



POLITIKBRIEF

Februar
2022



Aviation Alliance Fit for 55

Fairen Wettbewerb sichern und Carbon Leakage vermeiden (mit Info-Video)

1

Drehkreuzverbindungen

Effiziente Hubs stärken

3

Single European Sky

EU-Klimapolitik erhöht Handlungsdruck

4

Kompensieren im Flug

CO₂-Emissionen an Bord ausgleichen

5

Kompensieren vor der Haustür

Eurowings bietet CO₂-Ausgleich mit Projekten in Deutschland

5

Kreislaufwirtschaft

Lufthansa und Fraport recyceln Millionen PET-Flaschen

5

Kontakt: Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group

6

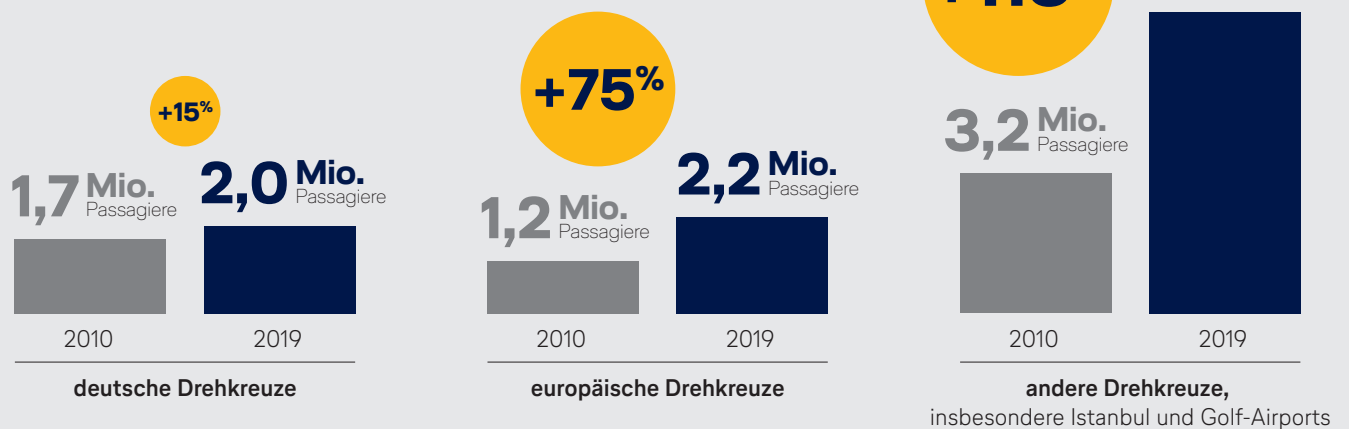
Aviation Alliance Fit for 55

FAIREN WETTBEWERB
SICHERN UND CARBON
LEAKAGE VERMEIDEN

Airlines und Airports sind bekanntlich nicht immer einer Meinung. Aber bei Fit for 55 eint europäische Netzwerkcarrier und Drehkreuze eine Sorge: Das EU-Klimaschutzpaket könnte sie im weltweiten Wettbewerb erheblich schwächen. Sie fordern ein internationales Level-Playing-Field mit der Konkurrenz aus dem Nahen Osten, China, den USA und der Türkei.

Verkehrsströme verlagern sich

Immer mehr Fluggäste steigen auf ihrer Reise nach Asien oder Afrika in Istanbul, Dubai oder Doha um. Als Transferland büßt Deutschland seine vormalige Rolle ein. Passagierströme von Deutschland nach Afrika und Asien 2010 vs. 2019 via:

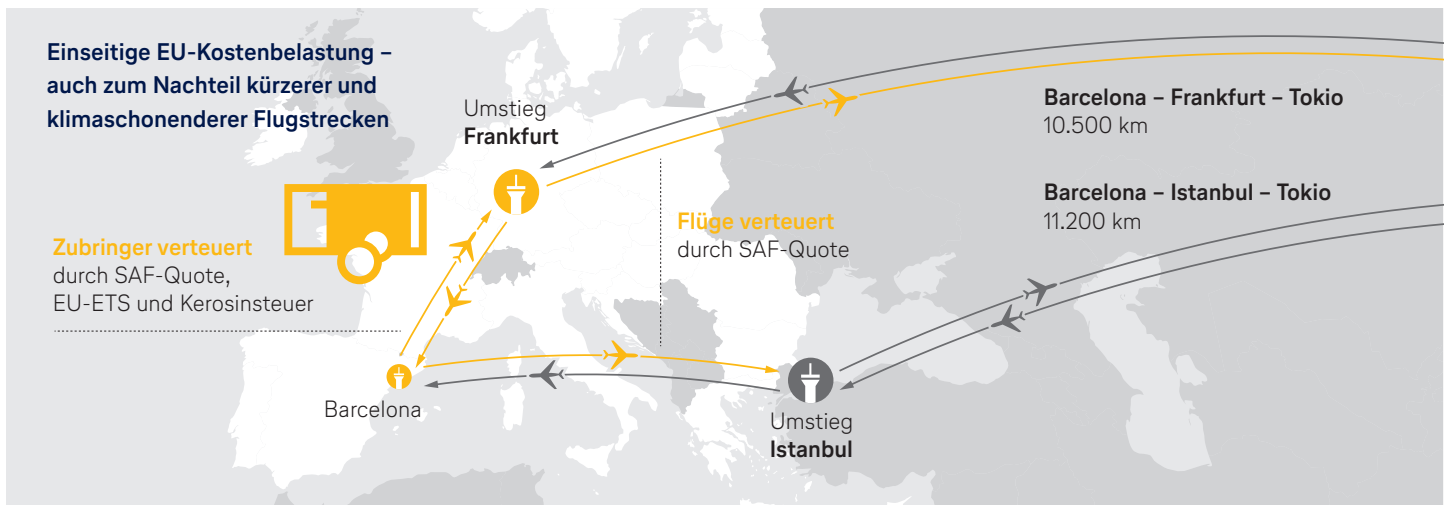


Sie binden Europa an die Welt an und sichern internationale Wirtschaftsbeziehungen und Lieferketten: europäische Netzwerk-Airlines und Drehkreuze. Um als „Global Player“ erfolgreich zu sein, braucht Europa eine starke Luftfahrt. Diesem unverzichtbaren Wert stehen die Auswirkungen des Fliegens auf die Umwelt entgegen. Daher ist es richtig, dass die EU mit Fit for 55 auch für den Luftverkehr ambitionierte Klimaziele verfolgt.

Drehkreuze im Wettbewerb

Dafür bedarf es einer Klimapolitik, die Emissionen effektiv reduziert, Carbon Leakage vermeidet und fairen internationalen Wettbewerb sichert. Genau hier aber sieht die „Aviation Alliance Fit for 55“ dringenden Nachbesserungsbedarf: Das neue Bündnis aus Drehkreuzflughäfen und Netzwerkcarriern,

darunter die Airlines der Lufthansa Group, befürchtet bei Umsetzung der bisherigen Pläne erhebliche Wettbewerbsnachteile. Denn anders als Low-Cost-Airlines – die nur in Europa fliegen – konkurrieren sie mit Fluggesellschaften und Hubs vom Bosphorus oder Persischen Golf, die kaum Klimaschutzanstrengungen unternehmen müssen. Die Kritik: Sowohl die Verschärfung des europäischen Emissionshandels als auch die geplante Quote für nachhaltige und damit teurere Kraftstoffe erhöhen einseitig die Kosten für Langstreckenflüge mit Umstieg über EU-Hubs. Profitieren würden Drehkreuze nahe der EU wie Istanbul, Dubai oder Moskau und touristische Regionen außerhalb der EU. Denn Verbindungen dorthin würden vergleichsweise günstiger, mit dem Effekt, dass CO₂-Emissionen verlagert, nicht vermieden werden.



Einseitige Kostenbelastung

Auch wenn Low-Cost-Airlines und jüngst sogar der Dachverband der europäischen Umweltorganisationen, Transport & Environment, versuchen, das Carbon-Leakage-Risiko klein-zureden, zeigen Analysen deutlich, wie sehr die Preisschere durch die Fit-for-55-Maßnahmen zu Lasten Deutschlands und Europas aufgehen würde. Zwei Beispiele: Während Tickets am Flughafen Frankfurt bis 2035 mehr als 25 Prozent teurer würden, läge der Kostenanstieg in Istanbul bei nur 4 Prozent. Infolgedessen würde die Nachfrage in Frankfurt um rund 15 Prozent zurückgehen, während Istanbul mit einem Wachstum an Fluggästen rechnen könnte. Im Jahr 2040 wären die Mehrkosten für eine Reise von Stockholm nach Bangkok über München allein durch Fit for 55 dreimal so hoch wie bei demselben Flug mit Umstieg in Istanbul. Für bestimmte Strecken, etwa Hamburg-Bangkok, zeigt sich zudem, dass der Transfer über außereuropäische Drehkreuze mehr CO₂-Emissionen verursacht als der Flug über ein EU-Hub.

Fit for 55 für den Luftverkehr

Wie es gelingen kann, Carbon Leakage zu vermeiden und fairen Wettbewerb zu sichern.



Europas Drehkreuze seit einem Jahrzehnt unter Druck

Ein solcher Verlust von Wertschöpfung und Konnektivität ohne positiven Effekt auf das Klima kann weder Ziel noch Nebenwirkung europäischer Politik sein. Zumal Drehkreuze in Deutschland und Europa bereits in den Jahren vor der Pandemie unter Druck geraten sind. Denn immer mehr Fluggäste steigen Untersuchungen des Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrums (DLR) zufolge auf ihrer Reise nach Asien oder Afrika in Istanbul, Dubai oder Doha um: Zwar nahm der Verkehr in den Jahren 2010 bis 2019 von Deutschland nach Asien und Afrika um 73 Prozent zu – als Transferland spielt Deutschland aber kaum eine Rolle (+15 Prozent), denn dieses Wachstum erfolgte überwiegend auf Routen über Istanbul und Drehkreuze außerhalb Europas (+115 Prozent).

Dieser Trend darf nicht durch falsche politische Weichenstellungen zusätzlich forciert werden: Der Erfolg der europäischen Regulierung wird maßgeblich davon abhängen, ob es gelingt, nicht nur innerhalb Europas fairen Wettbewerb zu sichern, sondern auch ein Level-Playing-Field mit nichteuropäischen Airlines und Hubs zu schaffen.

Aviation Alliance Fit for 55

In dem neuen Bündnis haben sich aktuell 19 Drehkreuzflughäfen und Netzwerkcarrier, darunter die Airlines der Lufthansa Group, zusammengeschlossen. Sie befürchten bei Umsetzung der bisherigen Pläne erhebliche Wettbewerbsnachteile.



Mehr unter: www.aviationalliance.eu

Drehkreuzverbindungen

EFFIZIENTE HUBS STÄRKEN

Für kürzere Strecken in Europa ist der Direktflug erste Wahl. Wer interkontinental reist, steigt meist an einem Drehkreuz um. Grund: Das Hub-System ermöglicht ein breites Angebot an Langstreckenverbindungen, das mit Direktflügen allein nicht darstellbar ist. Der Mix aus Umsteigern und Lokalpassagieren sichert die erforderliche Auslastung der Langstreckenflieger – ökonomisch und ökologisch optimal.

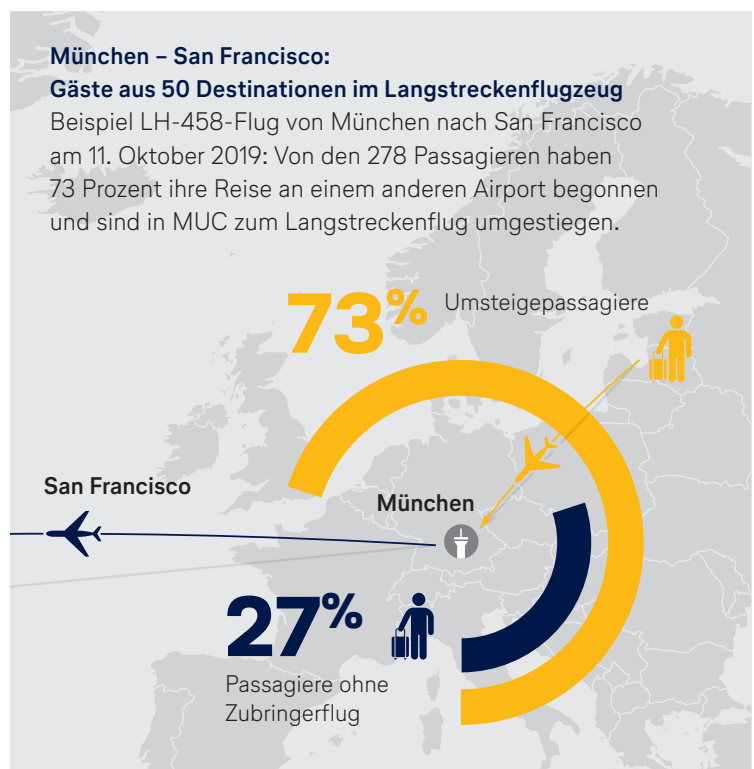
Die Airlines der Lufthansa Group bieten über die Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel ihren Kunden ein breites Netz von aufeinander abgestimmten Langstreckenflügen. Indem wir Passagiere aus vielen Ländern an großen Flughäfen bündeln – die dann gemeinsam in einem Flugzeug an ihr Ziel reisen – schaffen wir eine gute Konnektivität zu wettbewerbsfähigen Preisen. Das Fliegen über Hub-Systeme ist sehr effizient. Um zwölf Städte direkt miteinander zu verbinden, braucht es 66 Einzelstrecken. Ein Drehkreuz-System benötigt lediglich zwölf Strecken. Zudem ergeben sich Vorteile beim Klimaschutz: Denn mit einer hohen Auslastung in möglichst großen Flugzeugen sinkt der Kraftstoffverbrauch pro Passagier.

Airline-Partnerschaften sichern weltweite Anbindung

Durch Kooperationen mit anderen internationalen Airline-Partnern kann die Lufthansa Group zusätzliche Langstreckenverbindungen in alle Welt anbieten und gut auslasten. In der Star Alliance zum Beispiel arbeiten Lufthansa, United Airlines und Air Canada in einem weitreichenden Joint Venture zusammen: Auf Strecken zwischen den Heimatländern bewerten die drei Partner – die zu Transatlantikstrecken stets von ihren Drehkreuzen starten – gemeinsam die Kapazitäten und entscheiden, wer für den Betrieb am besten geeignet ist.

Drehkreuzsystem stärken

Netzwerk-Airlines binden über Drehkreuze und Partnerschaften Europa an die Welt an. Allerdings verlagert sich immer



mehr Transferverkehr zu Hubs außerhalb Europas. Immer mehr Reisende steigen in Dubai, Doha oder Istanbul um. Dieser „Erfolg“ wird über eine Industrie- und Unternehmenspolitik ermöglicht, die auf Kosten sozialer und ökologischer Standards geht. Der für EU-Luftverkehrsunternehmen damit verbundene Verlust an Wertschöpfung darf durch politische Regulierung der EU nicht noch verstärkt werden. Das heißt: Klimaschutzvorgaben, wie sie aktuell die Fit for 55 Initiative plant (siehe vorheriger Artikel), dürfen Flüge in und aus der EU nicht einseitig verteuern. Andernfalls setzen sie Anreize, über außereuropäische Drehkreuze zu fliegen („Carbon-Leakage“). Um hier ausgewogene Lösungen zu finden, braucht es auch das Engagement der Bundesregierung im europäischen Rat. Zumal sie im Koalitionsvertrag angekündigt hat, die Luftverkehrswirtschaft leistungsfähig weiterzuentwickeln und sich im internationalen Wettbewerb für faire Rahmenbedingungen einzusetzen.

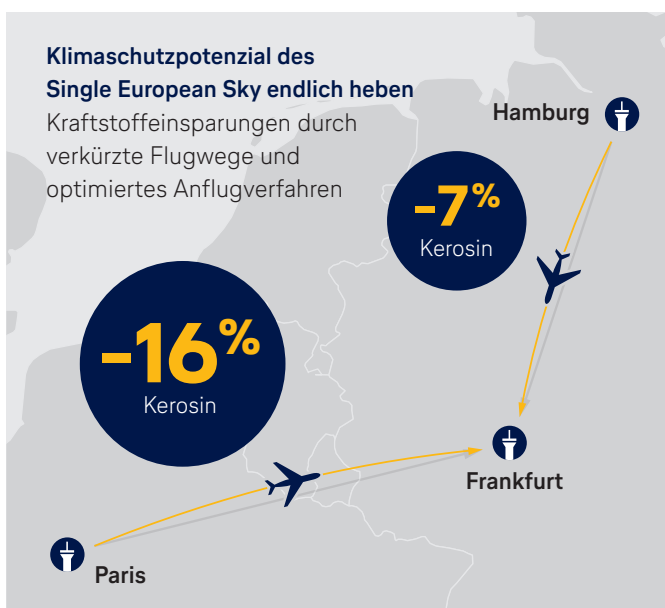
Berlin: Lufthansa Partner startet Direktflüge zu US-Drehkreuz

Die Lufthansa Group verbindet mit einmal Umsteigen die Hauptstadt täglich mit mehr als 200 Zielen weltweit – und ab März fliegt ihr Joint-Venture-Partner United Airlines von Berlin wieder New York und ab Mai erstmals Washington direkt an. Beide Städte zählen zu den insgesamt sechs US-Drehkreuzen von United. Alle Flüge sind auch über Lufthansa buchbar und weisen eine Lufthansa Flugnummer auf.

Single European Sky

EU-KLIMAPOLITIK ERHÖHT HANDLUNGSDRUCK

Direkte Flugrouten, mehr Pünktlichkeit, weniger Emissionen – die längst überfällige Reform des europäischen Luftraums bietet enorme Chancen. Seit vielen Jahren will die Europäische Kommission den sogenannten Single European Sky (SES) umsetzen. Doch dem Vorhaben droht erneut der Stillstand.



Es ist schon der zweite Anlauf: Nachdem die erste Reforminitiative aus 2013 gescheitert ist, hat die EU-Kommission im September 2020 einen überarbeiteten Verordnungsvorschlag zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (SES2+) vorgelegt. Spätestens nach den Kapazitätskrisen 2018/2019 und der Formulierung ambitionierter Klimaziele war dies zwingend nötig. Seit Sommer vergangenen Jahres laufen die Diskussionen zwischen Kommission, EU-Parlament und den Mitgliedstaaten im sogenannten Trilog-Verfahren. Bisher ohne Erfolg. Während das Parlament weite Teile des Kommissionsvorschlags unterstützt, blockieren etliche Mitgliedstaaten. Das Problem damals wie heute: die Sorge um nationale Souveränität. Bisher ist die Flugsicherung in jedem Land weitgehend hoheitliche Aufgabe. Aktuell sind in ganz Europa für die Flugsicherung mehr als 60 Kontrollzentralen mit unterschiedlichen IT-Systemen zuständig. Diese sollen im SES künftig auf europäischer Ebene harmonisiert werden.

Die bislang wenig konstruktive Haltung der Mitgliedsländer zum SES passt nicht zu den ehrgeizigen klimapolitischen Zielen der EU. Denn nicht nur Airlines und Passagiere würden von kürzeren Flugzeiten und weniger Verspätungen profitieren. Auch für das Klima wäre viel gewonnen: Denn ein effizien-

terer und einheitlich strukturierter Luftraum mit optimierten Flugrouten könnte die CO₂-Emissionen in der EU um bis zu 10 Prozent senken. Die längst überfällige Umsetzung des SES wäre eine echte Klimaschutzmaßnahme.

In die bisher recht zähen Verhandlungen muss Bewegung kommen. Zwei entscheidende, aber bisher eher zögerliche Länder haben das Reformvorhaben nun erneut auf ihre politische Agenda gesetzt: Die deutsche Bundesregierung will den Single European Sky laut Koalitionsvertrag vorantreiben und die französische EU-Ratspräsidentschaft hat die Umsetzung des SES2+ in ihr aktuelles Programm aufgenommen. Jetzt gilt es, die Vorschläge der Kommission rasch in die Tat umzusetzen.

Drei Kernaufgaben stehen an:

- Luftraum harmonisieren und klimaoptimierte Flugrouten ermöglichen:** Lufthansa und Deutschlands Flugsicherung arbeiten konsequent daran, Flugzeuge ohne Umwege zu ihren Zielen zu führen. So konnten wir im ersten Quartal 2021 aufgrund des reduzierten Flugaufkommens mitunter kürzere Flugwege und ein optimiertes Anflugverfahren nutzen. Ergebnis: Auf der Strecke Hamburg-Frankfurt wurden so 7 Prozent Kraftstoff gespart, auf der Strecke Paris-Frankfurt sogar 16 Prozent. Um vergleichbare Ergebnisse auf europäischen, transnationalen Strecken zu erzielen, müssen die Luftraumstrukturen harmonisiert werden.
- Interoperable, moderne und einheitliche Flugsicherungssysteme einführen:** Die Technologien, mit denen Fluglotsen in Europa arbeiten, stammen zum Teil noch aus den 1970er Jahren und sind daher überholt. Eine automatisierte Arbeitsteilung auf europäischer Ebene scheitert zu oft an inkompatiblen Systemen. Hier muss dringend nachgebessert werden. Die dazu notwendigen Verfahren und Technologien sind bereits heute vorhanden.
- Europäische Regulierung der Flugsicherungsorganisationen:** Um Effizienz und Leistung der nationalen Flugsicherungen zu steigern, braucht es einen verbindlichen europäischen Regulierungsrahmen. Nötig sind klare Vorgaben zur Zusammenarbeit auf EU-Ebene, um ambitionierte Umwelt-, Kapazitäts- und Kostenziele zu erreichen.

Kompensieren im Flug

CO₂-EMISSIONEN AN BORD AUSGLEICHEN

Lufthansa bietet ihren Gästen eine neue Möglichkeit für CO₂-neutrales Fliegen. Dabei können Reisende die CO₂-Emissionen ihres Fluges direkt an Bord ausgleichen. Sie können wählen, ob sie mit nachhaltigen Flugkraftstoffen aus biogenen Reststoffen oder durch hochwertige Klimaschutzprojekte der Non-Profit-Organisation myclimate kompensieren möchten. Auch eine Kombination beider Optionen ist möglich. Das Angebot

ist über das Internet an Bord auf dem eigenen mobilen Endgerät nutzbar. Aktuell bietet Lufthansa den Service auf Kurz- und Mittelstreckenflügen mit Internetkonnektivität von und nach München an. Auch bei der Lufthansa Group Airline SWISS kommt das Testangebot auf ausgewählten Langstreckenflügen zum Einsatz.

Kompensieren vor der Haustür

EUROWINGS BIETET CO₂- AUSGLEICH MIT PROJEKTEN IN DEUTSCHLAND

Eurowings ermöglicht seit Januar den direkten CO₂-Ausgleich über hochwertige Klimaschutzprojekte in Deutschland. Entscheiden sich Gäste für eine CO₂-Kompensation ihres Fluges, fließt das Geld zu weiten Teilen in die Renaturierung des Königsmoors nahe Hamburg und in die Moorlandschaft „Gel-
liner Bruch“ in Mecklenburg-Vorpommern. Dabei kooperiert

Eurowings mit der gemeinnützigen Non-Profit-Klimaschutzorganisation myclimate sowie mit lokalen Nachhaltigkeits-Organisationen. Die neuen Klimaschutzprojekte in Deutschland sind nach dem anerkannten Projektstandard „Moor Futures“ zertifiziert, alle anderen Eurowings-Kompensationsangebote tragen das hochwertige Gütesiegel „Gold-Standard“.

Kreislaufwirtschaft

LUFTHANSA UND FRAPORT RECYCELN MILLIONEN PET-FLASCHEN

Am Flughafen Frankfurt werden künftig jährlich bis zu vier Millionen PET-Flaschen, die an Bord von Lufthansa Flugzeugen gesammelt werden, komplett wiederverwertet. Frankfurt ist damit der erste Flughafen Europas und Lufthansa die erste Fluggesellschaft, die recycelbare PET-Flaschen direkt aus dem Flugzeug in einen nachhaltigen und geschlossenen Wertstoffkreislauf überführen – die Recyclingquote beträgt 100 Prozent.

Basierend auf dem aktuellen Flugverkehrsaufkommen von Lufthansa können so voraussichtlich rund vier Millionen PET-Flaschen mit einem Gewicht von 72 Tonnen allein in diesem Jahr eingesammelt werden. Legt man die Flugbewegungen und die Auslastung aus dem Jahr 2019 zugrunde, könnten die Projektpartner so zukünftig bis zu zehn Millionen PET-Flaschen pro Jahr sammeln.

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,
Alexander Holzrichter,
Alexander Lutz, Jee-Hae Youm

REDAKTIONSSCHLUSS:

21. Februar 2022

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer