



POLITIKBRIEF

März
2023



Lufthansa und ITA

Win-Win für Deutschland und Italien

1

Neue Wettbewerbsrealität im internationalen Luftverkehr

Die EU ist gefordert

3

Weltpremiere

Flugtarif für nachhaltiges Reisen

5

Moderne Sicherheitskontrollen

Technologie schnell und breit einsetzen

6

Klimaranking

Lufthansa Group erhält Bestnoten

7

Nachhaltige Flugkraftstoffe

MoU unterzeichnet

7

Carbon Leakage

In 2 Minuten erklärt

7

Kontakt: Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group

8

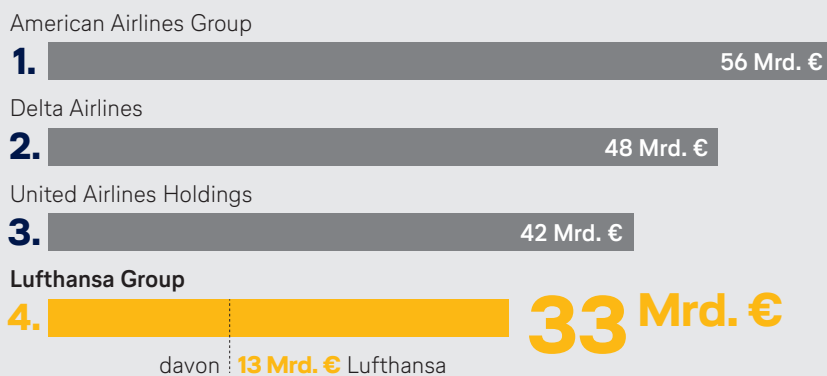
Lufthansa und ITA

WIN-WIN FÜR DEUTSCHLAND UND ITALIEN

Die Lufthansa Group strebt eine Beteiligung an ITA Airways an. Eine weitere Airline, noch ein zusätzliches Drehkreuz – eine gute Idee? Ja! Italien wird über eine solide und international angebundene Airline verfügen, wenn die Synergien der LHG-Familie genutzt werden.

Top-4-Airline-Gruppen nach Umsatz

Die Lufthansa Group hat 2022 einen Umsatz von 32,8 Milliarden Euro erzielt und zählt damit zu den vier größten Airline-Gruppen weltweit. Davon entfielen rund 13 Milliarden Euro auf Lufthansa. Diese Stärke zahlt sich aus für unsere Standorte in Zürich, Brüssel, Wien und hoffentlich bald auch in Italien.



* Adjusted EBIT
Quellen: LHG, Unternehmensangaben, Forbes

Traditionell ist Italien starker Anziehungspunkt für Privatreisende aus der ganzen Welt und zugleich ein wichtiges Geschäftsreiseziel aufgrund der stark exportorientierten Wirtschaft. Daher passt die italienische Fluglinie, die eine tiefgreifende Restrukturierung durchlaufen hat, mit ihrem Drehkreuz in Rom exzellent zum Streckennetz der Lufthansa Group. Bereits heute ist Italien nach den vier Heimatmärkten und den USA der wichtigste Markt für die Lufthansa Group.

Ende Januar haben Lufthansa und das italienische Ministerium für Wirtschaft und Finanzen (MEF) eine Absichtserklärung zum Erwerb von Anteilen an ITA Airways durch Lufthansa unterschrieben. Seitdem laufen die Verhandlungen über die Ausgestaltung einer möglichen Beteiligung, die kommerzielle und operative Einbindung der ITA in die Lufthansa Group und die sich daraus ergebenden Synergien.

Internationalisierung braucht Größe

Skeptiker befürchten eine zu hohe Komplexität bei einer weiteren Beteiligung. Doch Lufthansa hat bei den Übernahmen von SWISS, Edelweiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Air Dolomiti bereits gezeigt, wie das für beide Seiten erfolgreich umgesetzt werden kann. Um als Luftfahrtunternehmen

global erfolgreich zu sein, ist Größe entscheidend. Die Lufthansa Group mit ihren insgesamt elf Fluglinien ist dem Umsatz nach die viertgrößte Airline Gruppe der Welt – hinter den drei großen amerikanischen Airline Konzernen. Lufthansa allein liegt nicht einmal in der Top Ten der internationalen Konkurrenz. Unsere Airlines in Österreich, Belgien und der Schweiz stärken die Lufthansa und umgekehrt. Aus Sicht dieser einzelnen Länder ist es volkswirtschaftlich und industriepolitisch wichtig, ein stabiler Teil dieses Luftfahrtverbundes zu sein.

Eigenständige Airlines profitieren von den Synergien der Gruppe

Durch das Streckennetz der einzelnen Airlines sowie die fünf Drehkreuze in Frankfurt und München sowie Wien, Zürich und Brüssel hat sich die Lufthansa Group einen Heimatmarkt quer durch Mitteleuropa aufgebaut und bietet ein breites internationales Flugangebot. Der Vorteil: hohe Flexibilität bei der Routensteuerung und weniger Abhängigkeiten von einzelnen Standorten. Entscheidend für den Erfolg der Multi-Brand-Strategie ist, dass jede Marke für sich steht und ein eigenes Profil hat. Jede Konzernairline wird von einem Management vor Ort geführt und spricht Kundinnen und Kunden in ihren lokalen Märkten mit ihrer individuellen Identität und Marke an.

Jede Fluggesellschaft spielt damit ihre eigene Rolle im Netzwerk der Lufthansa Group. Lufthansa und SWISS bieten als Premium Carrier mit vielen Zielen – die in hoher Frequenz angefliegen werden – die höchste Konnektivität im Vergleich zu anderen europäischen Airlines. Austrian Airlines verbindet als National Carrier Österreich mit Europa und der Welt. Kernmarkt von Brussels Airlines ist Afrika mit 17 Zielen südlich der Sahara. Erfolgsrezept der Airlines aus Wien und Brüssel ist die Kombination aus einem qualitativ hochwertigen Angebot und niedrigen Kosten, um im Wettbewerb mit Low-Cost-Carriern

auf ihren Heimatmärkten zu bestehen. Lufthansa Cityline bedient die Zubringer nach Frankfurt und München und kleinere Europastrecken. Eurowings ist der Value Carrier der Lufthansa Group und einer der größten Ferienflieger in Europa. Eurowings Discover ergänzt das touristische Programm von Lufthansa. Edelweiss stärkt das Angebot am Hub Zürich. Air Dolomiti bedient über das Drehkreuz München den nord-italienischen Markt. ITA würde als integriertes Mitglied der LHG-Familie Italien international anbinden.

2022: Airlines der Lufthansa Group im Überblick

Die Lufthansa Group hat viel Erfahrung mit der Sanierung von Fluggesellschaften:

SWISS wurde 2007 komplett übernommen, Austrian Airlines 2009 und Brussels Airlines 2016.



34.408 * | **51,8 Mio.** *
Mitarbeiter | Passagiere

Lufthansa hat mit „Allegris“ und **Investitionen von 2,5 Milliarden Euro bis 2025** die größte Produkt- und Serviceinitiative ihrer Geschichte gestartet. || In Lufthansa Flugzeugen werden über alle Klassen hinweg **27.000 neue Sitze** eingebaut. || Zudem treibt Lufthansa die Digitalisierung voran, siehe die neue App, die **Reisenden beim Umbuchen mehr Selbstbestimmtheit** gibt. || Allein 2023 erhält die Lufthansa Group **alle zwei Wochen ein neues Flugzeug** – davon profitiert auch die Lufthansa Airline.



Die Ferienfluggesellschaft Eurowings Discover startet ab Frankfurt und München zu **über 50 Zielen in 20 Ländern**. || 2023 treibt sie die Digitalisierung des Kundenerlebnisses weiter voran und stattet gemeinsam mit Lufthansa Technik und LG ein Testflugzeug mit **neuester Entertainment- und Connectivity-Technologie** aus.



3.235 | **6,8 Mio.**
Mitarbeiter | Passagiere

Am 1. Januar 2023 war Brussels Airlines die erste Fluggesellschaft, die **nachhaltigen Treibstoff durch die NATO-Pipeline** transportierte und den Flughafen Brüssel direkt belieferte. || Die Airline wächst im Sommer um zehn Prozent und **stellt Hunderte neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** ein.



4.415 | **17,0 Mio.**
Mitarbeiter | Passagiere

Zum Sommer 2023 verdoppelt Eurowings ihr **Angebot am Berliner Hauptstadtflughafen**. || Mit **140 Zielen in 37 Ländern** fliegt die Airline wieder auf Vor-Corona-Niveau. || Eurowings plant mit der spanischen Airline Volotea eine **Vertriebspartnerschaft** und baut ihr pan-europäisches Flugangebot deutlich aus.



9.045 | **15,1 Mio.**
Mitarbeiter | Passagiere

Nach dem weltweiten Erstflug mit der **Aeroshark-Technologie** in 2022 rüstet SWISS nun ihre gesamte Boeing 777 Flotte aus und spart damit pro Flugzeug jährlich **Hunderte Tonnen an CO₂**. || SWISS plant in den kommenden 12 Monaten mit **Solarkerosin von Synhelion** zu fliegen – ebenfalls als erste Airline weltweit.



5.659 | **11,1 Mio.**
Mitarbeiter | Passagiere

Die Austrian-Flotte wächst aktuell um vier A320neo **von 61 auf 65 Flugzeuge**. || Die A320neo emittieren bis zu **20 Prozent weniger CO₂** und sind **50 Prozent leiser**.

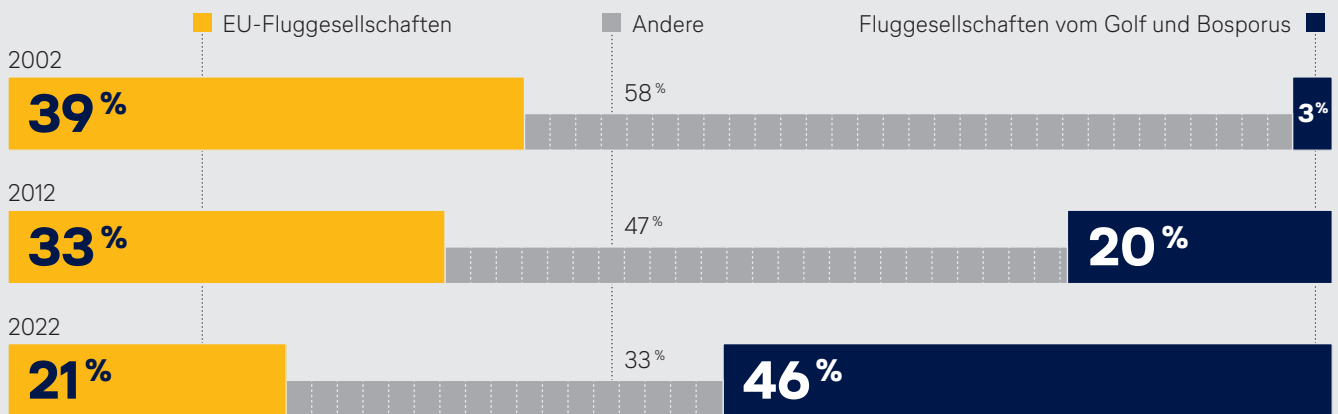
* Inkl. Regionalpartnern und Eurowings Discover

Neue Wettbewerbsrealität im internationalen Luftverkehr

DIE EU IST GEFORDERT

Der internationale Luftverkehrsmarkt ist hart umkämpft. In vielen Weltregionen greift die Politik aktiv ein, um die eigene Industrie zu stärken und ihr zu Marktanteilen zu verhelfen. Der globale Wettbewerb wird dadurch massiv verzerrt. Die Europäische Union unterschätzt die damit verbundenen Risiken nicht nur, sondern verschärft diese Schieflage mit ihrer Politik sogar noch aktiv.

Flugreisende von Europa nach Asien: EU-Airlines verlieren massiv Marktanteile



Die Ankündigung aus Saudi-Arabien Ende 2022 ließ aufhören: Eine weitere Airline und ein neuer Flughafen entstehen. Die Kapazität in Riad soll bis 2050 auf 185 Millionen Passagiere steigen. Das Investitionsvolumen beträgt 100 Milliarden US Dollar. Zum Vergleich: Im Rekordjahr 2019 zählte der Frankfurter Flughafen nicht einmal halb so viele Reisende.

Auch in Istanbul stehen die Zeichen auf Expansion: Der dortige Flughafen ist Heimat von Turkish Airlines. Bei seiner Öffnung im Jahr 2018 lag die Kapazität bei 90 Millionen Passagieren. Bereits 2027 soll die Abfertigung von bis zu 200 Millionen Passagieren möglich sein.

Hinzu kommen die Vereinigten Arabischen Emirate und Katar mit ihren riesigen Drehkreuzen. Die staatliche Infrastruktur ist hochmodern und erlaubt unbegrenztes Wachstum – in Europa unvorstellbar. Diese Staaten subventionieren ihre Home-Carrier bereits seit Jahren, das finanzielle Ausmaß bleibt intransparent. Nur so können Emirates und Qatar Airways auch mutmaßlich unwirtschaftliche Strecken bedienen.

Marktanteile verschieben sich zulasten der EU

Die kompromisslosen Investitionen am Golf und Bosphorus haben unmittelbare Folgen für die EU. Für heimische Netzwerk-Airlines und ihre Drehkreuze hat sich der Wettbewerbsrahmen stetig verschlechtert. Der Blick auf den EU-Asien-Verkehr bestätigt: Die Verkehrsströme verlagern sich zunehmend aus der EU heraus. Im Jahr 2002 hielten Airlines vom Golf und Bosphorus einen Marktanteil von 3 Prozent. Im vergangenen Jahr lag er bereits bei 46 Prozent.

Eine Trendumkehr ist nicht in Sicht. Im Gegenteil: Der regulatorische Rahmen begünstigt diese Entwicklung. Die geplante EU-Klimaschutzpolitik (Fit for 55) behandelt die Erwartung europäischer Netzwerk-Airlines zugunsten eines Level-Playing-Field stiefmütterlich. Folglich profitiert die Konkurrenz sogar noch von asymmetrischen Umwelt-, Verbraucherschutz- und Sozialstandards „made in Europe“.

EU-Katar-Abkommen: Vorteile ungleich verteilt

Ein weiteres Beispiel: das EU-Luftverkehrsabkommen mit Katar. Das Comprehensive Air Transport Agreement (CATA) wurde im Oktober 2021 unterzeichnet und öffnet den euro-

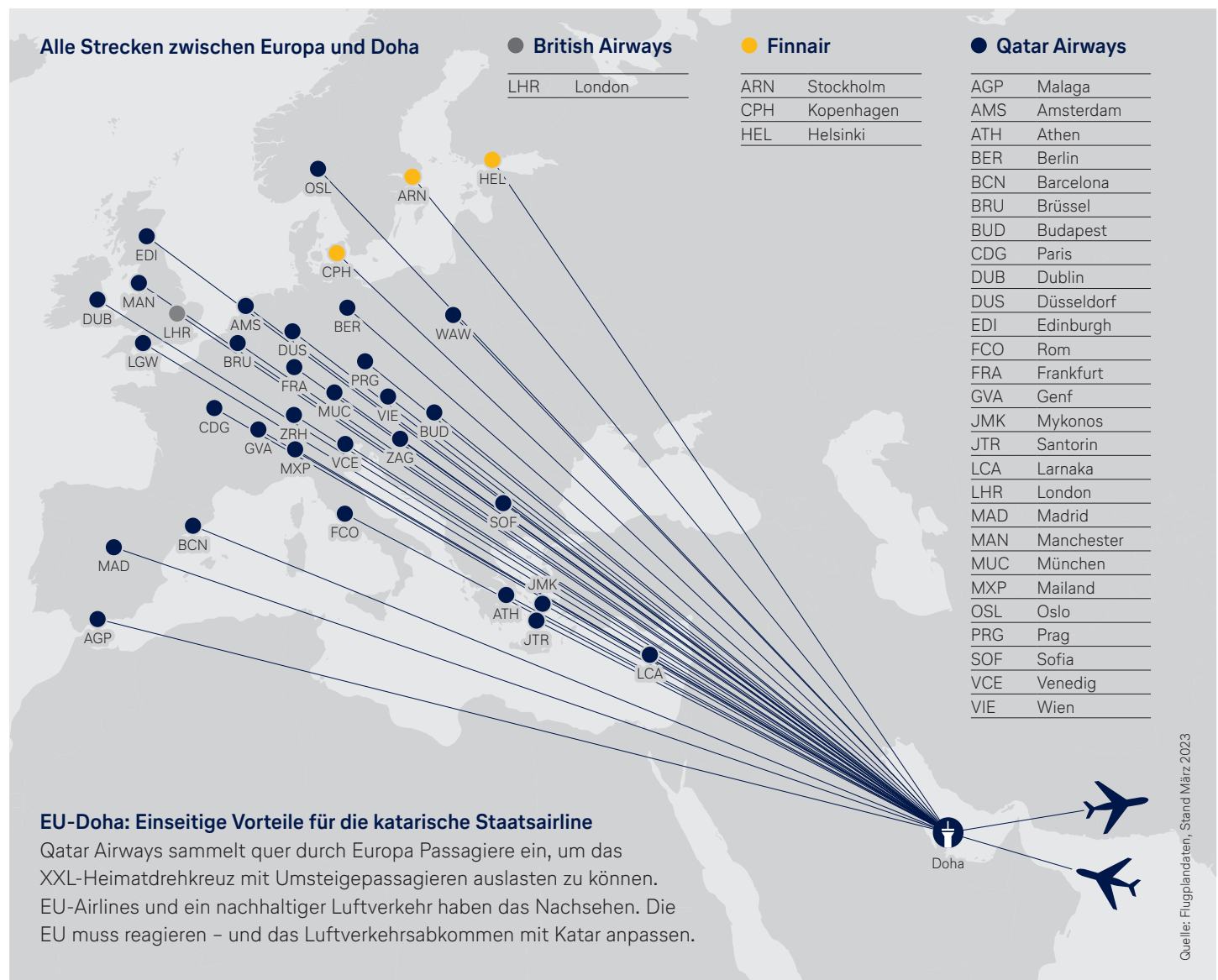
päischen Markt stufenweise bis zur vollständigen Liberalisierung zum Winterflugplan 2024/2025. Mit dem CATA erhält Qatar Airways freien Zugang zum EU-Wirtschaftsraum mit 450 Millionen Einwohnern, wohingegen europäische Airlines in Katar lediglich drei Millionen Einwohner erreichen können. Dabei ist das Geschäftsmodell Katars ausschließlich auf Umsteigeverkehre ausgerichtet und bedrängt Europa massiv: Qatar Airways bietet im Sommer 2023 mehr als 350 Frequenzen von Doha zu europäischen Zielen an. EU-Airlines hingegen fliegen so gut wie gar nicht nach Doha.

Faire Rahmenbedingungen erforderlich

Die EU muss diese Wettbewerbsrealität endlich angemessen berücksichtigen. Verzerrende Belastungen für die heimischen Unternehmen müssen zwingend vermieden werden. EU-Regulierung muss grundsätzlich so gestaltet werden, dass

sie europäische und nicht-europäische Luftverkehrsgesellschaften vergleichbar behandelt. Ein zentraler Hebel sind Luftverkehrsabkommen. Anpassungen und Neuabschlüsse müssen gleiche Umwelt-, Sozial- und Wettbewerbsstandards setzen. Zugleich bedarf es konkreter Instrumente, um diese Vereinbarungen verbindlich durchzusetzen. Nur so ist ein faires Level-Playing-Field erreichbar.

Darüber hinaus hat die EU-Politik weitere Ansatzpunkte. Dazu zählen neue und wettbewerbsneutrale Finanzierungs-kreisläufe für nachhaltige Flugkraftstoffe. Auch die Aufnahme des Luftverkehrs in die EU-Taxonomie ist wichtig, damit die Transformation zur Klimaneutralität gelingt. Lässt die EU diese positiven Akzente ungenutzt, gehen ihr weitere wichtige Wertschöpfungsanteile verloren. Die potenziellen Nutznießer stehen schon fest.



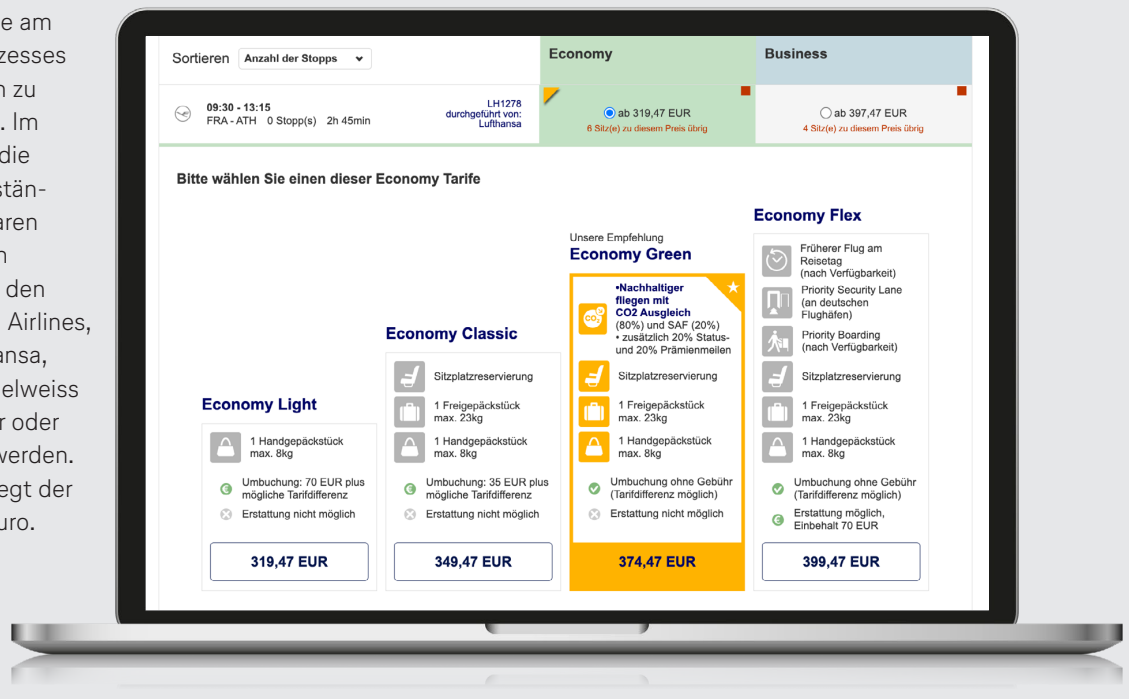
Weltpremiere

FLUGTARIF FÜR
NACHHALTIGES REISEN

CO₂-neutral bis 2050. Um dieses Ziel zu erreichen, investiert die Lufthansa Group in hocheffiziente Flugzeuge, nachhaltige Flugkraftstoffe und optimale Prozesse. Gleichzeitig möchten wir unsere Gäste für nachhaltiges Fliegen begeistern. Die neuen Green Fares Tickets machen umweltschonendes Reisen jetzt ganz einfach.

Mehr Komfort

Bisher konnten Reisende am Ende des Buchungsprozesses eine CO₂-Kompensation zu ihrem Flug hinzuwählen. Im Gegensatz dazu bilden die Green Fares einen selbständigen und direkt wählbaren Tarif. Die Tickets können unkompliziert direkt auf den Webseiten von Austrian Airlines, Brussels Airlines, Lufthansa, SWISS, Air Dolomiti, Edelweiss und Eurowings Discover oder im Reisebüro gebucht werden. In der Economy Class liegt der Einstiegspreis bei 115 Euro. In der Business Class beginnen die Tarife bei 255 Euro.



Mit den neuen „Green Fares“ können Passagiere seit Februar mit nur einem Klick ihre flugbezogenen CO₂-Emissionen vollständig ausgleichen. Weltweit bietet keine andere Airline ein vergleichbares Produkt. Die Green Fares der Lufthansa Group machen CO₂-neutrales Fliegen schon heute möglich.

Kombination aus Reduzieren und Kompensieren

Der CO₂-Ausgleich erfolgt zu 20 Prozent über den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe und zu 80 Prozent über einen Beitrag zu Klimaschutzprojekten, die nach höchsten Standards zertifiziert sind.

Die Green Fares können aktuell für alle Flüge innerhalb Europas sowie für Verbindungen nach Marokko, Algerien und Tunesien gebucht werden. Weitere Angebote für Inter-

kontinentalstrecken sind geplant. Um die Attraktivität weiter zu steigern, bietet der Flugtarif zusätzliche Statusmeilen und eine kostenfreie Umbuchungsmöglichkeit.

Pariser Klimaschutzabkommen als Zielmarke

Maßnahmen wie die Green Fares sind wichtiger Bestandteil unserer ambitionierten Klimaschutzziele. Schon bis 2030 will die Lufthansa Group ihre Netto-CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren – der konkrete Reduktionsfahrplan wurde 2022 durch die unabhängige Science Based Targets Initiative (SBTi) validiert. Damit ist die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa mit einem wissenschaftlich fundierten CO₂-Reduktionsziel im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens.

Moderne Sicherheitskontrollen

TECHNOLOGIE SCHNELL UND BREIT EINSETZEN

Nicht selten wird die Sicherheitskontrolle an deutschen Flughäfen zum Nadelöhr. Neue Technik und die Steuerung durch die Betreiber beschleunigen den Security Check. Frankfurt geht hier voran: Am größten Lufthansa Drehkreuz liegt die Verantwortung für die Sicherheitskontrollen seit Jahresbeginn bei der Fraport. Dieses Modell sollte bundesweit Schule machen. Das Bundesinnenministerium priorisiert und beschleunigt diesen Innovationskurs.



Steigende Passagierzahlen, zu wenig Personal und ineffiziente Prozesse führen oft zu langen Schlangen an den Sicherheitskontrollen. Die schnellste Lösung: Computertomografie (CT)-Geräte. Sie sorgen für mehr Sicherheit, bieten Komfort und sparen Zeit. So müssen Reisende zur Kontrolle weder Laptop noch Flüssigkeiten auspacken. Die Security-Mitarbeiter können in der gleichen Zeit mehr als doppelt so viele Reisende überprüfen. Die moderne CT-Technologie wird seit 2019 in München im Testbetrieb eingesetzt, bis Herbst 2024 wird die Sicherheitskontrolle im Terminal 2 komplett umgerüstet sein. In Frankfurt sind jetzt sieben dieser Geräte im Regelbetrieb, weitere 20 kommen dieses Jahr hinzu. Rechtlich und technisch steht einem flächendeckenden Einsatz in Deutschland nichts mehr entgegen. Jetzt muss schnell die Beschaffung erfolgen.

Automatisierung vorantreiben

Moderne Technologie kann mittelfristig fehlendes Personal ersetzen. Denn durch die automatische Erkennung von gefährlichen Gegenständen können weniger Mitarbeiter immer mehr Menschen und ihr Gepäck überprüfen. Behörden und Industrie müssen die Entwicklung dieser Technologie gemeinsam vorantreiben und ihre Zertifizierung beschleunigen. Vor allem muss die EU rasch die regulatorischen Grundlagen für den Einsatz von mehr Automatisierung schaffen.

Flughäfen sollten Sicherheitskontrolle steuern

Ebenso wichtig: Verfügbare moderne Technik muss schnell und in der Breite von den Flughäfen genutzt werden. Hier bietet die veränderte Arbeitsteilung zwischen Airport und Bundespolizei, wie sie jetzt in Frankfurt gilt, enorme Chancen. Bisher ist an den meisten Flughäfen die Bundespolizei für den Einkauf von Sicherheitstechnik verantwortlich. Eine direkte Zuständigkeit des Flughafenbetreibers unter Aufsicht der Bundespolizei ist an vielen Standorten zielführender. Denn der Airport kennt Bedingungen und das Fluggastaufkommen an den Kontrollspuren am besten. Er kann Beschaffung und Einsatz der Sicherheitstechnik an der konkreten Situation ausrichten und Prozesse passgenau gestalten. Zudem wählen die Flughäfen die Technik aus einem breiten Katalog aus – die Bundespolizei beschränkt sich hier bisher auf wenige Standardkonfigurationen. Das „Frankfurter“ Modell sollte für andere deutsche Flughäfen zum Vorbild werden.

Die neue Arbeitsteilung am Frankfurter Flughafen zeigt, was möglich ist, wenn Bundesinnenministerium, Flughäfen und Airlines gemeinsam an einem Strang ziehen. Deutschland muss zeigen, dass es fähig ist, Spitzentechnologie und ein hohes Sicherheitsniveau zu verbinden.

Klimaranking

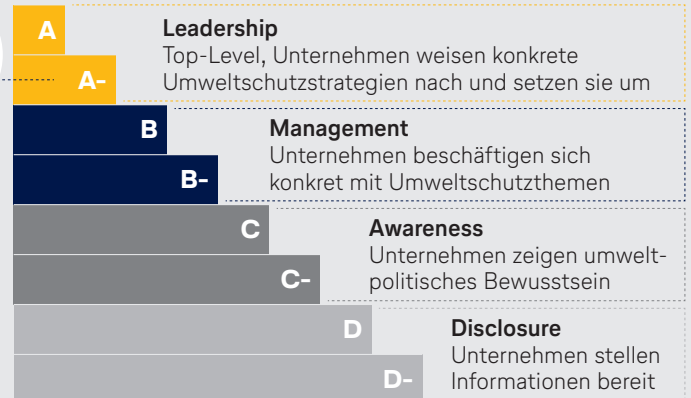
LUFTHANSA GROUP ERHÄLT BESTNOTEN

Im globalen Klimaranking 2022 der gemeinnützigen Organisation Carbon Disclosure Project (CDP) hat die Lufthansa Group für ihre CO₂-Reduktionsstrategie und deren Umsetzung eine Top-Bewertung erhalten. Sie verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr von B auf A-. Damit gehört die Lufthansa Group zu den Top-5-Airlines weltweit mit Bestbewertung.

CDP sammelt jährlich Informationen zu CO₂-Emissionen, Nachhaltigkeitsstrategien und -zielen von zuletzt über 18.700 Unternehmen. Bei der Umweltberichterstattung gilt das Klimaranking als weltweiter Goldstandard. CDP ist Partner der unabhängigen Science Based Targets Initiative (SBTi).



Das CDP-Ranking



Nachhaltige Flugkraftstoffe

MoU UNTERZEICHNET

Weltweit wächst der Bedarf an nachhaltigen Flugkraftstoffen – sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF) – massiv. Die Lufthansa Group ist Treiber dieser Entwicklung: Europa-weit setzt keine andere Airline-Gruppe mehr SAF ein. Zudem beteiligt sich das Unternehmen seit Jahren an innovativen SAF-Forschungsprojekten.

Jüngster Meilenstein: Anfang Februar haben die Lufthansa Group und der Schweizer Energiekonzern VARO Energy eine Absichtserklärung (MoU) zur Herstellung und Lieferung von SAF unterzeichnet. Demnach können bereits ab 2026 große Mengen geliefert werden, unter anderem zum Drehkreuz München. Zudem treiben VARO und die Lufthansa Group innovative Verfahren zur Herstellung von grünem Wasserstoff aus biogenen Abfallstoffen voran.

Carbon Leakage

IN 2 MINUTEN ERKLÄRT

Zu den zentralen Aufgaben der Klimaschutzpolitik zählt, Verlagerungseffekte von CO₂ – auch Carbon Leakage genannt – zu verhindern. Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) erläutert Hintergrund und Gefahren in einem aktuellen Clip.



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
Airporting, D-60546 Frankfurt

REDAKTIONSLEITUNG:

Sandra Courant

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Matthias Hochleitner, Markus Karassek,
Holger Kindler, Dr. Christoph Muhle,
Thomas Schomburg, Alexandra Zill

REDAKTIONSSCHLUSS:

6. März 2023

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer