LUFTHANSA GROUP

POLITIKBRIEF

Mai
2022

Maske im Flugzeug
Bundesregierung muss auf Freiwilligkeit setzen 1

Fit for 55
Institut der deutschen Wirtschaft mahnt fairen Wettbewerb an 2

Lufthansa Cargo
Pionier für CO_2-neutrale Frachtflüge 3

DLR-Gastartikel
Europa und die Hubs vor den Toren der EU 4

Drei Optionen direkt bei der Buchung
CO_2-neutral fliegen ist möglich 5

Mit Sonnenlicht fliegen
Lufthansa und Synhelion investieren in Solarkerosin 6

Für gleiche Chancen und gute Bildung
help alliance stärkt weltweites Engagement 7

Maske im Flugzeug

BUNDESREGIERUNG MUSS AUF FREIWILLIGKEIT SETZEN

Wer ins Restaurant, ins Kaufhaus oder in den Club geht, kann das in Deutschland längst wieder ohne Maske tun. Fluggäste aber, deren Reise hier beginnt oder endet, müssen nach wie vor eine Mund-Nase-Bedeckung tragen. Viele andere Länder haben die Maskenpflicht an Bord aufgehoben. Die verschiedenen Regeln sind für Passagiere nicht mehr verständlich und für die Crews kaum noch umsetzbar.

Ab sofort kann auf die Maskenpflicht in Flugzeugen und an Flughäfen grundsätzlich verzichtet werden. So lautet seit dieser Woche die Empfehlung der Europäischen Luftsicherheitsagentur EASA und der EU-Gesundheitsbehörde ECDC. Viele EU-Mitgliedsstaaten, etwa Belgien, Polen, die skandinavischen Länder und jetzt auch Frankreich tun das bereits. Im Vereinigten Königreich, der Schweiz und den USA ist die Maskenpflicht für Fluggäste ebenfalls abgeschafft.

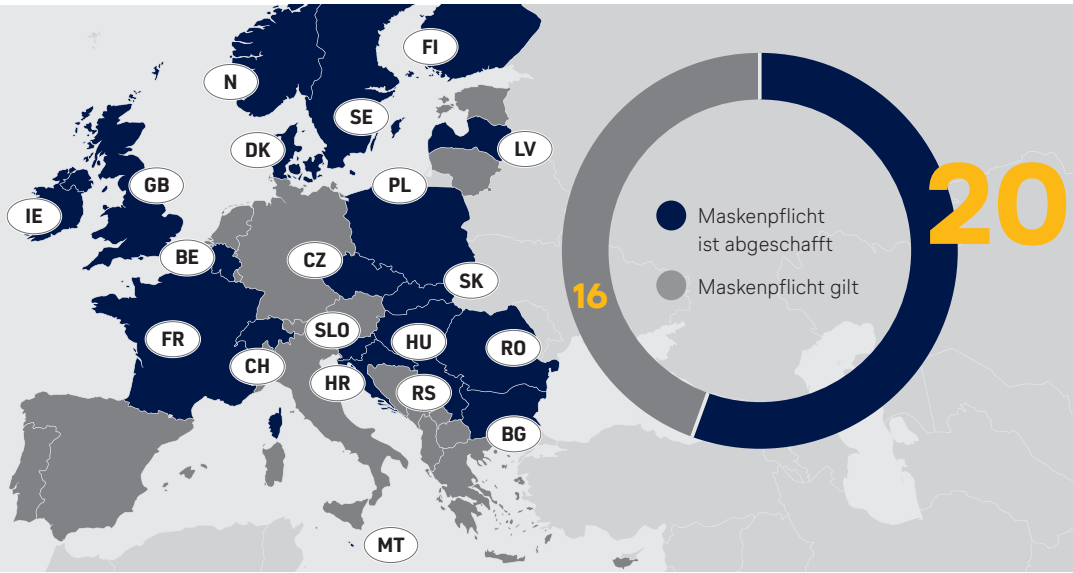
Dem sollte die Bundesregierung jetzt folgen und die nötige Änderung des Infektionsschutzgesetzes rasch auf den Weg bringen. Schließlich ist die Mund-Nase-Bedeckung inzwischen in fast allen gesellschaftlichen Bereichen obsolet geworden. Ausgerechnet beim Fliegen an der Vorschrift festzuhalten, ist unangemessen. Denn im Gegensatz zu anderen Orten des täglichen Lebens – wie Bars, Konzerthallen oder Einkaufszentren – reinigen in unseren Flugzeugen Hochleistungsfilter die Kabinenluft. Alle drei bis vier Minuten findet ein kompletter Luftaustausch statt. Aerosole können kaum entstehen. Damit ist das Risiko einer Ansteckung mit dem Coronavirus gerade an Bord nachweislich sehr gering.

Europaweite Regelung nötig

Die praktische Umsetzung der Maskenpflicht führt zunehmend zu Schwierigkeiten vor und während des Fluges. Denn insbesondere international reisende Gäste finden sich im Dschungel der Regeln verschiedener Länder nicht mehr zurecht. Selbst für Passagiere, die innerhalb Europas umsteigen, gelten je nach Route und Airline unterschiedliche Vorgaben. Das führt bei vielen Fluggästen inzwischen zu Unverständnis und Unmut. Daraus resultieren immer öfter Situationen, die unseren Crews, die die Einhaltung der Maskenpflicht an Bord durchsetzen sollen, nicht länger zuzumuten sind.

Die aktuell geltenden Restriktionen sind nicht mehr verhältnismäßig und widersprechen der Lebenswirklichkeit der Menschen. Daher sollten nun alle EU-Mitgliedsländer der europäischen Empfehlung folgen und sich rasch auf ein einheitliches Vorgehen verständigen. Es ist an der Zeit, auch bei Flugreisen auf Freiwilligkeit zu setzen und das Tragen einer Maske nicht länger verpflichtend zu machen. Spätestens zum Sommerreiseverkehr muss das neue Regelwerk in Kraft sein.

Wann zieht Deutschland nach?
Fünfzehn EU-Länder sowie Großbritannien, Norwegen, die Schweiz und weitere Staaten haben in Europa bereits die Maskenpflicht abgeschafft.



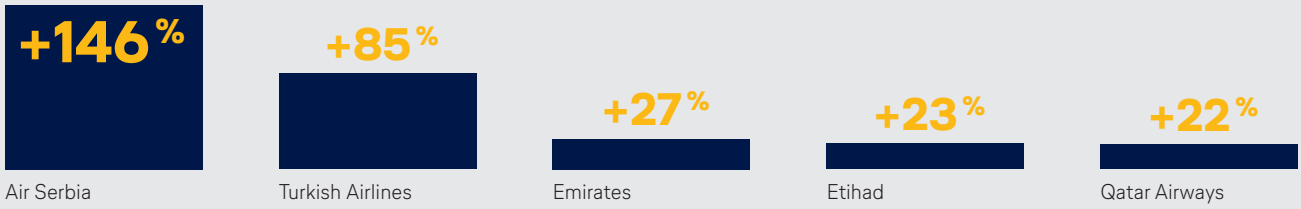
Quelle: Gesetzestexte, Auswärtiges Amt, Flughäfen, Fluggesellschaften

Fit for 55

INSTITUT DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT MAHNT FAIREN WETTBEWERB AN

Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) sieht erhebliche Schwächen in den europäischen Klimaschutzplänen für den Luftverkehr. Das Fit-for-55-Programm würde vor allem Flüge europäischer Airlines verteuern und damit zu Wettbewerbsnachteilen für Fluggesellschaften und Hubs in Europa führen. Drehkreuze, wie Istanbul oder Doha, die in der Nähe Europas liegen, wären im Vorteil.

Krieg gegen die Ukraine: Außereuropäische Airlines profitieren von den Luftraumsperrungen
Flüge nach Russland Mitte März im Vergleich zu Mitte Februar 2022



Quelle: OAG

Kern der IW-Analyse: „Es ist zu befürchten, dass aufgrund der entstehenden Wettbewerbsverzerrungen durch die EU-Pläne künftig sowohl Passagiere als auch Fracht zu außereuropäischen Airlines abwandern." Denn mit ihrem Fit-for-55-Programm wolle die EU-Kommission das Kerosin für von Europa abgehende Flüge schrittweise verteuern. Vor allem die geplante verbindliche Quote für nachhaltige Kraftstoffe führe zu Preissteigerungen bei Interkontinentalflügen ab und über Europa. Das träfe einseitig die heimischen Fluggesellschaften. Airlines aus europäischen Nachbarregionen könnten über ihre Drehkreuze günstigere Langstreckenverbindungen anbieten. Dies gilt insbesondere für den Asienverkehr. Denn Konkurrenten wie Turkish Airlines und Emirates erhielten „zusätzlich zu ihren heute günstigeren Kostenstrukturen einen geografischen Vorteil".

Wettbewerb nicht weiter verzerren

Das IW weist darauf hin, dass die Kerosinkosten – die zwischen 15 und 35 Prozent der Betriebskosten von Airlines ausmachen – in diesen Regionen schon heute deutlich günstiger sind. Weitere Kostenvorteile ergeben sich durch subventionierte Flughafeninfrastrukturen. Die Folge: Bereits seit über zehn Jahren büßen Deutschland und die EU Marktanteile im Luftverkehr gen Asien ein. Wird dieser Trend durch Fit for 55 weiter forciert, „wäre es ein weiterer wirtschaftlicher Schlag für die EU-Airlines, die bereits von der Pandemie und den Folgen des Ukraine-Krieges stark betroffen sind", so das IW.

Weitere Zusatzbelastungen abwenden

Auch der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine verändert den Wettbewerb zuungunsten europäischer Fluggesellschaften. Da die EU und Russland ihre Lufträume wechselseitig gesperrt haben, fliegen EU-Airlines auf dem Weg nach Asien erhebliche Umwege – Turkish Airlines, Emirates, Qatar und Co. nehmen hingegen nach wie vor die bekannten Routen.

Die EU-Kommission sollte dringend darauf verzichten, Luftverkehr über europäische Drehkreuze einseitig zu verteuern. Andernfalls profitieren außereuropäische Drehkreuze, so die Warnung des IW, während der heimische Luftverkehr das Nachsehen hat und elementare Flugverbindungen dauerhaft verlorengehen.

IW: Kerosinpreis wichtiger Wettbewerbsfaktor

„Schon in den vergangenen zehn Jahren konnten insbesondere die Fluggesellschaften aus der Türkei und der Golfregion Marktanteile gewinnen, wobei im Vergleich zur EU günstigeres Kerosin und subventionierte Flughafeninfrastrukturen die Treiber waren."

Die IW-Analyse unter: **bit.ly/iwd-studie**

Lufthansa Cargo

PIONIER FÜR CO_2-NEUTRALE FRACHTFLÜGE

Ende 2020 hat Lufthansa Cargo gemeinsam mit DB Schenker den weltweit ersten vollständig CO_2-neutralen Frachtflug durchgeführt und davon mittlerweile über 100 absolviert. Außerdem können Kunden weltweit CO_2-neutrale Transporte buchen, entweder durch den Kauf von SAF oder mit Investitionen in zertifizierte Klimaschutzprojekte. Damit der Luftverkehr bis spätestens 2050 komplett die CO_2-Neutralität erreicht hat, bedarf es politischer Unterstützung.

Der Einsatz modernster und emissionsarmer Flugzeuge ist aktuell der größte Hebel für mehr Klimaschutz am Himmel. Siehe Lufthansa Cargo: In den vergangenen Jahren hat die Airline ihre Langstreckenflotte komplett durch Boeing-777-Frachter erneuert. Insgesamt hat sie ihre spezifischen CO_2-Emissionen in den letzten 25 Jahren um über 50 Prozent gesenkt.

Synthetische Kraftstoffe unerlässlich

Nach der Flottenmodernisierung ist der Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe – sogenannter Sustainable Aviation Fuels (SAF) – zentral für den Weg zu einem CO_2-neutralen Luftverkehr. Da Kerosin biogenen Ursprungs nur limitiert zur Verfügung steht, muss die Entwicklung von synthetischem Kerosin vorangetrieben werden. Die Lufthansa Group setzt hier Prioritäten, etwa als Partner und Pilotkunde der weltweit ersten Power-to-Liquid (PtL)-Anlage in Werlte. Von dort nehmen Lufthansa Cargo und ihr Speditionspartner Kühne+Nagel rund 20 Tonnen synthetisches Kerosin pro Jahr ab.

Wettbewerbsfähigkeit wahren

Gleichwohl kann die Luftfahrtindustrie die Transformation der Treibstoffversorgung nicht allein stemmen. Der Grund: Der künftige PtL-Treibstoff wird gegenüber konventionellem Kerosin absehbar bis zu zehnmal teurer sein. Die Politik ist gefordert, die industrielle PtL-Produktion zu fördern. Das heute schon verfügbare biogene SAF kostet etwa fünfmal so viel wie herkömmlicher Kraftstoff. Aufgrund dieser Preisdifferenz ist es zwingend notwendig, eine SAF-Quote, wie sie aktuell im EU Klimaschutzpaket „Fit for 55“ geplant ist, wettbewerbsneutral auszugestalten: Andernfalls wird vermehrt außerhalb Europas getankt, wo es keine SAF-Quote gibt. Carbon Leakage und erhebliche Wettbewerbsnachteile für europäische Fluglinien wären die Folgen.

Digitalisierung ermöglichen

Der Einsatz innovativer Technologien führt zudem zu spürbaren CO_2-Einsparungen. Lufthansa Cargo investiert hier massiv und optimiert beispielsweise bis 2026 die Aerodynamik ihrer kompletten Boeing-777-Flotte durch das sogenannte AeroSHARK – die jährliche CO_2-Reduktion beläuft sich dabei auf über 10.000 Tonnen. Zudem hat Lufthansa Cargo in diesem Jahr auf digitale Luftfrachtbriefe (eAWBs) umgestellt. Ergebnis: Die Airline spart jährlich rund 50 Tonnen Papier und über 20 Tonnen CO_2 durch geringeres Gewicht an Bord. Um hier weiter voranzukommen und eine „papierlose Fracht“ Wirklichkeit werden zu lassen, müssen auch die deutschen Behörden den vollständig digitalen Austausch der umfassenden Frachtinformationen sicherstellen und die EU-Verordnung „eFTI“ rasch umsetzen.

Schon mehr als 100 CO_2-neutrale Frachtflüge

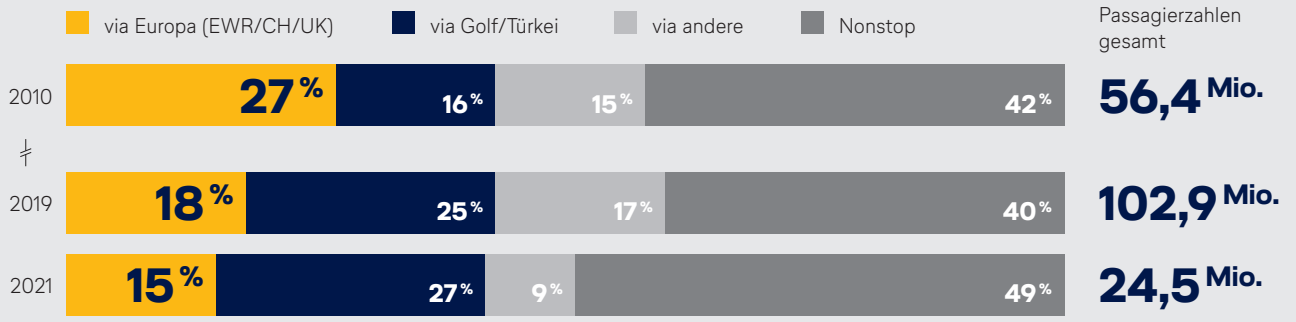
Seit November 2020 führt Lufthansa Cargo gemeinsam mit DB Schenker als weltweit erster Luftfrachtanbieter vollständig CO_2-neutrale Flüge zwischen Frankfurt und Shanghai durch. Dabei wird unter anderem der Treibstoffbedarf vollständig durch nachhaltiges Kerosin (SAF) gedeckt. Außerdem können Kunden weltweit CO_2-neutrale Transporte buchen, entweder durch den Kauf von SAF oder mit Investitionen in zertifizierte Klimaschutzprojekte.

DLR-Gastartikel

EUROPA UND DIE HUBS VOR DEN TOREN DER EU

Das vergangene Jahrzehnt war von einem rasanten Wachstum im Luftverkehr geprägt, wobei sich weltweit die Anzahl beförderter Passagiere von 2010 bis 2019 beinahe verdoppelte. Mit der Corona-Pandemie kam der radikale Einbruch, nun folgt die Phase der Erholung. Spannend wird sein, ob und wie sich Flugverbindungen und Passagierströme im Vergleich zu den 2010er Jahren verändert haben.

Passagierstrom Europa gen Zentralasien, Nahost, Golfregion, Indien, Südostasien, Fernost, östliches und südliches Afrika nach Umsteigeort



Quelle: DLR

Mit Blick auf Europa im interkontinentalen Luftverkehrsnetz gab es bereits vor der Corona-Pandemie zwei sichtbare Trends. Erstens nahm die Zahl der interkontinentalen Direktflüge stetig zu. Zweitens fand das Wachstum der Umsteigeverbindungen Richtung Asien und Afrika größtenteils an Hubs vor den südöstlichen Toren der EU statt. Das setzte europäische Drehkreuze bereits vor der Pandemie doppelt unter Druck. Der Blick auf die Passagierströme von und nach Europa zeigt: Die Hubs in der EU verlieren Marktanteile. Der internationale Luftverkehr wächst außerhalb Europas stärker.

Analysen des DLR zeigen die Entwicklung im Detail. Auf Flugverbindungen von Deutschland nach Asien und Afrika stieg die Anzahl der Passagiere von 2010 bis 2019 um 73 Prozent, gemeinsam betrachtet mit anderen europäischen Ländern (EWR incl. UK, CH) sogar um 82 Prozent von 56,4 Mio. auf 102,9 Mio. Passagiere. Dabei wuchs die Anzahl umsteigender Passagiere nur leicht, in Deutschland um 15 Prozent und in allen europäischen Ländern zusammen (EWR incl. UK, CH) um 19 Prozent. Trotzdem sank der Marktanteil Europäischer Hubs als Umsteigeort für Verkehre von Europa nach Asien und Afrika von 27 Prozent im Jahr 2010 auf nur noch 18 Prozent im Jahr 2019.

Von der Entwicklung konnten die stark expandierenden Drehkreuze in Dubai, Abu Dhabi, Doha sowie Istanbul überproportional profitieren. Ihr Marktanteil an den Verkehrsströmen von Europa (EWR incl. UK, CH) nach Asien und Afrika stieg von 16 Prozent im Jahr 2010 auf 25 Prozent im Jahr 2019. Stabiler sind die Verkehre von Nordamerika über Europa Richtung Asien und Afrika, bei denen die Markanteile europäischer Hubs von 2010 bis 2019 in etwa gleich blieben.

Mit der Pandemie und den resultierenden Turbulenzen für die weltweite Luftfahrt setzten sich diese Trends zunächst fort. Noch ist offen, wie sich der nun einsetzende Hochlauf der Luftfahrt sowie zukünftige europäische Klimaschutzmaßnahmen auf die Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit deutscher und europäischer Drehkreuze auswirken werden. Die Luftverkehrsindustrie muss zweifellos ihren Anteil an der Reduktion der Klimawirkung leisten. Dafür forschen wir auch am DLR an zahlreichen neuen Technologien und Konzepten für das klimaneutrale Fliegen von morgen. Die Verlagerung von Verkehrsströmen von innereuropäischen Hubs auf außereuropäische Hubs unterstreicht eine wesentliche Herausforderung für weltweit erfolgreiche Klimaschutzmaßnahmen.

Dr. Markus Fischer
DLR-Bereichsvorstand Luftfahrt

Drei Optionen direkt bei der Buchung

CO_2-NEUTRAL FLIEGEN IST MÖGLICH

Deutschland soll Vorreiter beim CO_2-neutralen Fliegen werden, fordert die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag. Lufthansa teilt dieses Ziel und macht das klimafreundliche Reisen für ihre Kunden jetzt noch einfacher: Seit Ende April können Reisende direkt bei der Flugbuchung zwischen drei Optionen wählen, die allesamt eine CO_2-neutrale Reise garantieren.

Passagiere erhalten direkt nach Auswahl des Flugtickets auf lufthansa.com bei allen Buchungsvorgängen drei konkrete Angebote zum CO_2-neutralen Fliegen, die Zahlung erfolgt zusammen mit dem Flugticket:

- **Option 1**
  Nachhaltige Flugkraftstoffe, die gegenwärtig aus biogenen Reststoffen hergestellt werden und CO_2-Emissionen unmittelbar reduzieren.
- **Option 2**
  CO_2-Kompensation über hochwertige Klimaschutzprojekte der Non-Profit-Organisation myclimate in Deutschland und anderen Ländern der Welt. Diese fördern messbaren Klimaschutz, indem sie CO_2 einsparen sowie die Lebensqualität und Biodiversität vor Ort verbessern.
- **Option 3**
  Eine Kombination beider Optionen.

Produktoffensive im Zeichen des Klimaschutzes

Lufthansa macht mit dem neuen Angebot Kompensation einfacher und transparenter und setzt darauf, künftig mehr Passagiere für klimafreundliches Reisen zu gewinnen. Bislang nutzen noch weniger als ein Prozent der Lufthansa Fluggäste die Möglichkeit, CO_2-neutral zu fliegen. Im Laufe des zweiten Quartals 2022 wird der Service auch in den Buchungsportalen der Lufthansa Group Airlines Austrian Airlines, Brussels Airlines und SWISS verfügbar sein. Ein weiterer Anreiz wird folgen: Wer sich künftig für eine der drei Optionen zum CO_2-Ausgleich entscheidet, erhält zusätzliche Status- und Prämienmeilen.

Mit klarer Strategie in eine nachhaltige Zukunft

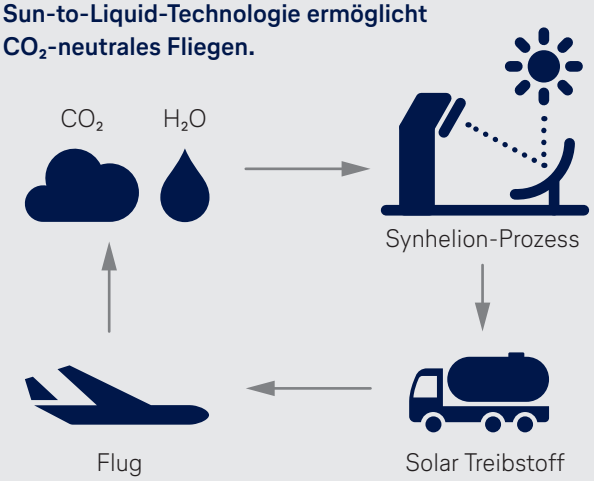
Die Lufthansa Group nimmt ihre Verantwortung für wirksamen Klimaschutz wahr – mit einem klar definierten Weg hin zur CO_2-Neutralität: Bis 2030 sollen die eigenen Netto-CO_2-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbiert werden, bis 2050 will die Lufthansa Group eine neutrale CO_2-Bilanz erreichen. Dabei setzt das Unternehmen insbesondere auf eine beschleunigte Flottenmodernisierung, die kontinuierliche Optimierung des Flugbetriebs, den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe und auf innovative Angebote, um Flugreisen und Frachtbeförderung CO_2-neutral zu gestalten. Die Lufthansa Group selbst gleicht die CO_2-Emissionen der dienstlich veranlassten Flugreisen ihrer Mitarbeitenden seit 2019 über myclimate-Klimaschutzprojekte aus.

Mit Sonnenlicht fliegen

LUFTHANSA UND SYNHELION INVESTIEREN IN SOLARKEROSIN

Die Lufthansa Group setzt wie kaum eine zweite Airline auf innovative und CO_2-neutrale Flugkraftstoffe. Aktuelles Beispiel: Anfang März 2022 haben die Konzerntochter SWISS und Synhelion eine strategische Zusammenarbeit zur Förderung solarer Flugkraftstoffe vereinbart. Ziel der Partner ist es, die Markteinführung dieser zukunftsweisenden Technologie zu beschleunigen, erste Pilotprojekte in Europa zu realisieren und die globale Produktionskapazität zu skalieren.

Sun-to-Liquid-Technologie ermöglicht CO_2-neutrales Fliegen.



Jülich Solar Tower
Produktionsanlage
für Solarkerosin

Das von Synhelion entwickelte und in kleinem Maßstab bereits mehrfach validierte Verfahren ermöglicht es, CO_2 der Atmosphäre zu entziehen und es mittels konzentriertem Sonnenlicht und Wasser in ein Synthesegas zu überführen. Dieses kann dann zur Kraftstofferzeugung genutzt werden. Ein solcher Sun-to-Liquid-Treibstoff setzt nur so viel CO_2 frei, wie zuvor aus der Atmosphäre entnommen wurde.

Synhelion wird noch 2022 in Jülich die weltweit erste Anlage zur industriellen Produktion solarer Treibstoffe bauen. Dort unterhält das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum (DLR) eine Demonstrationsanlage mit 2.000 beweglichen Spiegeln, die das Sonnenlicht in besonderer Weise bündeln. Ab 2023 wird die Lufthansa Group Airline SWISS als erste Fluggesellschaft weltweit das Solarkerosin nutzen.

Lufthansa Group ist Vorreiterin für nachhaltige Flugkraftstoffe

Die Lufthansa Group befasst sich bereits seit mehr als einer Dekade intensiv mit der Erforschung, Erprobung und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe und treibt Schlüsseltechnologien voran. Heute gehört sie weltweit zu den größten Abnehmerinnen von nachhaltigen Flugkraftstoffen aus biogenen Reststoffen.

Mit ihrem Engagement für Solarkraftstoffe unterstreicht die Lufthansa Group ihren Anspruch, Vorreiterin für neue Klimaschutztechnologien in der Luftfahrt zu sein. Die Zusammenarbeit mit Synhelion ist eines von mehr als 80 Projekten, die im Lufthansa Group CleanTech Hub gebündelt werden. Das Zukunftslabor kombiniert das umfassende Know-how der Lufthansa Group mit Start-ups sowie globalen Playern aus Forschung und Wirtschaft.

Für gleiche Chancen und gute Bildung

HELP ALLIANCE STÄRKT WELTWEITES ENGAGEMENT

Durch die Corona-Pandemie haben Bildungsarmut und Arbeitslosigkeit vielerorts zugenommen. help alliance versucht, hier bestmöglich zu helfen. Allein in diesem Jahr fördert die Hilfsorganisation der Lufthansa Group 17 neue Projekte mit den Schwerpunkten Bildung, Arbeit und Einkommen, darunter erstmals in Argentinien, Italien, Irak, Kamerun, Kolumbien und auf den Philippinen. Besonderer Fokus liegt auf der Unterstützung von Kindern und Jugendlichen.

Wie bereits in der Vergangenheit haben Mitarbeitende der Lufthansa Group die Projekte ausgewählt und betreuen diese ehrenamtlich. Insgesamt engagiert sich help alliance jetzt mit 51 Hilfsprojekten in 24 Ländern für benachteiligte junge Menschen.

Mit ihrer Arbeit leistet help alliance einen wichtigen Beitrag zu den Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen „Hochwertige Bildung“ (SDG 4) und „Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“ (SDG 8).

Kindern mit Behinderung helfen
Kinder mit Behinderung und deren Eltern leiden in Kenia oft unter Ausgrenzung und sozialer Stigmatisierung. Das von der help alliance unterstützte Therapiezentrum in Nairobi hat einen anderen Blick und bietet Bildungsangebote, individuelle Gesundheitsfürsorge und soziale Unterstützung.

Häuser der Hoffnung
Das Leben in den Townships Südafrikas ist alles andere als einfach. Am meisten leiden die Kinder, von Chancengleichheit kann keine Rede sein. Die Ubomi-Häuser wollen Auswege aufzeigen und bieten Kindern und Jugendlichen aus den ärmsten Stadteilen Kapstadts einen Ort für Bildung und Kultur in einem sicheren Umfeld. Die Care Foundation übernimmt von einem der Häuser, die bis zu 40 Kinder aufnehmen, die Kosten.

Jeder Euro fließt in die Projekte
Die help alliance ist die Hilfsorganisation der Lufthansa Group und ihrer Mitarbeitenden. Seit ihrer Gründung 1999 setzt sie sich weltweit insbesondere dafür ein, dass benachteiligte Menschen hochwertige Bildungsangebote und damit eine Chance auf eine erfolgreiche Zukunft erhalten. Das Besondere: Jeder gespendete Euro fließt direkt in die Projektarbeit. Kosten für Verwaltung, Öffentlichkeitsarbeit und Fundraising übernimmt die Lufthansa Group.

www.helpalliance.org

helpalliance

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

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:
Annette Braun, Holger Kindler,
Julia Leukel, Henning Neuhaus,
Claudia Walther

REDAKTIONSSCHLUSS:
19. Mai 2022

AGENTURPARTNER:
Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

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