



POLITIKBRIEF

November
2022



Industrielle Wettbewerbsfähigkeit Neue Realität erfordert neue Antworten	1
Stabilisierung der Lufthansa Group Wieder vollständig in privater Hand	3
Berlin Lufthansa Group ist Marktführer am BER	4
Lufthansa Technik Forschung für Wasserstoff	6
CO₂-effiziente „Haifisch“-Haut Weltpremiere bei SWISS	6
Weltweit verfügbar CO ₂ -Kompensation an Bord	6
Kontakt: Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	7

Industrielle Wettbewerbsfähigkeit

NEUE REALITÄT ERFORDERT NEUE ANTWORTEN

Die Herausforderungen für Deutschland haben eine neue Dimension erreicht. Daher brauchen wir eine Zeitenwende in der Wirtschaftspolitik. Berlin und Brüssel müssen umdenken. Nötig ist ein europäischer Kraftakt für mehr Wettbewerbsfähigkeit.

Der russische Angriffskrieg, Energieengpässe, hohe Inflation und Kaufkraftverlust, die Rivalität der zwei größten Wirtschaftsmächte: Die Entwicklungen der vergangenen Monate zeigen, dass unser ökonomischer Erfolg fragil ist und auf vielen Abhängigkeiten beruht. Akutes Krisenmanagement ist wichtig, greift aber zu kurz. Wir müssen jetzt die Zukunft unseres Wirtschaftsmodells sichern.

Standortwettbewerb spitzt sich zu

Andere haben den Standortwettbewerb längst eröffnet. Die USA setzen auf eine konzertierte Industriepolitik und locken Unternehmen mit attraktiven Konditionen. Das Ziel: strategische Autonomie, Klimaschutz und Re-

industrialisierung miteinander verbinden. Zukunftstechnologien „Made in America“. Auch für nachhaltige Flugkraftstoffe ist eine kräftige Förderung vorgesehen.

In der EU mehren sich mahnende Stimmen. Der belgische Premierminister warnt vor einer „Deindustrialisierung des europäischen Kontinents“. Deutschland ist mit seiner breiten Industriebasis besonders gefordert. In Konjunkturprognosen für 2023 sind wir EU-Schlusslicht. Inmitten dieser neuen Realität muss auch die Wirtschaftspolitik strategisch neu gedacht werden. Unser Standort darf den Anschluss nicht verlieren. Die Zeit drängt.



Massive Wettbewerbsverzerrungen im Luftverkehr

		Deutschland	VAE/Katar
Steuern	Luftverkehrsteuer	Ja	Nein
	Steuerlast	Hoch	Niedrig
Gebühren	Flughafengebühren	Hoch	Niedrig
	Flugsicherungsgebühren	Hoch	Niedrig
	Luftsicherheitsgebühren	Hoch	Niedrig
Umwelt- und Verbraucherschutz	Emissionshandel	Ja	Nein
	Lärmschutz	Ja	Nein
	Lärmabhängige Entgelte	Ja	Nein
	Nachtflugverbote	Ja	Nein
	Fit for 55 (SAF-Quote, Kerosinsteuer, ETS-Verschärfung)	In Planung	Nein
	EU 261	Ja	Nein
Arbeitsmarkt und Wirtschaft	40-Stunden-Woche	Ja	Nein
	Kündigungsschutz	Ja	Nein
	Gewerkschaften	Ja	Nein*
	Streikrecht	Ja	Nein*
	Wettbewerbsrecht	Ja	Nein

* Ausnahme Katar: Staatsangehörige des Landes – etwa 10 Prozent der Einwohner – dürfen Gewerkschaften beitreten und streiken.

Verzerrter Wettbewerb im internationalen Luftverkehr

In den Jahren 2010 bis 2019 stiegen die Passagierströme von Deutschland nach Asien und Afrika um 73 Prozent. Davon profitierte Deutschland als Umstiegsort allerdings kaum (+15 Prozent). Der weitaus überwiegende Teil des Wachstums erfolgte auf Routen über Istanbul und Drehkreuze außerhalb Europas (+115 Prozent).

Die Airlines am Bosphorus und am Persischen Golf konkurrieren mit den EU-Netzwerk-Fluggesellschaften besonders intensiv um Wertschöpfung. Geringere Sozial-, Nachhaltigkeits- und Verbraucherschutzstandards verschaffen ihnen dabei wichtige Kostenvorteile. Finanzspritzen, die die Carrier von ihren Heimatstaaten erhalten, bleiben meist intransparent und ohne Auflagen.

Die Wettbewerbssituation ist für EU-Netzwerk-Airlines daher besonders anspruchsvoll. Dabei sind sie ein wichtiger Pfeiler der innereuropäischen Integration. Mehr noch: Sie sichern der EU eine verlässliche globale Anbindung. Lufthansa oder auch Air France-KLM nutzen ihre Drehkreuze, um Transfergäste an Ziele auf der ganzen Welt zu befördern. Nur dieses „Hub-and-Spoke“-Modell ermöglicht auf ökologisch und ökonomisch sinnvolle Weise ein Netzwerk, auf das viele Betriebe angewiesen sind, gerade im industriellen Mittelstand.

Statt aber gezielt auf ein internationales Level Playing Field hinzuwirken, um den heimischen Airlines eine faire Ausgangsposition zu verschaffen, sorgen zahlreiche Vorhaben der EU für zusätzliche einseitige Belastungen. Dies passt nicht in eine Zeit, in der wir unsere strategische Autonomie aktiv stärken sollten. Berlin und Brüssel müssen grundlegend umdenken und die Wettbewerbsfähigkeit stärker ins Zentrum rücken. Es gibt genug Ansatzpunkte.

Fit for 55: Es hängt am politischen Willen

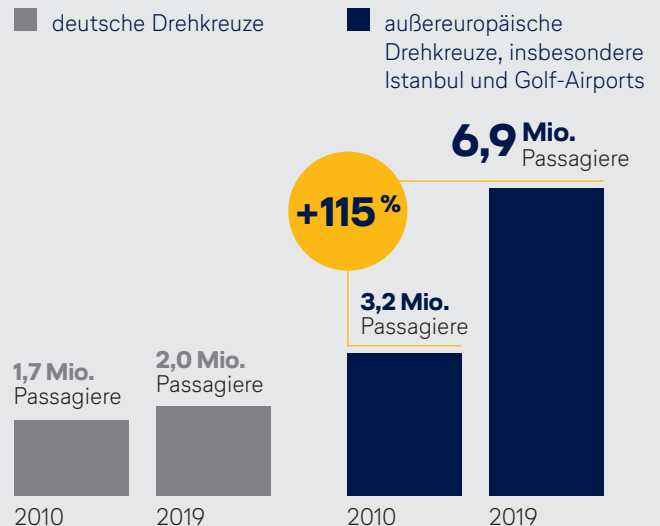
Die aktuellen Vorschläge zur Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe sowie zur ETS-Reform verteuern den Verkehr über europäische Drehkreuze massiv und vor allem einseitig. Denn kaum betroffen sind: Verbindungen über Hubs vor den Toren der EU. Gleiches gilt für eine Kerosinsteuer. Dies kann nicht Sinn und Zweck europäischer Klimaschutzpolitik sein. Lösungsvorschläge, die Verkehrsverlagerungen und Carbon Leakage adressieren, liegen auf dem Tisch. Sie müssen nur aufgegriffen werden. Die Bundesregierung muss eine Führungsrolle übernehmen.

Slot-Reform: Zuteilung muss verlässlich bleiben

Für Netzwerk-Airlines ist Planungssicherheit unabdingbar. Langfristig verfügbare Zeitnischen an den Flughäfen sind für das Geschäftsmodell elementar. Deshalb muss die Slot-Zuteilung in der EU berechenbar und international kompatibel sein. Derzeit sind diese Bedingungen erfüllt. Und da der europäische Markt bereits zu den wettbewerbsstärksten weltweit zählt: Ist jetzt wirklich der richtige Zeitpunkt, um eine Revision

Verkehrsströme verlagern sich

Als Transferland büßt Deutschland seine vormalige Rolle ein. Passagierströme von Deutschland nach Afrika und Asien 2010 vs. 2019 via:



der Slot-Verordnung anzustoßen? Brüssel ist dabei, die politischen Prioritäten falsch zu setzen.

Luftverkehrsabkommen:

Level Playing Field verbindlich verankern

Luftverkehrsabkommen sind ein wichtiges Instrument für fairen Wettbewerb. Entsprechend konsequent müssen sie eingesetzt werden, um Sozial-, Umwelt- und Verbraucherschutzstandards abzusichern. Eine Liberalisierung um jeden Preis führt letztlich zur Aushöhlung europäischer Standards. Das bedeutet auch, dass Verstöße konsequent sanktioniert werden müssen. Ohne ein solches Level Playing Field darf es künftig keine Landrechte mehr in der EU geben. Dazu gehört auch die Reform bestehender Luftverkehrsabkommen. Es sollte selbstverständlich sein, die klimapolitischen Erwartungen nicht einseitig nur an EU-Airlines zu richten.

Verbraucherschutz: Vorkasse erhalten

Das Prinzip der Vorkasse hat sich im weltweiten Luftverkehr bewährt und ist entsprechend unumstritten. Dass allein in Deutschland über eine Abschaffung diskutiert wird, ist ein Beispiel für Aktionismus, der letztlich auch den Kunden nicht nützt. Flugtickets werden teurer, während Airlines an Planungssicherheit verlieren. Damit ist niemandem gedient.

Im Lichte der neuen Realität gilt es, sämtliche politische Vorhaben neu zu bewerten. Der Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung beschreibt den Handlungsbedarf im Luftverkehr vielfach zutreffend. Mit dem nötigen politischen Willen können wir Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung gleichzeitig vorantreiben. Nur so können wir unseren Wohlstand langfristig sichern.

Stabilisierung der Lufthansa Group

WIEDER VOLLSTÄNDIG IN PRIVATER HAND

Die Corona-Pandemie hat die Lufthansa Group schwer getroffen und in große finanzielle Schwierigkeiten gebracht. Im Frühjahr 2020 reagierten die Regierungen Deutschlands, Österreichs, Belgiens sowie der Schweiz: Sie sagten einen Hilfsrahmen von insgesamt neun Milliarden Euro zu. In Deutschland stieg der Bund mit 20 Prozent als Aktionär bei Lufthansa ein. Damit hat die Politik die Lufthansa Group stabilisiert – und gleichzeitig für die Staatskasse ein Plus erzielt.

Die 20-Prozent-Beteiligung hatte der Bund im Sommer 2020 über den Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland (WSF) zum Kaufpreis von 306 Millionen Euro erworben. Bereits im August 2021 reduzierte der Bund seine Beteiligung wieder. Mitte September 2022 – und damit ein gutes Jahr vor Ablauf der von der EU gesetzten Frist – veräußerte der WSF die letzten Aktien. Insgesamt erzielte der WSF einen Verkaufserlös von 1,07 Milliarden Euro – und damit einen Gewinn von rund 700 Millionen Euro.

Bereits im November 2021 hatte die Lufthansa Group alle Kredite und Einlagen des Bundes zurückgezahlt. Für diesen Teil des Stabilisierungspaketes wurden Zinsen in Höhe von rund 92 Millionen Euro geleistet. Gerechnet auf die in Anspruch genommenen Hilfen entspricht das einer Rendite für den Bund von 22 Prozent über zwei Jahre. Auch in den anderen Heimatmärkten der Lufthansa Group Airlines wurden die staatlichen Kredite zurückgeführt. Die SWISS konnte bereits Ende Mai 2022 den Staatskredit vollständig und vorzeitig tilgen. Zinsen und Gebühren beliefen sich auf 60 Millionen Schweizer Franken. Austrian Airlines und Brussels Airlines werden ihre Stabilisierungsmittel bis Jahresende 2022 zurückzahlen.

„Ich bedanke mich im Namen aller Lufthanseatinnen und Lufthanseaten bei der Politik und den Steuerzahlern für ihre Unterstützung unserer Lufthansa in der schwersten finanziellen Krise der Unternehmensgeschichte. Die Stabilisierung war erfolgreich und sie zahlt sich auch finanziell für die Bundesregierung aus.“

Carsten Spohr

Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG
am 14.9.2022

Lufthansa wieder voll ständig in privater Hand

20 %
2. Juli 2020

Aktien-
beteiligung
des Bundes

0 %
13. September 2022

Stabilisierungsmodule

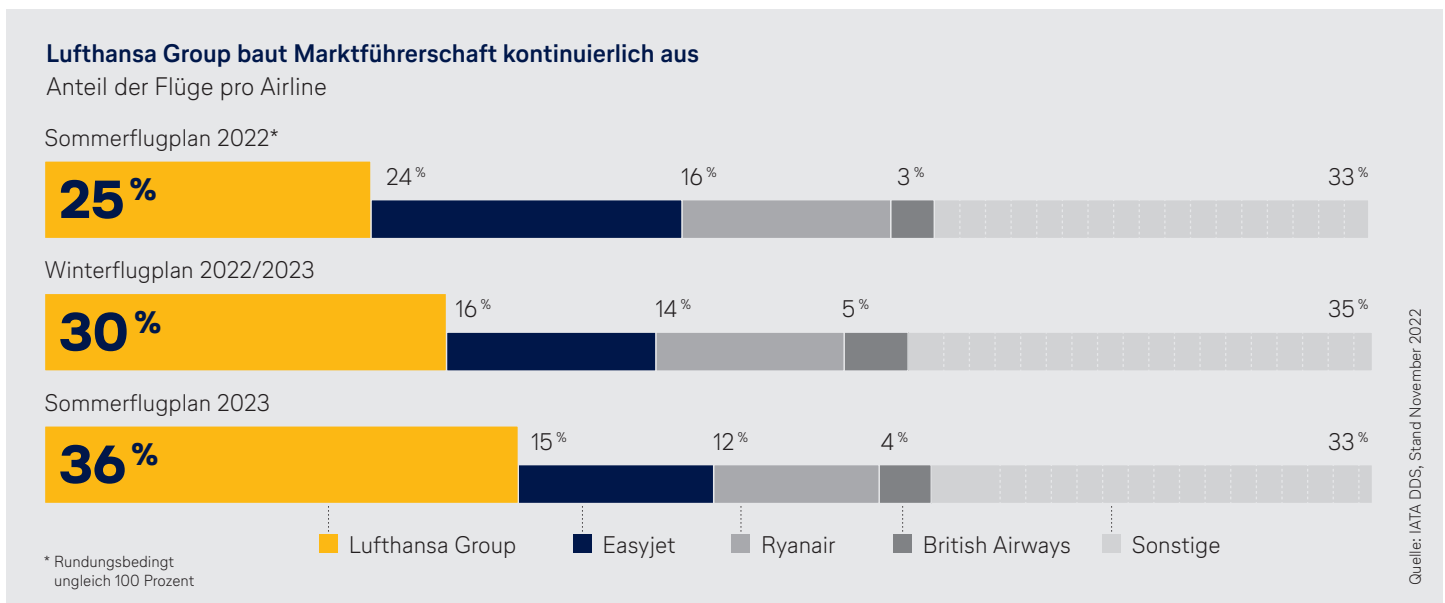
Rückzahlungen



Berlin

LUFTHANSA GROUP IST MARKTFÜHRER AM BER

2,1 Millionen Menschen sind im Oktober 2022 vom BER gestartet oder dort gelandet. Das entspricht gegenüber dem Oktober 2019 zwar lediglich zwei Drittel, stellt aber immerhin den reisestärksten Monat am neuen Flughafen dar. Die Lufthansa Group hat daran einen erheblichen Anteil. Die Konzern Airlines bieten die meisten Flüge an, Tendenz steigend. Die Debatte über mehr interkontinentale Flüge am BER wird immer wieder geführt – allerdings nicht immer mit sachlich korrekten Informationen.



Reisende aus der Hauptstadtregion können mit Airlines der Lufthansa Group rund 260 Ziele erreichen – mit einmaligem Umstieg in Frankfurt, München, Wien oder Zürich. Derzeit heben täglich im Schnitt 55 Flüge von Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings, Lufthansa und SWISS am Flughafen Berlin Brandenburg ab. Damit ist die Lufthansa Group Marktführer am BER. Im aktuellen Winterflugplan bieten unsere fünf Fluggesellschaften knapp ein Drittel aller Flüge von und nach Berlin an. Im Sommer 2023 ist das Angebot der Lufthansa Group – Planungsstand heute – mit rund 36 Prozent aller Flüge sogar mehr als doppelt so groß wie das des zweitgrößten Carriers am Standort.

Geringes Langstreckenangebot historisch bedingt

Das Angebot für interkontinentale Direktflüge aber stagniert. Aus Sicht der Hauptstadtregion ist das auf den ersten Blick unbefriedigend. Die Hintergründe sind allerdings verständlich. Infolge der deutschen Teilung hat sich Berlin nicht zum internationalen Drehkreuz entwickeln können. Diese Aufgaben fielen historisch bedingt Frankfurt und München zu. Zugleich



„Lufthansa und die deutsche Hauptstadt verbindet eine lange Tradition“, erklärte Berlins Regierende Bürgermeisterin Franziska Giffey anlässlich der Taufe des ersten Lufthansa Dreamliners auf den Namen Berlin. „Die Lufthansa Group verbindet heute Berlin mit der Welt.“

hat in der föderalen Struktur Deutschlands keine Region allein das Potenzial für ein Flughafendrehkreuz. Das unterscheidet die deutsche Hauptstadt ebenso wie Frankfurt und München von London, Madrid und Paris. Zudem ist der Anteil an Geschäftsreisenden, die bestimmte Strecken kontinuierlich nutzen, in Berlin deutlich niedriger als in anderen EU-Metropolen. Dadurch ist das Potenzial für ausgelastete und damit profitable Langstreckenflüge gering. Als politisches und kulturelles Zentrum sowie als überragender Anziehungspunkt für Touristen ist Berlin besonders für Privatreisende attraktiv.

Airlines aus aller Welt können zum BER fliegen

Derzeit fliegen sechs Airlines ab Berlin Ziele in den USA und Asien an. Zumeist verbinden sie die Hauptstadt mit ihren eigenen Drehkreuzen. So steuert etwa die Lufthansa Partnerin United ihren Heimatflughafen Newark an.

Dass sich am BER nicht mehr internationale Verbindungen etablieren, liegt trotz fortwährender Behauptung nicht an fehlenden Landerechten: Alle knapp 150 Airlines, die nach Deutschland fliegen, können die Hauptstadt ansteuern. Die bestehenden Verkehrsrechte gelten bundesweit, kein Flughafen wird bevorzugt oder benachteiligt.

Luftverkehrsabkommen müssen fairen Wettbewerb sichern

Gibt es verkehrsrechtliche Unterschiede, ist das asymmetrischen Wettbewerbsbedingungen geschuldet. So dürfen Airlines aus den VAE dem Verkehrsabkommen entsprechend vier Flughäfen ihrer Wahl in Deutschland ansteuern. Emirates

hat sich für Frankfurt, München, Düsseldorf und Hamburg entschieden – und will bislang keinen dieser Flughäfen zugunsten des BER aufgeben. Stattdessen fordert die Airline, die während des russischen Angriffskriegs in der Ukraine ihre Verbindung Dubai-Moskau ausgebaut hat, zusätzliche Landerechte. Dies lehnt die Bundesregierung aus guten Gründen ab, denn solange es bei Klima-, Verbraucher-, Wettbewerbs- und Sozialstandards kein Level Playing Field gibt, führen zusätzliche Verkehrsrechte zur Aushöhlung europäischer Regeln. Europa muss seine Konnektivität sichern und eine Abhängigkeit von Drittstaaten vermeiden. Deswegen müssen Luftverkehrsabkommen zwingend die Einhaltung fairen Wettbewerbs berücksichtigen und auf vergleichbare Marktgegebenheiten achten. Grundlegend irreführend an dieser Debatte ist es, zusätzliche Verkehrsrechte für staatlich subventionierte Golf-Airlines mit der Steigerung interkontinentaler Verbindungen gleichzusetzen – geht es doch ausschließlich darum, ein europäisches Drehkreuz zum Umsteigen über eine Umsteigemöglichkeit am Golf zu ersetzen. Das ist kein Beitrag zur Erhöhung der Konnektivität.

Wie man es nicht machen sollte, hat das Beispiel des EU-Abkommens mit Katar gezeigt. Es verschafft Qatar Airways – einer staatlich subventionierten Airline mit einem sehr kleinen Heimatmarkt – uneingeschränkten Zugriff auf den europäischen Markt. Darunter auch Berlin. Doch statt wirksamer Mechanismen, um unzureichende Arbeitnehmerrechte und Umweltauflagen durchzusetzen, enthält das Abkommen bis heute nur zweideutige und unverbindliche Bestimmungen.

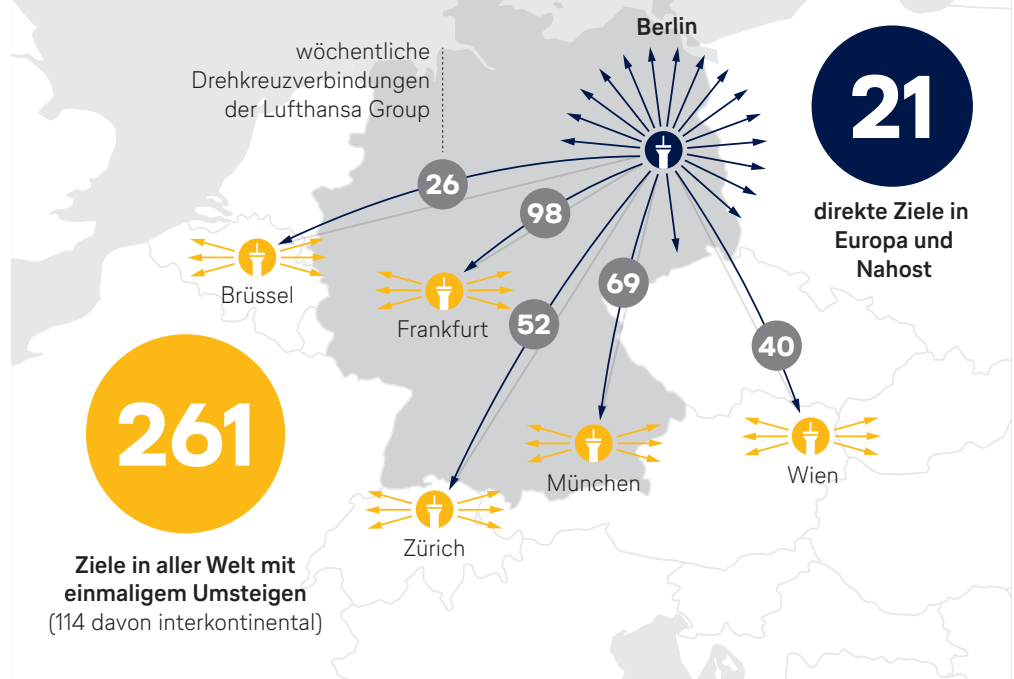
Sommer 2023: Eurowings verdoppelt Angebot am BER

Während andere Airlines ihre Flugzeugflotten in Berlin reduzieren, setzt Eurowings auf Wachstum. Bereits im laufenden Winterflugplan verstärkt ein viertes Flugzeug die Tochter der Lufthansa Group, im März 2023 folgen zwei weitere Maschinen. Eurowings CEO Jens Bischof: „Berlin ist und bleibt ein absoluter Touristenmagnet und kulturell wie historisch eine der spannendsten Metropolen Europas. Da ist es nur konsequent, wenn wir als deutsche Airline unsere Präsenz ausbauen und mehr Eurowings in die Hauptstadt bringen.“



Lufthansa Group befördert Passagiere aus Berlin in alle Welt

Angaben für den Winterflugplan 2022/2023



Lufthansa Technik

FORSCHUNG FÜR WASSERSTOFF

Auf dem Weg zum klimaneutralen Luftverkehr zählt grüner Wasserstoff zu den wichtigsten Energiequellen der Zukunft. Allerdings sind viele Fragen noch ungelöst: Wie können die Flugzeuge schnell und sicher betankt werden? Wie funktioniert Instandhaltung und Wartung?

Antworten erarbeitet seit Ende Oktober Lufthansa Technik unter anderem mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Die Partner statten einen ausgemusterten Airbus A320 – der zuvor für die Lufthansa Group im Dienst stand – in den kommenden Monaten zum Wasserstoff-Reallabor aus, um zentrale Fragestellungen zu klären. So dauert die Betankung mit flüssigem Wasserstoff mit dem heutigen Stand der Technik pro Langstreckenflug mehrere Stunden – angesichts der eng getakteten Betriebsabläufe ein echtes Problem. Nun sollen neue Optionen erprobt werden.



Das Wasserstoff-Reallabor ist gut für das Klima und gut für Deutschland als Luftfahrtstandort der Zukunft: So will Airbus bis 2035 ein marktreifes Passagierflugzeug mit Wasserstoffantrieb auf den Markt bringen – entscheidendes Know-how für den weltweiten Einsatz wird dann aus Hamburg stammen.

CO₂-effiziente „Haifisch“-Haut

WELTPREMIERE BEI SWISS

Seit Mitte Oktober 2022 setzt SWISS als erste Passagierairline weltweit die neue AeroShark-Technologie ein – entwickelt von Lufthansa Technik und BASF. Die durchsichtige, an Rumpf und Triebwerken befestigte Folie imitiert die strömungsgünstigen Eigenschaften der Haifischhaut und optimiert so die

Aerodynamik des Flugzeugs an strömungsrelevanten Stellen. Der Treibstoffverbrauch sinkt spürbar, pro Flugzeug kann der jährliche CO₂-Ausstoß so um mehrere Hundert Tonnen sinken. SWISS wird in den kommenden Monaten ihre komplette Boeing-777-Flotte mit der AeroShark-Technologie nachrüsten.

Weltweit verfügbar

CO₂-KOMPENSATION AN BORD

Fluggäste der Lufthansa können die CO₂-Emissionen ihrer Flugreise seit Anfang November direkt an Bord ausgleichen. Dabei entscheiden die Passagiere selbst, wie sie die Emissionen ausgleichen möchten: Mit nachhaltigem Flugkraftstoff aus biogenen Reststoffen oder über Klimaschutzprojekte der Non-Profit-Organisation myclimate. Eine Kombination beider

Optionen ist ebenfalls möglich. Wer das Kompensationsangebot an Bord nutzt, kann zugleich sehen, wie viele Fluggäste bereits die CO₂-Emissionen ihrer individuellen Flugreise an diesem Tag ausgeglichen haben – und so Teil einer wachsenden Community werden.

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:

Maximilian Kiewel,
Dr. Christoph Muhle,
Dennis Weber

REDAKTIONSSCHLUSS:

29. November 2022

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer