



POLITIKBRIEF

Juli
2023



Lufthansa und ITA Mehr Konnektivität und Wettbewerb	1
Nachhaltige Kraftstoffe These sinkender Kosten ist dünn	3
Luftverkehr in Deutschland Hohe Standortkosten hemmen Erholung	5
Neuer Tarif für klimafreundlicheres Fliegen Green Fares kommen an	7
EU-Taxonomie Transformation des Luftverkehrs braucht Investitionen	8
Kontakt Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	9

Lufthansa und ITA

MEHR KONNEKTIVITÄT
UND WETTBEWERB

Lufthansa erwirbt – vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Behörden – für 325 Millionen Euro einen Minderheitsanteil von 41 Prozent an ITA Airways. Das haben das italienische Ministerium für Wirtschaft und Finanzen und Lufthansa vereinbart. Die Transaktion würde den Wettbewerb in Italien und Europa stärken. Fluggäste profitieren.

Aktuell dominieren in Italien Low Cost Airlines. Ryanair und easyJet haben im Jahr 2022 nach beförderten Passagieren einen Marktanteil von zusammen knapp 50 Prozent. ITA liegt mit 8 Prozent auf Platz vier – noch hinter der Low Cost Airline Wizz Air. Durch den Einstieg von Lufthansa könnte ITA neue Strecken und zusätzliche Flüge anbieten – innerhalb Italiens und Europas, aber auch im Interkontinentalverkehr. Bisher gibt es kaum Überschneidungen im Angebot der beiden Airlines und auch künftig werden ITA und Lufthansa unterschiedliche Strecken bedienen. Insgesamt soll das Streckennetz erweitert und der Wettbewerb gestärkt werden. Davon profitieren die Fluggäste, denn sie erwarten mehr Auswahl und faire Preise.

Transaktion sichert die Zukunft von ITA

Lufthansa bietet ITA Airways eine verlässliche Zukunftsperspektive. Noch schreibt ITA seit ihrer Gründung 2021 tieferrote Zahlen. Als kleinere Fluggesellschaft kann sie im internationalen Wettbewerb mittelfristig nicht bestehen. Für eine optimale Investitions-, Kapazitäts- und Netzplanung ist Größe entscheidend. Als eigenständige Marke in der Lufthansa Familie –

wie schon Swiss, Austrian und Brussels Airlines, Eurowings, Eurowings Discover, Edelweiss und Air Dolomiti – kann ITA sich zu einer konkurrenzfähigen Airline mit italienischer Identität entwickeln. Mit der Privatisierung greift die Regierung in Rom zudem die fortwährende Kritik der EU-Kommission auf, die die wiederholten Staatshilfen für Alitalia zu Recht als wettbewerbsverzerrend bewertet hat, und setzt somit den Weg fort, der in der Entscheidung der Kommission über die Genehmigung der Kapitalisierung der ITA vorgezeichnet ist.

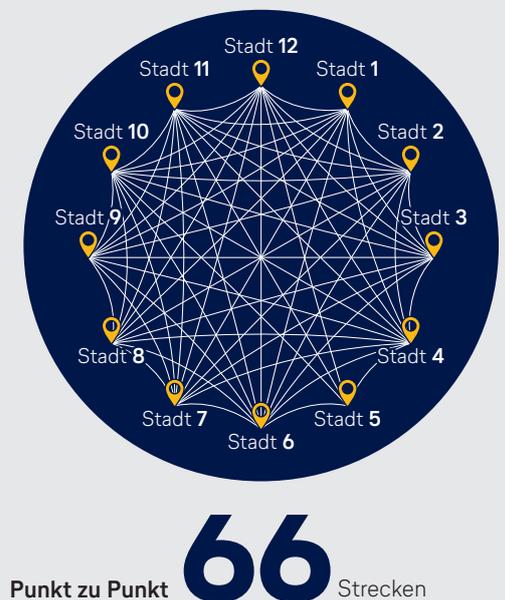
Starke Netzwerkaairline für Europa

Eine gestärkte ITA als Teil der Lufthansa Group ist nicht nur für Italien, sondern für den europäischen Luftverkehr insgesamt ein Gewinn. EU-Airlines konkurrieren bei internationalen Flügen miteinander, aber auch mit außereuropäischen Wettbewerbern. Aufgrund der hohen regulatorischen Belastungen in der EU verlagern sich seit Jahren Umsteigeverkehre auf andere Regionen. Als Teil der Gruppe würde ITA Europas Konnektivität im Binnenmarkt und international stärken.

Hubs gewährleisten effiziente und nachhaltige Konnektivität

Drehkreuz: Um 12 Destinationen mit einmaligem Umsteigen über ein Drehkreuz miteinander zu verbinden, sind 12 Flugstrecken notwendig. Städte mit geringerer Nachfrage profitieren von der Verbindungsvielfalt am Drehkreuz.

Punkt zu Punkt: Um 12 Destinationen direkt miteinander zu verbinden, sind 66 Flugstrecken und eine entsprechend hohe lokale Nachfrage zwischen den Städten notwendig.



Im Netzwerk der LHG-Airlines sind Langstreckenflüge nicht nur mit Passagieren aus dem direkten Einzugsgebiet eines Flughafens gefüllt, sondern die Drehkreuze bündeln Reisende aus einer Vielzahl von Städten. Mit Kurz- und Mittelstreckenflügen reisen Passagiere aus dem In- und Ausland über einen Hub-Flughafen. Dort steigen sie dann in der Regel auf ihren Langstreckenflug um. Der Mix aus Lokal- und Umsteigepassagieren sichert die erforderliche Auslastung und eine breite Konnektivität – anders als bei Direktverbindungen. Das ist ökonomisch und ökologisch von Vorteil.

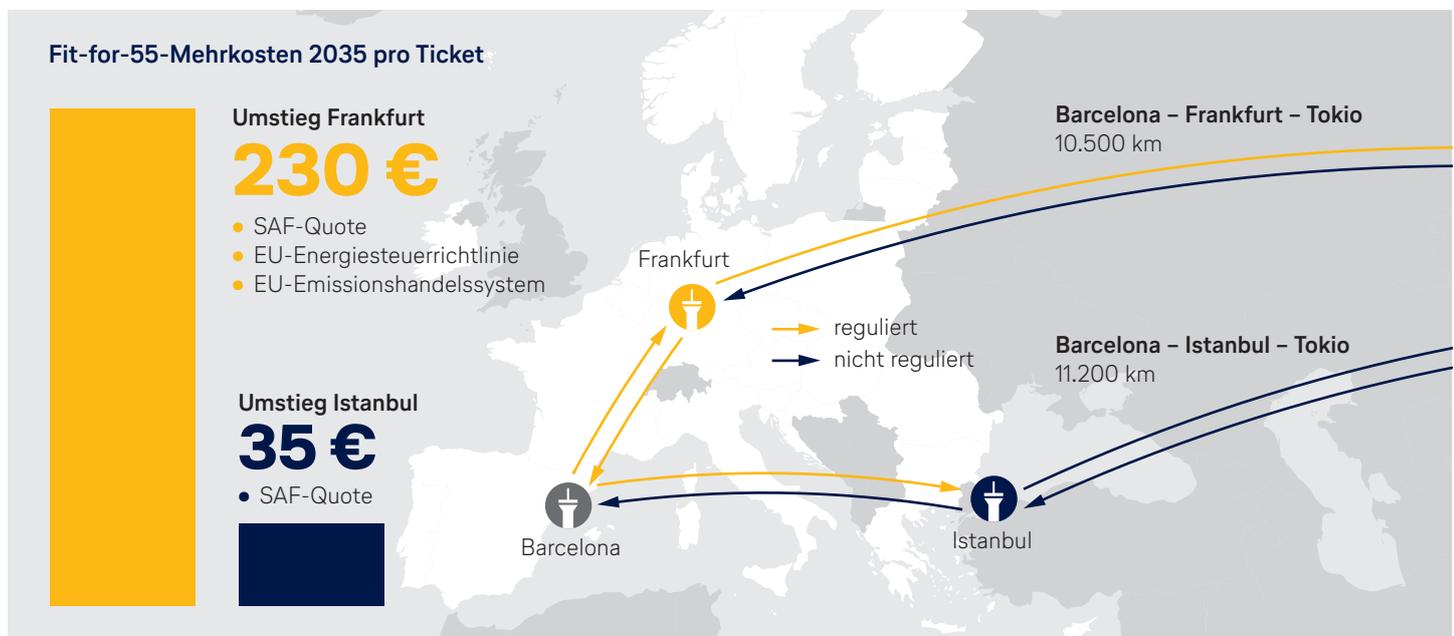
Drehkreuze sind Voraussetzung, um Europa zuverlässig an die Welt anzubinden. Sie ermöglichen Flexibilität, weniger Abhängigkeit von einzelnen Standorten und ein breites interkontinentales Angebot zu wettbewerbsfähigen Preisen. ITA als Networkairline mit ihrem gut funktionierenden Drehkreuz in Rom ist eine ideale Ergänzung der Lufthansa Group. Zum Nutzen für das Unternehmen, dessen Kunden und Mitarbeitende. Und damit auch für Italien, Deutschland und Europa.



Nachhaltige Kraftstoffe

THESE SINKENDER KOSTEN IST DÜNN

Im Klimaschutzpaket „Fit for 55“ wurden für den Luftverkehr die Verschärfung des Emissionshandels (ETS) und eine Beimischungsquote für nachhaltige Kraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF) beschlossen. Weil SAF absehbar kaum verfügbar und teuer sind, braucht es bei der Quote eine Gleichbehandlung von Airlines in der EU gegenüber der nicht-europäischen Konkurrenz. Nötig ist zudem ein SAF-Förderprogramm.

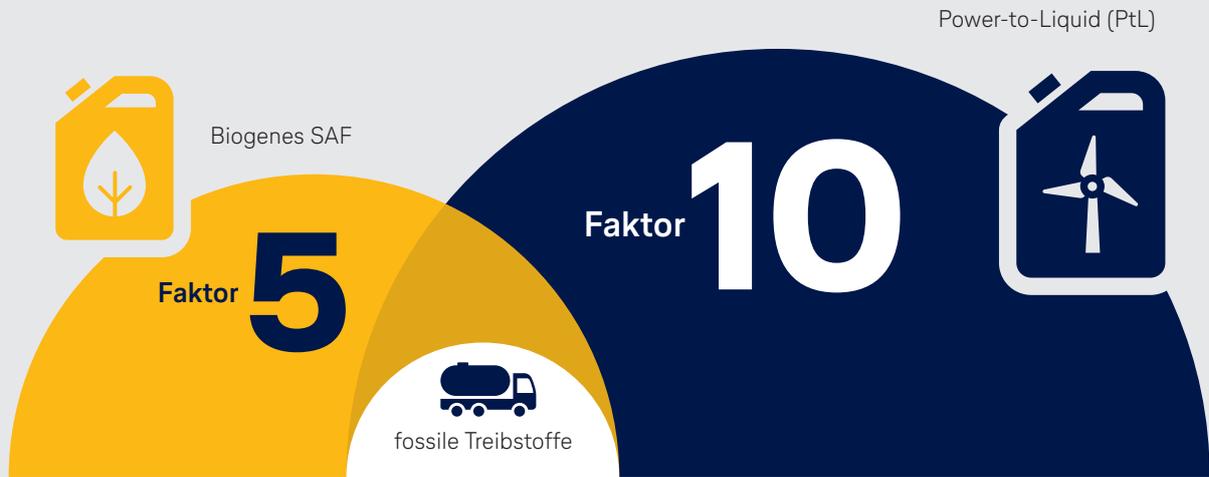


Sowohl die ETS-Reform als auch die Quote für nachhaltige Kraftstoffe führen zu unfairen Wettbewerbsbedingungen, denn sie treffen praktisch nur europäische Airlines. Vor allem die Ausgestaltung der SAF-Quote wirkt wettbewerbsverzerrend, weil sie einseitig Umsteigeverbindungen über europäische Drehkreuzflughäfen verteuert. Fluggesellschaften mit Hubs vor den Toren Europas profitieren, da sie Langstreckenverbindungen etwa über Istanbul und Doha günstiger anbieten können. Eine solche Quote ist industrie- und klimapolitisch schädlich, weil Verkehr und CO₂-Emissionen nicht reduziert, sondern schlicht verlagert werden (Carbon Leakage).

Wie groß der Wettbewerbsnachteil durch die Fit-for-55-Maßnahmen ist, zeigt ein Beispiel: Nach heutigen Prognosen wird

ein Lufthansa-Flug von Barcelona über Frankfurt nach Tokio und zurück im Jahr 2035 rund 230 Euro teurer sein. Fliegt man hingegen mit der Konkurrenz über Istanbul, liegen die Mehrkosten pro Ticket nur bei rund 35 Euro. Ausschlaggebend hierfür ist die SAF-Quote: Der Löwenanteil von über 170 Euro mehr pro Ticket entsteht durch das teure nachhaltige Kerosin. Die SAF-Kosten allein für die Lufthansa Group sind immens: ab 2035 jährlich etwa 4,6 Milliarden Euro. Zum Vergleich: In den erfolgreichen Jahren 2010 bis 2019 lag der Konzerngewinn bei durchschnittlich rund 1,2 Milliarden Euro. Zudem investiert die Lufthansa Group unabhängig von regulatorischen Vorgaben jedes Jahr Milliardenbeträge in Klimaschutzmaßnahmen. Neben dem Engagement für SAF sind das vor allem neue Flugzeuge.

Massive Preisdifferenz zwischen fossilen und nachhaltigen Kraftstoffen



Preisentwicklung von SAF ungewiss

Derzeit ist biogenes SAF rund fünfmal teurer als fossiles Kerosin, strombasierte Kraftstoffe (Power-to-Liquid = PtL) sogar bis zu zehnmal teurer. Befürworter hoher Quoten proklamieren sinkende Preise durch den SAF-Markthochlauf. Doch vieles spricht dafür, dass die Kostendegression so schnell nicht kommt. Das zeigt auch eine aktuelle Studie der Unternehmensberatung Bain: Demnach bleiben die Kosten für SAF durch die begrenzte Verfügbarkeit von Biomasse absehbar hoch. Selbst nach 2050 wird SAF, so die Prognose, noch etwa zwei bis viermal teurer sein als herkömmliches Kerosin.

Völlig ungewiss ist, wie sich Preise und Produktionskapazitäten von strombasierten Kraftstoffen entwickeln werden. Aktuell gibt es sie nur aus Testanlagen. Die Folgen von Pandemie, Krieg, Inflation und gestörten Wertschöpfungsketten verzögern die Produktion. Trotzdem hat die EU eine PtL-Subquote beschlossen, die ab dem Jahr 2030 bei 1,2 Prozent beginnt und bis 2050 auf 35 Prozent ansteigt. An diese EU-weite Vorgabe sollten sich alle Mitgliedsstaaten halten, um nicht auch noch den Wettbewerb in der EU zu verzerren. Aus heutiger Sicht wird ohnehin nicht ausreichend strombasierter Kraftstoff zur Verfügung stehen, um die PtL-Quoten zu erfüllen.

Wenn die Beimischungsvorgaben in der EU über die Jahre steigen, die SAF-Preise aber nicht sinken, klappt die Wettbewerbsschere immer weiter auseinander. Nötig sind Kurskorrekturen:

- **Deutschland:** Die Bundesregierung muss der EU-Harmonisierung der PtL-Quoten Rechnung tragen und auf nationale Alleingänge vor 2030 verzichten. Anreizsysteme für SAF und PtL müssen Produktion und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe fördern. Wirksame Förderinstrumente, vor allem für die ersten besonders kostenintensiven Großprojekte, sollten unbürokratisch realisiert werden. Nur so können die SAF- und PtL-Quoten erfüllt werden.
- **EU:** Der in ReFuelEU angelegte Review Prozess muss zur Korrektur des Designs der SAF-Quote genutzt werden. Nötig ist eine Gleichbehandlung von Airlines und Drehkreuzen in Europa gegenüber der nicht-europäischen Konkurrenz. Eine Lösung wäre eine europäische Klimaschutzabgabe, die für alle Airlines abhängig vom Ziel der Reise erhoben wird (Vorbild deutsche Luftverkehrssteuer). Zudem braucht es ein EU-weites SAF-Förderprogramm. Auch EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten müssen stärker in den Dienst des SAF-Markthochlaufes gestellt werden.
- **Global:** CORSIA als internationales Klimaschutzinstrument muss konsequent umgesetzt und weiterentwickelt werden. Für einen fairen internationalen Wettbewerb und eine schnellere Marktentwicklung wäre eine globale SAF-Quote das richtige Instrument.

Luftverkehr in Deutschland

HOHE STANDORTKOSTEN HEMMEN ERHOLUNG

Das Flugangebot in Europa ist nahezu wieder auf Vorkrisenniveau. Einige Länder verzeichnen bereits neue Rekorde. In Deutschland wiederum erholt sich der Luftverkehr nur langsam. Woran liegt das?

In diesen Tagen wird vermehrt darüber spekuliert, welchen Einfluss Lufthansa auf das noch unterentwickelte Flugangebot im deutschen Luftverkehrsmarkt habe.

Zu den Fakten: Die hohe Nachfrage nach Flugreisen trifft in Europa und Deutschland vielerorts auf eine Infrastruktur, deren Kapazität aus ganz unterschiedlichen Gründen begrenzt ist. Nach dem vergangenen Sommer hat die Branche wichtige Schlüsse gezogen, um die Resilienz zu stärken. Bei Lufthansa läuft die Personaloffensive auf Hochtouren. Viele Flughäfen suchen ebenfalls Mitarbeitende.

Priorität: stabiler Flugplan

Noch gibt es aber Engpässe bei den Dienstleistern, im Luftraum oder bei der Ersatzteilerversorgung. Angesichts dieser Situation bietet Lufthansa so viele Verbindungen an, wie auch zuverlässig geflogen werden können. Ein stabiler Flugplan hat für uns höchste Priorität. Der Drehkreuz-Verkehr ist besonders sensibel. Das Zubringer-Netz muss fein abgestimmt sein und zuverlässig geflogen werden. Trotz der vorsichtigen Planung müssen wir unseren Passagieren wegen Unzulänglichkeiten, zum Beispiel im Gepäcktransport, immer noch teilweise Qualitätseinbußen zumuten.

Hinzu kommt: Im Inlandsverkehr bietet die Bahn auf vielen Strecken eine gute Alternative. Lufthansa hat die Kooperation mit der Deutschen Bahn gestärkt und ausgebaut. Für jeden Zubringerflug nach Frankfurt gibt es mittlerweile eine intermodale Option: Lufthansa Express Rail. Insgesamt 550.000 Passagiere haben im vergangenen Jahr das Kombiticket genutzt. Das Angebot umfasst 26 Destinationen.

Low Cost Airlines ziehen sich zurück

Auffällig ist der Rückgang im innerdeutschen Punkt-zu-Punkt-Verkehr – jenseits der Drehkreuze Frankfurt und München. Das hat einen Grund: Die Low Cost Airlines kehren Deutschland den Rücken. Dieser Trend begann vor der Corona-Pandemie – und setzt sich nun weiter fort. So hat Ryanair bereits im August 2019 entschieden, innerdeutsche Flüge gänzlich aus dem Programm zu nehmen. Die in Deutschland stationierte Flotte hat das irische Unternehmen nahezu halbiert.

Auch easyJet hat die Präsenz hierzulande enorm reduziert. Insbesondere die Basis am Berliner Flughafen wurde deutlich verkleinert. Eurowings hat diese Lücke teilweise aufgefangen. Wohlgermerkt nach dem Rückzug von easyJet.

Sitzplatzangebot nach Zielregion

2. Jahreshälfte 2023

Langstrecke

20,1 Mio. Sitzplätze = **91%**

Kurz- und Mittelstrecke

96,3 Mio. Sitzplätze = **88%**

Innerdeutsch

9,9 Mio. Sitzplätze = **57%**

Gesamt

85%

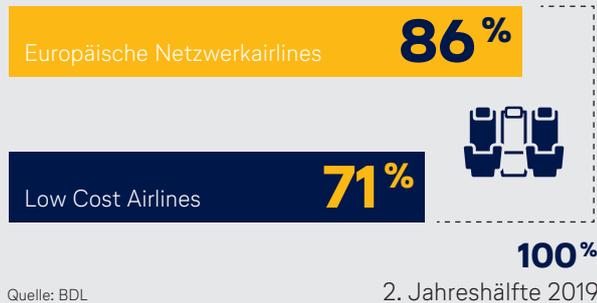


100%

2. Jahreshälfte 2019

Entwicklung Sitzplatzangebot ab Deutschland

2. Jahreshälfte 2023 gegenüber Vergleichszeitraum 2019



Die Entscheidung der Low Cost Carrier ist freiwillig und die Begründung jeweils gleichlautend: Die Standortkosten in Deutschland sind zu hoch. Die eigenen Flugzeuge können andernorts in Europa profitabler eingesetzt werden. Die Billigairlines forcieren ihre aggressiven Wachstumsstrategien vor allem im südlichen und südöstlichen Europa. Ihre Verbundenheit mit einem Standort ist gering. Wo keine Subventionen fließen, ziehen sie sich zurück. Interessant zudem: In den Märkten, die von Billiganbietern dominiert werden, unterscheidet sich die Preisentwicklung kaum vom internationalen Luftverkehr. In Italien hat beispielsweise Ryanair als Marktführer vor zwei weiteren Low Cost Anbietern eine dominante Stellung. Gleichwohl ist der Preisanstieg im italienischen Markt noch deutlich höher als in Deutschland.

Rekordniveau bei Standortkosten

Unstrittig ist: Deutschland zählt vor allem aufgrund der hohen Steuern und Gebühren zu den teuersten Luftverkehrsstandorten europaweit. Die Luftverkehrsteuer wurde erst kurz vor Corona erhöht. Die Luftsicherheitsgebühren sind hoch. Die Flugsicherungsgebühren haben Anfang 2023 ein Rekordniveau erreicht. Innerhalb von nur zwei Jahren hat sich die An- und Abfluggebühr in Deutschland annähernd verdoppelt.

Im innerdeutschen Verkehr fallen diese hohen Abgaben besonders stark ins Gewicht. Und die politisch induzierten Kosten steigen weiter. Dafür sorgen nicht zuletzt die jüngsten EU-Beschlüsse in der Klimaschutzpolitik. Klar ist: Um die internationale Konnektivität Deutschlands zu optimieren, bedarf es einer integrierten Verkehrs- und Klimaschutzpolitik. Dass Deutschland im europäischen Vergleich zurückfällt, ist auch das Ergebnis immer neuer Zielkonflikte. Die Erwartungen für möglichst viele Flugverbindungen sind nicht realistisch, wenn politisch der Umstieg auf die Bahn gewollt wird.

Zug zum Flug

Aus 26 Städten bietet Lufthansa ICE-Zubringerverbindungen zum Frankfurter Flughafen an – mit einem Ticket und Umsteigegarantie.



Lufthansa Express Rail buchen

1. Wählen Sie einen unserer vielen Lufthansa Express Rail Bahnhöfe in der Flugsuche als Abflughafen aus.
2. Bestimmen Sie anschließend in der Flugübersicht Ihre Lufthansa Express Rail Verbindung.
3. Buchen Sie bequem und checken Sie ab 23 Stunden bis 15 Minuten vor Abflug gleichzeitig für Zug und Flug ein.
4. Reisen Sie nahtlos zu Ihrem Abflug am Frankfurt Airport an – entspannt und mit Umsteigegarantie.

„Insgesamt hat Deutschland an Attraktivität verloren. (...) Es fehlen die Anreize, um unsere Präsenz in Deutschland auszubauen. (...) Neue Flugzeuge werden wir aber bevorzugt in anderen Märkten stationieren, in denen für Fluggesellschaften Anreize bestehen, Kapazitäten zu stationieren, beispielsweise in Polen oder Italien.“

Annika Ledeboer

Ryanair, Country Managerin Deutschland

Neuer Tarif für klimafreundlicheres Fliegen

GREEN FARES KOMMEN AN

Mit nur einem Klick nachhaltiger fliegen. Das geht seit Februar mit der Lufthansa Group. Als erste Airline-Gruppe weltweit bieten wir Flugtarife, in denen der Ausgleich der individuellen, flugbezogenen CO₂-Emissionen bereits integriert ist. Unser Ziel: Mehr Menschen für nachhaltigeres Fliegen zu begeistern.

Bis 2030 will die Lufthansa Group ihre Netto-CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren. 2050 soll die CO₂-Bilanz neutral sein. Dafür investieren wir Milliarden Euro in moderne, treibstoffeffiziente Flugzeuge. Im laufenden Jahr erhält die Lufthansa Group im Durchschnitt alle zehn Tage ein neues Flugzeug. Wir kaufen und nutzen seit Jahren biogene SAF (Sustainable Aviation Fuels). Bereits heute investieren wir in SAF der nächsten Generation (Power-to-Liquid, Sun-to-Liquid). In zahlreichen Kooperationen und Projekten weltweit engagiert sich die Lufthansa Group für mehr SAF-Verfügbarkeit.

Gleichzeitig wollen wir es unseren Kundinnen und Kunden immer leichter machen, den CO₂-Fußabdruck ihrer Flüge zu reduzieren. Schon lange können Passagiere der Lufthansa Group die CO₂-Emissionen ihrer Reise ausgleichen, beispielsweise durch die Nutzung von SAF oder über zertifizierte Klimaschutzprojekte zum Ausgleich der flugbezogenen Emissionen.

Eine Kombination aus beiden in einem eigenen Tarif bietet die Lufthansa Group seit Mitte Februar innerhalb Europas an.

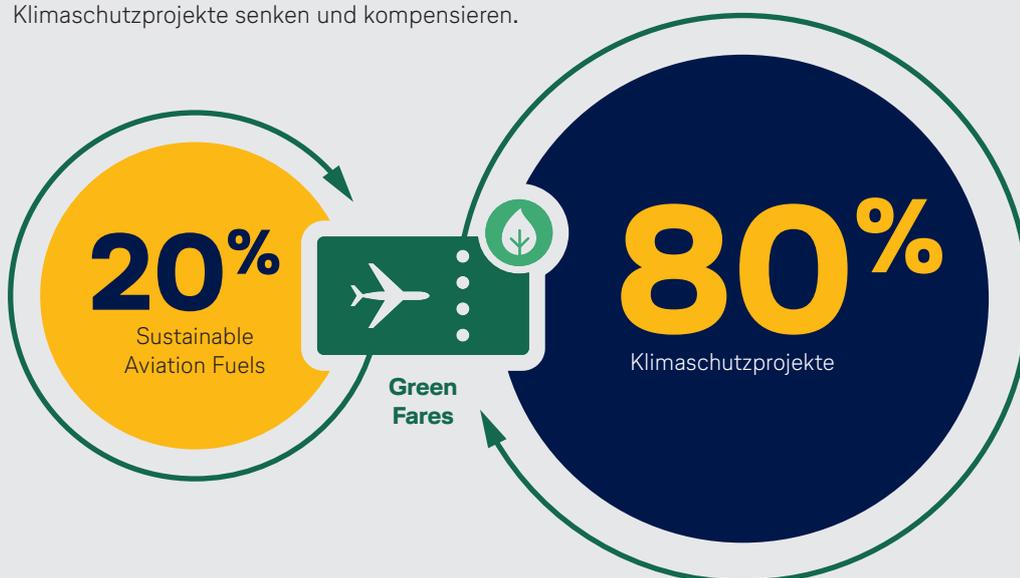
Die Green Fares bieten viele Vorteile:

- **Klimaschutz:** Der Ausgleich der CO₂-Emissionen erfolgt zu 20 Prozent über den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) und zu 80 Prozent über einen Beitrag zu Klimaschutzprojekten, die nach höchsten Standards zertifiziert sind.
- **Komfort:** Der Tarif ist direkt im Buchungsprozess wählbar. Bisher mussten Fluggäste die CO₂-Kompensation ihres Fluges am Ende des Buchungsprozesses extra hinzufügen.
- **Attraktivität:** Wer die Green Fares wählt, erhält zusätzliche Statusmeilen und kann kostenfrei umbuchen.

Die Green Fares sind ein Erfolgsprodukt. Bis Ende vergangenen Jahres hat sich nur ein Prozent unserer Gäste für ein Kompensationsangebot entschieden. Dieser Anteil ist inzwischen auf drei Prozent gestiegen. Ziel ist es, bis Ende des Jahres bei fünf Prozent zu liegen.

Green Fares

CO₂-Emissionen über alternative Treibstoffe und Klimaschutzprojekte senken und kompensieren.



Seit Einführung des neuen Tarifes haben sich bereits über 265.000 Gäste für Green Fares entschieden. Damit haben sie ihre CO₂-Emissionen um insgesamt 27.500 Tonnen gesenkt bzw. kompensiert. Die Tarife sind buchbar bei Lufthansa, Austrian Airlines, Brussels Airlines, SWISS, Edelweiss, Eurowings Discover und Air Dolomiti auf über 730.000 Flügen pro Jahr innerhalb Europas sowie nach Nordafrika. Die Flugstrecke mit den aktuell meisten Green Fares Buchungen ist Zürich-London mit SWISS, gefolgt von Hamburg-München mit Lufthansa.

EU-Taxonomie

TRANSFORMATION DES LUFTVERKEHRS BRAUCHT INVESTITIONEN

Die EU-Taxonomie definiert nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten und will Anreize für private Investitionen setzen. Auch für den Klimaschutz im Luftverkehr ist die Taxonomie zentral. Die Vorgaben werden aber zunehmend unrealistisch und verzerren den Wettbewerb.

In der im Juni vorgelegten Taxonomieverordnung hat die EU-Kommission auch die Produktion, das Leasing sowie den Betrieb von Flugzeugen berücksichtigt. Bisher war nur die Flughafeninfrastruktur Teil der Taxonomie. Die Ausweitung auf moderne Flugzeuge und nachhaltige Kraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF) ist folgerichtig. Allesamt sind sie wirksame Hebel für die Transformation zum CO₂-neutralen Fliegen. Finanzierung und Förderung dieser Technologien sind daher als nachhaltige Investments einzustufen.

Sowohl der Einsatz von SAF als auch der Kauf und das Leasen neuer Flugzeuge ist teuer. Einer aktuellen Studie zufolge müssen europäische Airlines zusätzliche 820 Mrd. Euro aufbringen, um das Ziel der CO₂-Neutralität 2050 zu erreichen. Für diese enormen Aufwendungen ist der Zugang zum Kapitalmarkt und zu Investitionsmitteln unverzichtbar. Hierfür ist die Integration der Luftfahrt in die Taxonomie entscheidend.

Ambition und Umsetzbarkeit im Klimaschutz zusammenführen

In ihrem Vorschlag legt die EU-Kommission Kriterien fest, ob und inwieweit eine wirtschaftliche Aktivität als nachhaltig gilt oder nicht. Damit die Taxonomie ihre Wirkung nicht verfehlt, kommt es darauf an, dass die Vorgaben realistisch und wettbewerbsneutral sind. Die Bewertungskriterien für den Luftverkehr sind nach heutigem Stand der Technik enorm ambitioniert und teils nicht umsetzbar – etwa der Einsatz von emissionsfreien Flugzeugen.

Ein weiteres Beispiel ist die „One-in-One-out“-Regel für die Flottenmodernisierung. Für jedes neu beschaffte Flugzeug muss demnach ein vergleichbares Vorgängermodell verschrottet werden. Nur dann ist der Betrieb eines neuen Flugzeuges vollständig taxonomie-konform. Es müssen also in gleichem Umfang ältere Modelle aus der Flotte genommen werden, wie

neue Flugzeuge zum Einsatz kommen. Eine solche Vorgabe erschwert es Fluggesellschaften unnötig, nachhaltigeres Wachstum zu finanzieren.

Gleiches gilt für den avisierten SAF-Anteil im Flugbetrieb einer Airline. Um die Taxonomiekriterien zu erfüllen, müssen ältere Flugzeuge schon ab 2024 mit durchschnittlich 9 Prozent SAF betrieben werden – dieser Anteil steigt dann um zwei Prozentpunkte jedes Jahr. Für neue, besonders emissionsarme Flugzeuge gilt, dass sie ab 2030 im Schnitt mit mindestens 15 Prozent SAF betankt werden müssen. Auch hier steigt der Zielwert in den Folgejahren um zwei Prozentpunkte jährlich.

SAF-Incentivierung für Marktentwicklung nötig

Vor allem die kurzfristigen Steigerungsraten für den Einsatz von SAF sind schwer realisierbar, da SAF absehbar nur in geringen Mengen und zu sehr hohen Preisen verfügbar sein wird. Politische Zielmarken allein reichen für die Entwicklung eines SAF-Marktes zu wettbewerbsfähigen Preisen nicht aus. Nötig ist eine gezielte Förderung, wie zum Beispiel beim US Inflation Reduction Act (IRA). Dort wird neben der Herstellung auch der Einsatz von SAF incentiviert.

Die Taxonomie spielt für das Erreichen der Klimaziele im Luftverkehr eine wichtige Rolle. Dabei kommt es darauf an, dass EU-Airlines in Betrieb und Finanzierung gegenüber der nicht-europäischen Konkurrenz nicht benachteiligt werden. Weder dem Klima noch der europäischen Wirtschaft ist damit gedient, wenn Staatsairlines außerhalb der EU wachsen und im umsatzstarken Interkontinentalverkehr – an der EU-Taxonomie vorbei – leichter Kapital beschaffen können als ihre Wettbewerber in der EU. Das provoziert nicht nur Carbon Leakage, sondern schwächt langfristig den Erfolg des Green Deal. Die EU übernimmt sich.

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:

Franziska Feinig, Benedikt Jäger,
Markus Karassek, Heide Kiser,
Alexander Lutz, Dr. Christoph Muhle,
Jan Pechstein

REDAKTIONSSCHLUSS:

25. Juli 2023

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer