr Engagement für Klima- und Umweltschutz weiter zu stärken, hat die Lufthansa Group ein neues Kompetenzzentrum, den CleanTech Hub, gegründet. Hier werden Initiativen und Technologien gebündelt und weiterentwickelt, die dabei helfen, CO₂- und Geräuschemissionen zu senken sowie Müll und Plastik zu reduzieren. Beispiele:

- **Aerodynamik verbessern:** Mit unserem Produkt AeroSHARK haben wir von der Natur gelernt. Genau wie die äußerst feine Haut des Hais die Reibung im Wasser minimiert, so optimiert die Flugzeugoberflächenstruktur AeroSHARK die Aerodynamik in der Luft. Das spart Treibstoff und Emissionen. Eine Integration dieser innovativen Technik in die weltweite Flugzeugflotte könnte jedes Jahr rund zwei Millionen Tonnen Kerosin einsparen.
- **Flugrouten optimieren:** Unser Lido Flight 4D zählt zu den leistungsstärksten Flugwegplanungs-Lösungen weltweit. Unter Berücksichtigung aktueller Daten optimiert das Tool die Route. Damit können Airlines Flugzeiten und Kosten reduzieren und bis zu fünf Prozent des benötigten Treibstoffs einsparen – für einen Netzwerk-Carrier bedeutet das jährliche CO₂-Einsparungen von rund 270.000 Tonnen.

- **Grünen Wasserstoff ausbauen:** Nachhaltige Flugkraftstoffe sind entscheidend, um die CO₂-Emissionen des Fliegens signifikant zu senken. Gemeinsam mit weiteren Partnern engagiert sich Lufthansa im Rahmen des Projekts HySupply für die Etablierung eines globalen Marktes für grünen Wasserstoff sowie für den Aufbau einer entsprechenden Lieferkette von Australien nach Deutschland.
- **Flotte erneuern und Emissionen kompensieren:** Moderne Flugzeuge sind bis zu 30 Prozent effizienter als ihre Vorgängergeneration. Daher erneuern wir konsequent unsere Flotte. Doch Klimaschutz ist auch Teamwork. Deshalb bieten wir zusätzlich mit Lufthansa Compensaid Privatpersonen und Unternehmen eine digitale Plattform, um die CO₂-Emissionen ihrer Flüge zu kompensieren.



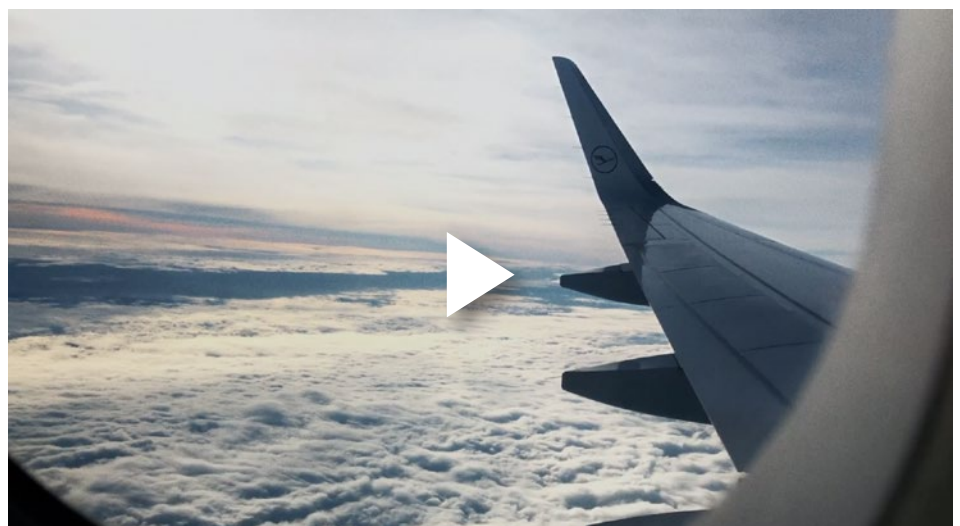
Lufthansa Group treibt Flottenmodernisierung voran

Der größte Hebel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beim Fliegen sind neue, effiziente Flugzeuge. Sie sparen bis zu 30 Prozent Treibstoff und CO₂. Die Lufthansa Group investiert trotz Krise konsequent: Bis Ende des Jahrzehnts übernehmen wir 177 neue Kurz-, Mittel- und Langstreckenflugzeuge. Erst Anfang Oktober hat die Lufthansa Group Leasingverträge für vier Airbus A350-900 Langstreckenflugzeuge unterzeichnet. Fast zeitgleich gibt Lufthansa Cargo ihren letzten von einst 19 MD-11 Frachter ab. Wesentliche Maßnahmen, um die Modernisierung der Lufthansa Group Flotte zu beschleunigen.

Verantwortungsvoll handeln

LUFTHANSA AUF DEM WEG ZUM CO₂-NEUTRALEN FLUG

Wir wollen auch in Zukunft Menschen einander näher bringen und Märkte weltweit verbinden. Verantwortungsvolles und innovatives Handeln sind dafür die Voraussetzung – deshalb ist die Lufthansa Group auf dem Weg zum CO₂-neutralen Fliegen.



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:

Hannah Grace Carter,
Jonas Diederich, Yannick Tubes

REDAKTIONSSCHLUSS:

13. Oktober 2021

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer