



# POLITIKBRIEF

August  
2022



<b>Maskenpflicht an Bord:</b> Deutscher Sonderweg ohne gute Gründe	1
<b>EU-Klimapolitik „Fit for 55“:</b> Koalitionsvertrag – nur ein Lippenbekenntnis?	2
<b>Verbraucherschutz im Luftverkehr:</b> Erstattungen und Ausgleichszahlungen im Überblick	4
<b>Datengesetz:</b> EU will Nutzung und fairen Austausch industrieller Daten fördern	6
<b>Nachhaltigkeit:</b> CO <sub>2</sub> -Reduktionsziele der Lufthansa Group validiert   Neuer Tarif für CO <sub>2</sub> -neutrales Fliegen   MoU für nachhaltigen Flugkraftstoff	8
<b>Kontakt:</b> Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	9

## Maskenpflicht an Bord

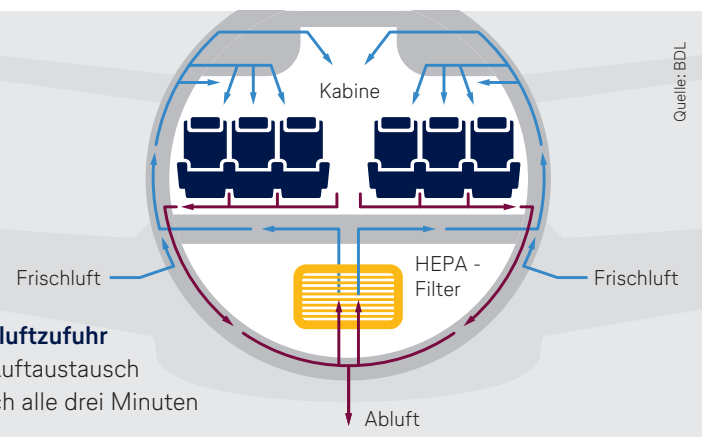
# DEUTSCHER SONDERWEG OHNE GUTE GRÜNDE

Am 24. August hat die Bundesregierung ihren Gesetzentwurf zur Änderung des Infektionsschutzgesetzes (IfSG) vorgelegt. Demnach soll die Maskenpflicht in Flugzeugen nicht nur beibehalten, sondern verschärft werden. Das würde den deutschen Sonderweg zementieren – ohne plausible Begründung. Bundestag und Bundesrat müssen im weiteren Gesetzgebungsprozess dringend für Nachbesserung sorgen.

### Saubere Kabinenluft

„Die Ansteckungsgefahr ist äußerst gering. Das hängt auch mit den Lüftungssystemen in Flugzeugen zusammen, die sind exorbitant besser als in allen anderen Verkehrsmitteln. Die filtern mehr als 99 Prozent der Keime heraus.“

**René Gottschalk, Leiter des Frankfurter Gesundheitsamtes**



### Stetige Frischluftzufuhr

Vollständiger Luftaustausch durchschnittlich alle drei Minuten

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass Passagiere an Bord von Flugzeugen, die in Deutschland starten oder landen, weiterhin Masken tragen müssen. Allerdings sollen künftig nur noch FFP2-Masken erlaubt sein. Bisher konnten Reisende auch OP-Masken nutzen. Das bedeutet eine erhebliche Verschärfung.

### Sonderregelung nicht begründbar

Ob in der U-Bahn, im Bus, in Clubs oder Konzerthallen – der Bund verzichtet auf einheitliche Regeln zum Tragen von Masken. Nur in Flugzeugen und dem Fernverkehr der Bahn soll eine Sonderregelung greifen. Dabei gibt es dafür keinerlei wissenschaftliche Begründung. Im Gegenteil: Das Robert-Koch-Institut (RKI) sieht keine erhöhte Ansteckungsgefahr an Bord von Flugzeugen. Die EU-Flugsicherheits- und Gesundheitsbehörden EASA und ECDC verzichten seit Mai auf eine verbindliche Vorgabe zur Maskenpflicht – die allermeisten Staaten handeln entsprechend.

### Internationale Isolierung – eine Fehlentwicklung

Unsere Nachbarländer, Großbritannien, die USA: Sie alle verzichten längst auf eine Maskenpflicht an Bord. Die Liste ließe sich beliebig fortführen. Für deutsche Airlines resultiert daraus ein massiver Wettbewerbsnachteil. Denn Passagiere, die die Wahl haben, über mehrere Stunden mit oder ohne Maske zu

fliegen, entscheiden sich meist für die komfortablere Variante. Zwar gilt die Maskenpflicht formal für alle Airlines, die von oder nach Deutschland fliegen. Aber es ist kein Geheimnis, dass Fluggesellschaften aus Ländern, in denen keine Maskenpflicht herrscht, die Regelung kaum umsetzen.

### Verständnis der Reisenden schwindet

Die deutsche Maskenpflicht hat die Akzeptanz vieler Passagiere längst verloren und führt zu Konflikten auf Kosten unserer Mitarbeitenden. Das gilt erst recht für einen deutschen Alleingang zugunsten der FFP2-Maske. Die Bundesregierung sollte jetzt auf Eigenverantwortung und Freiwilligkeit setzen. In Flugzeugen reinigen Hochleistungsfilter die Luft. Insofern ist schwer verständlich, warum hier strengere Regeln als in anderen Lebensbereichen gelten sollen.

Gute Politik ist nachvollziehbar und missachtet nicht die Verständlichkeit rechtlicher Gebote. Der Gesetzentwurf zum IfSG widerspricht diesen Prämissen fundamental: An der Maske verpflichtend festzuhalten, provoziert den Widerspruch der Flugreisenden und stellt eine erhebliche Belastung für unsere Crews dar. Eine FFP2-Maskenpflicht würde den Wettbewerbsnachteil für heimische Airlines weiter verschärfen. Eine Überarbeitung ist dringend gefordert.

## EU-Klimapolitik „Fit for 55“

# KOALITIONSVERTRAG – NUR EIN LIPPENBEKENNTNIS?

Seit mehr als einem Jahr wird in Brüssel über das „Fit for 55“-Paket verhandelt. Im Luftverkehr fehlen nach wie vor Konzepte für fairen Wettbewerb mit der außereuropäischen Konkurrenz und gegen Carbon Leakage. In den anstehenden Trilog-Verhandlungen wird sich entscheiden, wie ernst es der Bundesregierung ist, heimische Airlines und Arbeitsplätze nicht zu benachteiligen.

„Unser Ziel ist die Schaffung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb für einen wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr“, sagt der Koalitionsvertrag. Diese Ankündigung ist richtig. Entscheidend aber ist, dass sie in handfeste Politik mündet. Der Lackmustest ist das EU-Klimaschutzpaket. Wenn die Bundesregierung ihren selbst gesetzten Anspruch einlösen will, muss sie im Luftverkehr eine Korrektur der „Fit for 55“-Pläne erwirken. Denn die bisherigen Vorschläge würden massive Wettbewerbsnachteile für europäische Netzwerkairlines und Drehkreuze schaffen. Profitieren würden Fluggesellschaften und Hubs am Bosphorus und Persischen Golf.

Insbesondere zwei Dossiers müssen nachgebessert werden: „ReFuelEU Aviation“ zur Einführung einer Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF), und die Reform des Emissionshandels-systems (ETS).

### SAF-Quote belastet einseitig europäische Luftfahrt

Eine SAF-Quote kann die Nachfrage und damit die bisher geringe Produktion von grünem Kerosin ankurbeln. Allerdings steigen die Treibstoffkosten durch die deutlich teureren SAF erheblich. Für einen möglichst großen Klimaschutzeffekt und einen ausgewogenen Wettbewerb muss die Quote so ausgestaltet werden, dass sie nicht einseitig EU-Airlines trifft, sondern auch Nicht-EU-Carrier angemessen berücksichtigt. Die geplante SAF-Quote soll aber nur für Abflüge aus der EU gelten. Damit würden Flugverbindungen über europäische Drehkreuze deutlich teurer werden. Der Preisanstieg bei Reisen über Istanbul oder Dubai hingegen wäre marginal, weil beim Umstieg an diesen Hubs keine SAF-Kosten anfallen würden. Diese Schiefelage gilt es zu beheben.

### ETS-Reform wettbewerbsneutral umsetzen

Auch der ETS ist grundsätzlich ein wirksames Klimaschutzinstrument, weil er CO<sub>2</sub> bepreist, begrenzt und reduziert. Da

## „Fit for 55“ belastet Europas Drehkreuze massiv

Entwicklung der Flugticketpreise über einzelne Drehkreuze



Quelle: SEO Amsterdam Economics, 2022; Szenario 2030

## Entwicklung der Passagierströme durch „Fit for 55“

Beispiel Hamburg - Bangkok im Jahr 2035: Das „Fit for 55“-Programm verteuert die Ticketpreise über das Drehkreuz Frankfurt um rund 100 Euro. Bei einem Umstieg in Istanbul betragen die „Fit for 55“-Zusatzkosten nur ein Fünftel. Insgesamt ist für die EU-Drehkreuze ein Nachfragerückgang von 15 Prozent zu erwarten, während die Nachfrage über Nicht-EU-Hubs über 24 Prozent wachsen wird.



Quelle: SEO Amsterdam Economics, 2022; Szenario 2035

er aber nur für Flüge innerhalb der EU gilt, ist er für europäische Netzwerkairlines und Flughäfen ein Nachteil im interkontinentalen Umsteigeverkehr. Denn Zubringerflüge über EU-Drehkreuze unterliegen dem ETS, Transferverbindungen über nicht-europäische Hubs hingegen nicht. Anstatt die ETS-Reform für die dringend notwendige Korrektur dieser Wettbewerbsverzerrung zu nutzen, plädiert das Europäische Parlament sogar für eine Verschärfung, indem es den ETS-Geltungsbereich auf alle Abflüge in der EU ausweiten will. Das würde bedeuten, dass EU-Airlines für die Gesamtstrecke ETS-Zertifikate kaufen müssen, d.h. für den in Europa kürzeren Zubringerflug und die Langstrecke. Im Gegensatz dazu sparen sich Fluggesellschaften mit einem Transfer-Flug über ein nicht-EU-Drehkreuz (z.B. Istanbul, Doha, Dubai) den Einkauf der Zertifikate für den langen und besonders teuren Teil der Strecke.

Bereits ohne die Erweiterung des Geltungsbereichs wird der Transferverkehr stark auf Drehkreuze außerhalb der EU verlagert, mit der Folge, dass 130.000 bis 260.000 Arbeitsplätze gefährdet wären, wie eine kürzlich vorgestellte Studie\* zeigt. Mit einer Erweiterung auf alle Abflüge in der EU würden sich die Effekte weiter verschärfen.

### SAF Allowances ausweiten

Um die Kosten für SAF zu reduzieren, haben EU-Parlament und Rat die sogenannten SAF Allowances vorgeschlagen. Die Idee: Fluggesellschaften, die aufgrund der Quote die teuren SAF tanken, erhalten dafür in einem bestimmten Umfang ETS-Zertifikate. So könnte der Kostennachteil für EU-Airlines etwas abgemildert werden. Das notwendige Level-Playing-Field mit Fluggesellschaften außerhalb der

EU wird dadurch aber nicht vollständig erreicht. Aufgrund der nach 2030 stark ansteigenden SAF-Quote und der abnehmenden Anzahl von ETS-Zertifikaten kann dieses Modell ein erster Schritt, aber keine dauerhafte Lösung sein. Langfristig muss ein anderer, adäquater Ausgleichsmechanismus gefunden werden. Im Trilog kommt es jetzt darauf an, die SAF Allowances so auszugestalten, dass sie die SAF-Mehrkosten zwischen EU- und Nicht-EU-Airlines bis zu einer grundlegenden Neuregelung ausgleichen.

Der Erfolg der geplanten Klimaschutzmaßnahmen für den Luftverkehr misst sich daran, ob es gelingt, diesen industriepolitischen Bumerang noch abzufangen. Aktuell droht die Gefahr, dass Konnektivität und Wertschöpfung in Europa verloren gehen – zugunsten von Unternehmen in autokratisch geführten Staaten. Europa darf nicht auch noch in der Verkehrspolitik von Drittländern abhängig werden.

### Balance zwischen Klima- und Industriepolitik

Der Bundeskanzler selbst hat kürzlich betont, worauf es bei der Transformation der Wirtschaft ankommt: „Unsere Industrie soll aus dem Wandel, der vor uns liegt, gestärkt hervorgehen. Ich will, dass es hier nicht weniger Arbeitsplätze gibt, sondern mehr. Und Deutschland soll klimaneutral werden und wettbewerbsfähiges Industrieland bleiben“. Das ist richtig, aber alles andere als einfach. Europa und Deutschland wollen und müssen Treiber beim Klimaschutz sein und gleichzeitig ihre wirtschaftliche Prosperität erhalten. Das geht nur gemeinsam mit Unternehmen, die investitions- und innovationsstark sind. Ob das in Zukunft gelingt, hängt auch davon ab, welche politischen Weichen jetzt gestellt werden.

\* SEO Amsterdam Economics: Aviation fit for 55 - Ticket prices, demand and carbon leakage, März 2022

## Verbraucherschutz im Luftverkehr

# ERSTATTUNGEN UND AUSGLEICHSZAHLUNGEN IM ÜBERBLICK

Kapazitätsengpässe, zu wenig Mitarbeitende und hohe Krankenstände haben in diesem Sommer – bei zugleich unerwartet hoher Nachfrage – zu Verspätungen und Flugstreichungen im nationalen und internationalen Luftverkehr geführt. Dabei sind die Fluggastrechte in den Fokus gerückt. Besteht politischer Handlungsbedarf?

Die Rechte von Passagieren im Luftverkehr beruhen wesentlich auf der europäischen Fluggastrechte-Verordnung (VO 261/2004). Diese unterscheidet zwischen der Erstattung von Ticketkosten einerseits und der Ausgleichszahlung (Entschädigung) andererseits.

### 1. Erstattungen: Lufthansa zahlt pünktlich

Im Falle einer Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung von mindestens fünf Stunden haben Fluggäste ein Wahlrecht: Sie können zwischen der Erstattung ihrer gezahlten Ticketkosten und einer vergleichbaren Beförderung entscheiden. Die Erstattung müssen Airlines innerhalb von sieben Tagen leisten. Trotz der jüngst außergewöhnlich vielen Stornierungen zahlt Lufthansa die Erstattungen nahezu vollständig in dieser gesetzlich vorgegebenen Frist.

Insofern gibt es für die politische Initiative zur Abschaffung der sogenannten Vorkasse-Praxis, bei der die Reisenden ihre Tickets vor der Flugreise bezahlen, keinen Anlass. Auch in vielen anderen Branchen ist die Vorauszahlung üblich, allerdings zumeist ohne derart kurze Rückzahlungsfristen. Der Bahnverkehr und die Veranstaltungsbranche sind nur zwei Beispiele.

### Vorauszahlungspraxis beibehalten

Ein Verbot der Vorauszahlung im Luftverkehr wäre wenig zielführend. Denn die Vorauszahlung nutzt Passagieren und Fluggesellschaften: Während die Airlines Planungssicherheit erhalten, um Kapazitäten ökonomisch und ökologisch sinnvoll auszulasten, profitieren die Kunden von Frühbucherrabatten. Diese Rabatte sind nur dank Vorauszahlung darstellbar. Zudem hat der Fluggast bereits heute die Wahl: Wer eine Vorauszahlung über einen längeren Zeitraum vermeiden möchte, kann seinen Flug kurzfristig buchen. Das Vorkasse-Prinzip hat viele Vorteile, eine Abschaffung wäre kontraproduktiv.

### Vorteile Vorkasse im Luftverkehr



Frühbucher-  
rabatte



Optimale  
Auslastung



Schnelle  
Rückzahlung

### 2. Ausgleichszahlungen: EU-Rechtsgrundlage verbessern

Unabhängig von einer Erstattung steht Fluggästen unter bestimmten Voraussetzungen auch eine Ausgleichszahlung von 250 bis 600 Euro zu. Dies gilt, sofern keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen, beispielsweise ein Unwetter oder ein medizinischer Notfall. Die Pflicht zur Entschädigung soll nur greifen, wenn die Airline die Unregelmäßigkeit im Flugbetrieb zu vertreten hat.

Das Problem: „Außergewöhnliche Umstände“ sind in der maßgeblichen EU-Verordnung nicht definiert. Dies führt zu großer Unsicherheit. Mit 175 Verfahren vor dem EuGH zählt die VO 261 zu den besonders umstrittenen Rechtsvorschriften. Für Kundinnen und Kunden ist die Rechtslage kaum zu überblicken und auch den Airlines fehlen klare Kriterien. Wartezeiten und Gerichtsverfahren sind die Folge.

Die Entscheidungen des EuGH sind auf bedenkliche Weise an die Stelle des Gesetzgebers getreten. So ist die Ausgleichspflicht im Fall von Streiks als unverhältnismäßig und übergriffig abzulehnen. Hier besteht politischer Handlungsbedarf, um Rechtssicherheit sowie Ausgewogenheit für alle Beteiligten zu schaffen. Eine eindeutige Definition der „außergewöhnlichen Umstände“ kann Gerichtsverfahren vermeiden, Ausgleichszahlungen beschleunigen und zu mehr Ausgewogenheit im Katalog der Anspruchskriterien führen.

Zeitliche Fristen und Beträge

Erstattungen



Klarer Sachverhalt,  
Erstattung innerhalb  
von 7 Tagen



Rückzahlung der  
Ticketkosten

Ausgleichszahlungen



Komplexe Rechtslage,  
Einzelfallprüfung,  
keine 7-Tage-Frist



Pauschale  
Kompensationszahlung

**3. Automatisierung von Ausgleichszahlungen:  
Was ist genau gemeint?**

Sehr pauschal klingt das im Koalitionsvertrag enthaltene Ziel, Ausgleichszahlungen bei allen Verkehrsträgern zu automatisieren. Bei der Prüfung von Ausgleichszahlungen müssen zahlreiche Einzelfaktoren berücksichtigt werden. Entscheidend ist immer der konkrete Reiseweg. Ein Beispiel: Ein Flug von Barcelona nach Frankfurt ist verspätet. Ein Passagier möchte nach Frankfurt. Durch die Verspätung könnte er einen Ausgleichsanspruch haben. Ein anderer Passagier möchte in Frankfurt umsteigen, um nach Singapur zu fliegen. Durch eine lange Umstiegszeit erreicht er trotz der Verspätung seinen Anschlussflug und kommt pünktlich an sein Reiseziel. Damit ergibt sich für ihn kein Ausgleichsanspruch. Obwohl beide Personen im gleichen Flugzeug saßen, sind die Fälle rechtlich unterschiedlich zu behandeln.

Hinzu kommt: Die Ausgleichszahlung steht dem Passagier zu. Häufig aber sind Passagier und Ticketzahler nicht identisch – zum Beispiel bei einer Dienstreise. Den Fluggesellschaften liegen die Kontodaten des Zahlenden vor, aber nicht die des Passagiers. All das zeigt: So gut der Vorschlag automatisierter Ausgleichszahlungen klingt, in der Praxis wäre er so nicht umsetzbar. Gleichwohl sind Prozesse weiter zu digitalisieren und zu vereinfachen. Daran arbeitet Lufthansa tagtäglich. So bieten wir unseren Kundinnen und Kunden immer weitere Self-Service-Anwendungen an, beispielsweise um Erstattungen und Umbuchungen per App oder Chat-Bot zu beantragen.

## Datengesetz

# EU WILL NUTZUNG UND FAIREN AUSTAUSCH INDUSTRIELLER DATEN FÖRDERN

Optimierter Flugbetrieb, mehr Innovation, weniger Emissionen – der Vorschlag der EU-Kommission für ein Gesetz für „faire und innovative Datennutzung“ bietet dafür enorme Chancen. Der Grundsatz: Wer ein vernetztes Gerät kauft, soll Zugriff und Kontrolle über die erzeugten Daten bekommen. Das ist auch für Flugzeugdaten sinnvoll und überfällig. Mit dem pauschalen Hinweis auf „Geschäftsgeheimnisse“ darf dieses wichtige Vorhaben nicht verschleppt oder gar verhindert werden.

Kern der Pläne ist laut Digitalkommissarin Vestager, „Verbrauchern und Unternehmen noch mehr Mitspracherecht einzuräumen, was mit ihren Daten geschehen darf“. Dies ist auch im Luftverkehr dringend nötig. Ein Lufthansa Flugzeug generiert mit modernen Sensoren im Betrieb ca. 2,5 Terabyte Daten am Tag. Das entspricht dem Datenvolumen von über 600 Kinofilmen. Diese Daten können bisher nicht von Lufthansa ausgelesen und verwertet werden. Das verhindern die Flugzeughersteller. Den Airlines wird auf diese Weise ein wichtiges Innovationspotenzial vorenthalten. Das EU-Gesetz soll nun erstmals regeln, wer unter welchen Bedingungen industrielle Daten nutzen darf: der Hersteller oder der Nutzer? Mit dem sogenannten „Data Act“ gibt die EU-Kommission eine klare Antwort. Wer ein vernetztes Gerät kauft, hat Anspruch darauf, die nutzungsrelevanten Daten zu kennen. Was selbstverständlich klingt, ist bislang nicht der Fall.

### Fairer Datenzugang für Hersteller UND Airlines

Flugzeughersteller kontrollieren bislang den Datenfluss vom Sensor über das Flugzeug bis zum Boden. Um vom Hersteller Zugriff auf relevante Daten zu erhalten, müssen die Airlines mühsame Verhandlungen führen. Flugzeughersteller bauen so ihr Datenmonopol aus und bieten exklusive Dienste an, die ausschließlich über ihre Plattformen verfügbar sind. Hier soll der Data Act helfen. Für Lufthansa würde das konkret den Zugang, die Kontrolle und die Nutzung jener Daten bedeuten, die im Flottenbetrieb erzeugt werden.

### Mehr Effizienz und Innovation

Der Zugang zu Daten – idealerweise in Echtzeit – ermöglicht es den Airlines, den Lebenszyklus und den Treibstoffverbrauch ihrer Flugzeugflotten besser zu analysieren und zu optimieren. So können etwa ältere Komponenten durch die Auswertung



### Flugzeuge = XXL-Datenproduzenten

Moderne Lufthansa Flugzeuge generieren pro Tag etwa 2,5 Terabyte Daten. Das entspricht dem Datenvolumen von über 600 Kinofilmen.



von Sensor-Daten frühzeitig identifiziert und gewartet werden, bevor sie ausfallen (= predictive maintenance). Ein Beispiel: Triebwerke, welche im Verhältnis zu baugleichen Modellen ein ungewöhnliches Verhalten zeigen, können vorzeitig gereinigt, aus dem Betrieb genommen oder gewartet werden. Eine Erweiterung auf weitere Flugzeug-Systeme würde die Öko-effizienz des Flugbetriebs zusätzlich erhöhen.

Zudem soll der Data Act das Teilen der Daten mit Dritten – beispielsweise Wartungsbetrieben, KMUs, Start-ups und Universitäten – vereinfachen. Dadurch würden neue Geschäftsmodelle und mehr Wettbewerb entstehen. Beides unterstützt Airlines dabei, kosteneffizienter und nachhaltiger zu operieren.

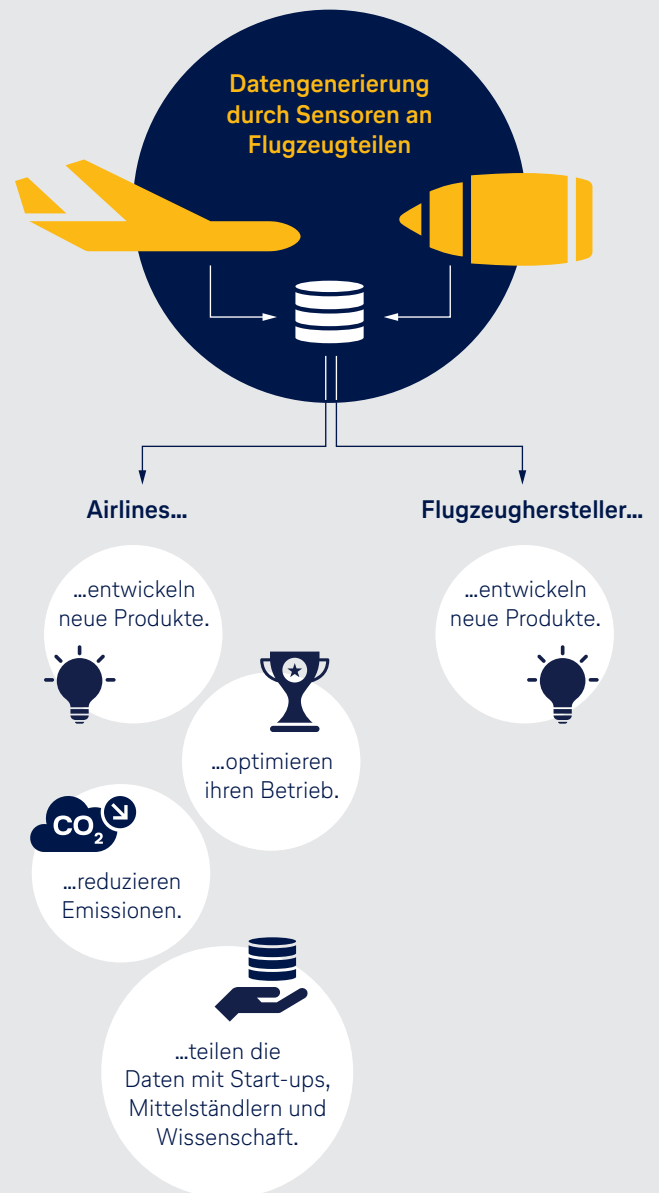
Derzeit beraten EU-Parlament und Rat den Gesetzesvorschlag. Die anstehenden Entscheidungen setzen den Rahmen für das industrielle Datenmanagement in Europa in den nächsten Jahrzehnten. Gerade im Luftverkehr sind die technologischen und ökologischen Innovationspotenziale enorm. Daher sollten die Vorschläge der Kommission rasch umgesetzt werden.

### Folgende Aspekte sind entscheidend:

- Airlines sollten Zugang zu und Kontrolle über die in ihrem Flugbetrieb generierten Daten erhalten und diese Daten an beauftragte Dritte weitergeben können. So entstünde ein fairer Innovationswettbewerb für effizientes und klimaschonendes Fliegen.
- Die Einwände der Flugzeughersteller dürfen das Projekt nicht verzögern. Sie sorgen sich häufig um die Wahrung von Geschäftsgeheimnissen und den damit verbundenen Schutz geistigen Eigentums. Der Data Act bezieht sich aber ausschließlich auf die Daten, die im Betrieb aufgezeichnet und ausgelesen werden können. Durch die Auswertung dieser Betriebsdaten können weder Fluggerät noch einzelne Komponenten nachgebaut werden.

### Mehrwert durch Datenteilung schaffen

Vorschlag EU-Kommission: Hersteller und Nutzer teilen sich die Daten



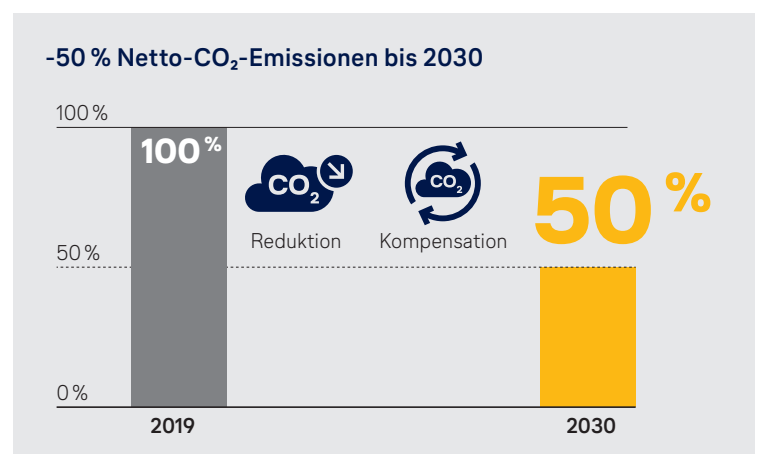


## Als erste Airline-Gruppe Europas

# CO<sub>2</sub>-REDUKTIONSZIELE DER LUFTHANSA GROUP VALIDIERT

CO<sub>2</sub>-neutral bis 2050, Halbierung der Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 gegenüber 2019: Die Lufthansa Group verfolgt einen klaren Reduktionspfad – der nun erfolgreich durch die Science Based Targets Initiative (SBTi) validiert wurde.

Als erste Airline Gruppe in Europa verfolgt die Lufthansa Group wissenschaftlich fundierte CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele. Gemäß den SBTi-Kriterien will die Lufthansa Group ihre CO<sub>2</sub>-Intensität – also die Treibhausgasemissionen pro beförderter Nutzlast, sei es Passagiere oder Fracht – bis 2030 um 30,6 Prozent gegenüber 2019 reduzieren. Das entspricht einer absoluten CO<sub>2</sub>-Reduktion von 18 Prozent. Ergänzend will der Konzern sein selbst gestecktes Ziel einer Halbierung der Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 über Kompensationsmaßnahmen erreichen. SBTi ist eine Kooperation zwischen United Nations Global Compact, dem World Resources Institute (WRI) und dem World Wide Fund for Nature (WWF).



## Weltweit Pionier

# NEUER TARIF FÜR CO<sub>2</sub>-NEUTRALES FLIEGEN

Die Lufthansa Group baut ihr Angebot für CO<sub>2</sub>-neutrales Fliegen weiter aus und testet seit Anfang August in Skandinavien sogenannte Green Fares: Für Flüge ab Norwegen, Schweden und Dänemark mit den Konzernairlines Lufthansa, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines können Kunden und Kundinnen Flugtickets kaufen, die bereits einen vollständigen

CO<sub>2</sub>-Ausgleich beinhalten. Dieser erfolgt dabei zu 80 Prozent über hochwertige Klimaschutzprojekte und zu 20 Prozent über den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe. Die Green Fare wird optional in der Online-Buchungsmaske angezeigt – weltweit das erste Angebot dieser Art.

## Nachhaltiger Flugkraftstoff

# MOU MIT SHELL

Shell und die Lufthansa Group haben eine Absichtserklärung (MoU) über die weltweite Lieferung von nachhaltigem Flugkraftstoff unterzeichnet. Die Airline-Gruppe will zwischen 2024 und 2031 bis zu 1,8 Millionen Tonnen Sustainable

Aviation Fuels (SAF) von Shell beziehen. Kommt es dazu, wäre es nicht weniger als eine der bedeutendsten kommerziellen SAF-Kooperationen im Luftverkehr. Die Lufthansa Group ist bereits heute größte Abnehmerin von SAF in Europa.

**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**

Leiterin politische Kommunikation  
und Media Relations Berlin  
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](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:**

Markus Karassek, Friederike Kürzel,  
Alexander Lutz, Dr. Christoph Muhle,  
Yannick Tubes, Claudia Walther

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

29. August 2022

**AGENTURPARTNER:**

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

**DISCLAIMER:**

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